

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/1975 DER KOMMISSION**vom 14. Dezember 2018****zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 hinsichtlich der Flugbetriebsvorschriften für Segelflugzeuge und elektronische Pilotenkoffer**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ⁽²⁾ legt die Bedingungen für die Sicherheit verschiedener Arten des Flugbetriebs mit verschiedenen Luftfahrzeugkategorien, einschließlich des Flugbetriebs mit Segelflugzeugen, fest.
- (2) Betreiber, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffern i und ii der Verordnung (EU) 2018/1139 befasst sind, müssen die einschlägigen grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang V der genannten Verordnung erfüllen.
- (3) Die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission ⁽³⁾ legt spezifische Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen fest. Ab dem Tag des Beginns der Anwendung der genannten Durchführungsverordnung sollte solcher Flugbetrieb nicht mehr unter die allgemeinen Flugbetriebsvorschriften der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 fallen. Die Vorschriften für die Aufsicht über den Flugbetrieb durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 und deren Anhang II sollten jedoch auch weiterhin Anwendung auf den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen finden, da diese Anforderungen nicht speziell für bestimmte Flugbetriebstätigkeiten gelten, sondern übergreifend für sämtliche solche Tätigkeiten.
- (4) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher entsprechend geändert werden, um den neuen Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen Rechnung zu tragen und klarzustellen, welche Bestimmungen der genannten Verordnung weiterhin für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen gelten.
- (5) Angesichts der engen Verbindung zwischen den Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 und den Bestimmungen dieser Verordnung sollte ihr Geltungsbeginn angeglichen werden.
- (6) 2014 führte die ICAO in Anhang 6 Teil I und Teil III Abschnitt II Bestimmungen über die Verwendung von elektronischen Pilotenkoffern für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb ein. Diese Bestimmungen enthalten grundlegende Anforderungen an die Verwendung elektronischer Pilotenkoffer sowie die Anforderung einer Betriebsgenehmigung für die Nutzung von EFB-Anwendungen (electronic flight bag applications), die für den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen verwendet werden. Daher ist es erforderlich, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 mit den ICAO-Bestimmungen in Einklang zu bringen, indem eine neue Vorschrift, die grundlegende Anforderungen für die Verwendung elektronischer Pilotenkoffer für den gewerblichen Luftverkehr enthält, und neue Vorschriften für eine Betriebsgenehmigung für die Nutzung von EFB-Anwendungen, deren Ausfallzustand als höchstens geringfügig eingestuft ist, eingeführt werden.
- (7) 2014 führte die ICAO ferner in Anhang 6 Teil II und Teil III Abschnitt III Bestimmungen über die Verwendung elektronischer Pilotenkoffer in der allgemeinen Luftfahrt ein. Diese Bestimmungen enthalten grundlegende Anforderungen an die Verwendung elektronischer Pilotenkoffer und schreiben vor, dass die Vertragsstaaten Kriterien für die Nutzung von EFB-Anwendungen und für den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen festlegen müssen. Daher ist es erforderlich, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 mit den ICAO-Bestimmungen in Einklang zu bringen, indem für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und für den spezialisierten Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen neue Vorschriften eingeführt werden, die grundlegende Anforderungen für die Nutzung

⁽¹⁾ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

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

⁽³⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission vom 14. Dezember 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 (siehe Seite 64 dieses Amtsblatts).

elektronischer Pilotenkoffer, deren Ausfallzustand als höchstens geringfügig eingestuft ist, enthalten. Außerdem wird mit dieser Verordnung die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 geändert, indem die Anforderungen an tragbare elektronische Geräte für den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen an die allgemeinen ICAO-Bestimmungen für die elektronische Pilotenkofferausrüstung angepasst werden.

- (8) Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit hat Durchführungsbestimmungen in Bezug auf spezifische Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen im Entwurf ausgearbeitet und der Kommission als Stellungnahme ⁽¹⁾ gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstaben b und c und Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgelegt.
- (9) Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit hat Durchführungsbestimmungen für die Nutzung elektronischer Pilotenkoffer im Entwurf ausgearbeitet und der Kommission als Stellungnahme ⁽²⁾ gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstaben b und c und Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgelegt.
- (10) Die Maßnahmen nach dieser Verordnung stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012

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

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1, 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(1) Diese Verordnung legt detaillierte Vorschriften für den Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern, einschließlich Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen von Betreibern fest, die der Sicherheitsaufsicht eines anderen Staates unterliegen, bei Landung auf Flugplätzen in dem Gebiet, auf das die Bestimmungen des Vertrags anwendbar sind.

(2) Diese Verordnung legt des Weiteren detaillierte Vorschriften fest für die Bedingungen für Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Zeugnisse von gewerblichen Luftverkehrsbetrieb durchführenden Betreibern von Luftfahrzeugen, ausgenommen Ballone und Segelflugzeuge, auf die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffern i und ii der Verordnung (EU) 2018/1139 Bezug genommen wird, die Rechte und Verantwortlichkeiten von Zeugnisinhabern sowie die Bedingungen, unter denen Flugbetrieb im Interesse der Sicherheit untersagt, eingeschränkt oder bestimmten Bedingungen unterworfen wird.

(3) Diese Verordnung enthält ferner detaillierte Vorschriften für die Bedingungen und Verfahren der von Betreibern, die gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern oder nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen durchführen, einschließlich nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen, abzugebenden Erklärung über ihre Fähigkeit und die Verfügbarkeit der Mittel zur Erfüllung der mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen verbundenen Verantwortlichkeiten und für die Beaufsichtigung dieser Betreiber.“;

b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Diese Verordnung gilt nicht für den Flugbetrieb mit Ballonen und Segelflugzeugen. In Bezug auf diesen Flugbetrieb mit Ballonen, ausgenommen gefesselte Gasballone, und Segelflugzeugen gelten jedoch die Anforderungen bezüglich der Aufsicht des Artikels 3.“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 1, 1a und 1b erhalten folgende Fassung:

„1. ‚Flugzeug‘ (aeroplane): ein von einem Triebwerk angetriebenes Starrflügelflugzeug schwerer als Luft, das durch die dynamische Reaktion der Luft an seinen Tragflächen in der Luft gehalten wird;

1a. ‚Hubschrauber‘ (helicopter): ein Luftfahrzeug schwerer als Luft, das sich hauptsächlich aufgrund von Reaktionen der Luft gegenüber einem oder mehreren von einem Triebwerk angetriebenen Rotoren auf im Wesentlichen vertikalen Achsen in der Atmosphäre halten kann;

1b. ‚Ballon‘ (balloon): ein bemanntes Luftfahrzeug leichter als Luft, das nicht motorgetrieben ist und durch Verwendung entweder eines Gases leichter als Luft oder eines bordseitigen Brenners in der Luft gehalten wird, einschließlich Gasballone, Heißluftballone, mit Heißluft und Gas betriebene Ballone und, wengleich motorgetrieben, Heißluft-Luftschiffe“;

⁽¹⁾ Stellungnahme Nr. 07/2017 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vom 23. August 2017 zum Entwurf für eine Verordnung der Kommission zur Überarbeitung der Flugbetriebsvorschriften für Segelflugzeuge.

⁽²⁾ Stellungnahme Nr. 10/2017 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vom 18. Dezember 2017 zum Entwurf für eine Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

b) Die folgenden Nummern 1c, 1d und 1e werden eingefügt:

- „1c. ‚Segelflugzeug‘ (sailplane): ein Luftfahrzeug schwerer als Luft, das durch die dynamische Reaktion der Luft an den festen Auftriebsflächen in der Luft gehalten wird, wobei es im Gleitflug nicht von einem Triebwerk abhängig ist;
- 1d. ‚gewerblicher Flugbetrieb‘ (commercial operation): Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt;
- 1e. ‚gefesselter Gasballon‘ (tethered gas balloon): ein Gasballon mit einem System zur Fesselung, das den Ballon während des Betriebs kontinuierlich mit einem festen Punkt verankert;“;

c) Nummer 9 erhält folgende Fassung:

- „9. ‚Einführungsflug‘ (introductory flight): jeder gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführte Flugbetrieb, der aus einem Flug kurzer Dauer besteht, der von einer Ausbildungsorganisation nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (*) der Kommission oder einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation zum Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder durchgeführt wird;

(*) Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 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 311 vom 25.11.2011, S. 1).“

3. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- „(1) Betreiber betreiben ein Flugzeug oder einen Hubschrauber für die Zwecke des gewerblichen Luftverkehrs-betriebs (im Folgenden ‚CAT-Betrieb‘) ausschließlich gemäß den Bestimmungen der Anhänge III und IV.“;

b) Absatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

- „b) Flugzeuge und Hubschrauber für die Beförderung gefährlicher Güter (Dangerous Goods, DG) betreiben;“;

c) Die Absätze 4, 5 und 6 erhalten folgende Fassung:

- „(4) Betreiber anderer als technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge und Hubschrauber, die mit nichtgewerblichem Flugbetrieb, einschließlich nichtgewerblichem spezialisierten Flugbetrieb, befasst sind, müssen die Luftfahrzeuge gemäß den Bestimmungen des Anhangs VII betreiben.

(5) Ausbildungsorganisationen nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, deren Hauptgeschäftssitz sich in einem Mitgliedstaat befindet, müssen bei der Durchführung von Schulungsflügen in die, innerhalb der oder aus der Union:

- a) technisch komplizierte motorgetriebene Flugzeuge und Hubschrauber gemäß den Bestimmungen des Anhangs VI betreiben;
- b) andere Flugzeuge und Hubschrauber gemäß den Bestimmungen des Anhangs VII betreiben.

(6) Betreiber dürfen ein Flugzeug oder einen Hubschrauber für die Zwecke des gewerblichen spezialisierten Flugbetriebs nur gemäß den Bestimmungen der Anhänge III und VIII betreiben.“

4. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Abweichend von Artikel 5 der vorliegenden Verordnung und unbeschadet des Artikels 18 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/1139 und des Anhangs I Abschnitt P der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 (*) der Kommission über die Fluggenehmigung sind die folgenden Flüge weiterhin nach den Anforderungen in den nationalen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, oder in den Fällen, in denen der Betreiber über keinen Hauptgeschäftssitz verfügt, des Ortes, an dem der Betreiber niedergelassen ist oder seinen Wohnsitz hat, zu betreiben:

- a) Flüge, die mit der Einführung oder Änderung von Baumustern von Flugzeugen oder Hubschraubern zusammenhängen und von Entwicklungs- oder Herstellungsbetrieben im Rahmen ihrer Rechte durchgeführt werden;
- b) Flüge ohne Fluggäste oder Fracht, bei denen das Flugzeug oder der Hubschrauber für die Überholung, die Reparatur, Instandhaltungskontrollen, Inspektionen, die Auslieferung, die Ausfuhr oder ähnliche Zwecke überführt wird.

(*) Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltscheinungen 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).“;

- b) Absatz 4a wird wie folgt geändert:
- i) Der einleitende Wortlaut erhält folgende Fassung:
- „(4a) Abweichend von Artikel 5 Absätze 1 und 6 darf folgender Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen und Hubschraubern gemäß Anhang VII durchgeführt werden.“;
- ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:
- „c) Einführungsflüge, Flüge zum Zweck des Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat oder von einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Dry-Lease-Vereinbarung betrieben wird, der Flug keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und solche Flüge nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen.“.
5. Artikel 10 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird die Nummerierung des Absatzes gestrichen und Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:
- „Sie gilt ab dem 28. Oktober 2012.“;
- b) Die Absätze 2 bis 6 werden gestrichen.
6. Die Anhänge I, II, III, IV, V, VI, VII und VIII werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Inkrafttreten und Anwendung

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

Sie gilt ab dem 9. Juli 2019.

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

Brüssel, den 14. Dezember 2018

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

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

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 6 wird gestrichen;
- b) Nummer 11a wird gestrichen;
- c) Die folgenden Nummern 42a, 42b und 42c werden eingefügt:
 - „42a. ‚EFB-Anwendung‘ (EFB application): eine Softwareanwendung, die auf einer EFB-Hosting-Plattform installiert ist und eine oder mehrere spezifische Betriebsfunktionen bereitstellt, die den Flugbetrieb unterstützen;
 - 42b. ‚EFB-Hosting-Plattform‘ (EFB host platform): die Hardwareausrüstung, in der die Rechenkapazitäten und die Basis-Software angesiedelt sind, einschließlich des Betriebssystems und der Software für die Dateneingabe und -ausgabe;
 - 42c. ‚EFB-System‘: die zur Unterstützung der geplanten EFB-Anwendung(en) erforderliche Hardware (einschließlich Batterie, Anbindungsmöglichkeiten, Eingabe-/Ausgabekomponenten) und Software (einschließlich Datenbanken und Betriebssystem);“;
- d) Die folgende Nummer 44a wird eingefügt:
 - „44a. ‚Elektronischer Pilotenkoffer‘ (electronic flight bag, EFB): ein elektronisches Informationssystem, bestehend aus Ausrüstung und Anwendungen für die Flugbesatzung, das die Speicherung, Aktualisierung, Anzeige und Verarbeitung von EFB-Funktionen zur Unterstützung des Flugbetriebs oder der Erledigung von Aufgaben ermöglicht;“;
- e) Nummer 57 wird gestrichen;
- f) Die folgende Nummer 69a wird eingefügt:
 - „69a. ‚Mensch-Maschine-Schnittstelle (human-machine interface, HMI)‘: eine Komponente bestimmter Geräte, die die Mensch-Maschine-Interaktion bewältigen kann. Die Schnittstelle besteht aus Hardware und Software, die es ermöglichen, dass Nutzereingaben durch Maschinen oder Systeme interpretiert und verarbeitet werden, welche ihrerseits dem Nutzer die gewünschten Ergebnisse liefern;“;
- g) Nummer 78a erhält folgende Fassung:
 - „78a. ‚geringfügiger Ausfallzustand‘ (minor failure condition): ein Ausfallzustand, der die Sicherheit des Luftfahrzeugs nicht wesentlich verringern würde und bei dem die Flugbesatzung völlig im Rahmen ihrer Fähigkeiten liegende Maßnahmen ergreifen muss;“;
- h) Folgende Nummer 78b wird eingefügt:
 - „78b. ‚Missbrauch von Substanzen‘ (misuse of substances): der Konsum einer oder mehrerer psychoaktiver Substanzen durch die Flugbesatzung, Flugbegleiter und anderes sicherheitsrelevantes Personal auf eine Weise, die
 - a) eine direkte Gefahr für die Person darstellt, die die Substanz(en) konsumiert, oder das Leben, die Gesundheit oder das Wohlergehen Dritter gefährdet, und/oder
 - b) berufliche, soziale, geistige oder körperliche Probleme oder Störungen verursacht oder verstärkt;“;
- i) Die folgenden Nummern 96a und 96b werden eingefügt:
 - „96a. ‚tragbarer EFB‘ (portable EFB): eine tragbare EFB-Hosting-Plattform, die im Cockpit verwendet wird und nicht Teil der Konfiguration des zertifizierten Luftfahrzeugs ist;
 - 96b. ‚tragbares elektronisches Gerät‘ (portable electronic device, PED): ein elektronisches Gerät, in der Regel jedoch nicht ausschließlich Unterhaltungselektronik, das von Besatzungsmitgliedern, Fluggästen oder als Teil der Fracht an Bord gebracht wird und nicht in der Konfiguration des zertifizierten Luftfahrzeugs enthalten ist. Hierzu zählen alle Geräte, die elektrische Energie verbrauchen können. Die elektrische Energie kann aus internen Quellen wie Batterien (aufladbar oder nicht wiederaufladbar) stammen oder die Geräte können an bestimmte Energiequellen im Luftfahrzeug angeschlossen werden;“;
- j) Die folgenden Nummern 120a und 120b werden eingefügt:
 - „120a. ‚EFB-Anwendung Typ A‘ (type A EFB application): eine EFB-Anwendung, deren Fehlfunktion oder Fehlbedienung keine Auswirkungen auf die Sicherheit hat;
 - 120b. ‚EFB-Anwendung Typ B‘ (type B EFB application): eine EFB-Anwendung,
 - a) deren Fehlfunktion oder Fehlbedienung als höchstens geringfügiger Ausfallzustand eingestuft ist und
 - b) die kein(e) gemäß den Lufttüchtigkeitsvorschriften, den Luftraumanforderungen oder den Flugbetriebsvorschriften vorgeschriebene(s) System oder Funktion ersetzt oder dupliziert;“.

2. Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Punkt ARO.GEN.120(d) erhält folgende Fassung:

„d) Die zuständige Behörde hat alle alternativen Nachweisverfahren, die von einer Organisation vorgeschlagen werden, zu bewerten

1. gemäß Anhang III (Teil-ORO) Punkt ORO.GEN.120(b) dieser Verordnung;
2. für Ballone gemäß Anhang II (Teil-BOP) Punkt BOP.ADD.010 der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission (*); oder
3. für Segelflugzeuge gemäß Anhang II (Teil-SAO) Punkt SAO.DEC.100(c) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 (**),

indem sie die vorgelegten Unterlagen analysiert und, falls dies für notwendig erachtet wird, eine Inspektion der Organisation durchführt.

Stellt die zuständige Behörde fest, dass die alternativen Nachweisverfahren den Durchführungsbestimmungen entsprechen, hat sie ohne unangemessene Verzögerung

1. dem Antragsteller mitzuteilen, dass die alternativen Nachweisverfahren angewandt werden können, und gegebenenfalls die Zulassung, die Genehmigung für spezialisierten Flugbetrieb oder das Zeugnis des Antragstellers entsprechend zu ändern; und
2. die Agentur unter Beifügung von Kopien aller einschlägigen Unterlagen über den Inhalt zu informieren;
3. andere Mitgliedstaaten über die akzeptierten alternativen Nachweisverfahren zu informieren.

(*) Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission vom 13. März 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 71 vom 14.3.2018, S. 10).

(**) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission vom 14. Dezember 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 326 vom 20.12.2018, S. 64).“;

b) Punkt ARO.GEN.345(a) erhält folgende Fassung:

„a) Bei Erhalt einer Erklärung einer Organisation, die Tätigkeiten durchführt oder durchzuführen beabsichtigt, für die eine Erklärung erforderlich ist, hat die zuständige Behörde zu überprüfen, ob die Erklärung alle erforderlichen Angaben

1. gemäß Anhang III (Teil-ORO) Punkt ORO.DEC.100 dieser Verordnung;
2. für Ballone gemäß Anhang II (Teil-BOP) Punkt BOP.ADD.100 der Verordnung (EU) 2018/395; oder
3. für Segelflugzeuge gemäß Anhang II (Teil-SAO) Punkt SAO.DEC.100(c) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 enthält.

Nach Überprüfung der erforderlichen Angaben hat die zuständige Behörde der Organisation den Eingang der Erklärung zu bestätigen.“;

c) Die Tabelle in Anlage II (EASA-Formblatt 139) erhält folgende Fassung:

„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	
RVSM ⁽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"/>		
Flugbetrieb mit einmotorigen Turbinenflugzeugen 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 Hubschraubernoteinsätze	<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"/>		
Verwendung von EFB-Anwendungen Typ B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Sonstiges ⁽²³⁾				

- (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 Handelsnamens, 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 Betriebsvoraussetzungen 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) Angabe der Liste der EFB-Anwendungen Typ B zusammen mit der Referenz der EFB-Hardware (für tragbare EFB). Diese Liste ist entweder in den Betriebsvoraussetzungen oder im Betriebshandbuch aufgeführt. Im letzteren Fall müssen die Betriebsvoraussetzungen einen Verweis auf die entsprechende Seite des Betriebshandbuchs enthalten.
- (²²) 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.
- (²³) 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 4“.

3. Anhang III wird wie folgt geändert:

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

„k) Ungeachtet Buchstabe j haben Betreiber, die gewerblichen Flugbetrieb mit einem der folgenden Luftfahrzeuge 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 einmotorigen propellergetriebenen Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) 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;
2. 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 Punkt ORO.MLR.101 erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„Außer im Fall des Betriebs von einmotorigen propellergetriebenen Flugzeugen mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 Sitzen oder weniger oder von nicht technisch komplizierten einmotorigen Hubschraubern mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 Sitzen oder weniger, mit Start und Landung auf demselben Flugplatz oder Einsatzort nach Sichtflugregeln am Tag, ist das Betriebshandbuch wie folgt zu gliedern.“;

- c) Punkt ORO.FC.005(b) erhält folgende Fassung:
- „b) ABSCHNITT 2 mit der Festlegung zusätzlicher Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb, mit Ausnahme von gewerblichem Luftverkehrsbetrieb zur Beförderung von Fluggästen nach Sichtflugregeln (VFR-Flüge) bei Tag, die an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden und innerhalb eines örtlichen Gebiets nach Festlegung der zuständigen Behörde erfolgen, mit
1. einmotorigen propellergetriebenen Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von 5 700 kg oder weniger und einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 Sitzen oder weniger; oder
 2. anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen einmotorigen Hubschraubern mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 Sitzen oder weniger;“;
- d) Punkt ORO.FTL.105 Nummer 13 erhält folgende Fassung:
- „13. ‚Flugzeit‘ (flight time): bei Flugzeugen der Zeitraum zwischen der ersten Bewegung des Luftfahrzeugs beim Verlassen seiner Parkposition zum Zwecke des Abflugs bis zum Halten auf der zugewiesenen Parkposition und Stillstand aller Triebwerke oder Propeller;“.
4. Anhang IV wird wie folgt geändert:
- a) Punkt CAT.GEN.105 wird gestrichen;
- b) Der folgende Punkt CAT.GEN.MPA.141 wird eingefügt:
- „CAT.GEN.MPA.141 Nutzung elektronischer Pilotenkoffer (EFB)“**
- a) Wird ein EFB an Bord eines Luftfahrzeugs genutzt, hat der Betreiber sicherzustellen, dass dieser die Funktion der Systeme oder Ausrüstungen des Luftfahrzeugs oder die Fähigkeit des Flugbesatzungsmitglieds zum Betrieb des Luftfahrzeugs nicht beeinträchtigt.
- b) Der Betreiber darf eine EFB-Anwendung Typ B nur dann nutzen, wenn diese gemäß Anhang V (Teil-SPA) Unterabschnitt M genehmigt wurde.“;
- c) Teilabschnitt A Abschnitt 2 wird gestrichen;
- d) Teilabschnitt B Abschnitt 2 wird gestrichen;
- e) Punkt CAT.POL.MAB.105(b) erhält folgende Fassung:
- „b) Werden die Daten und Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage durch ein rechnergestütztes Masse- und Trimmingsystem erstellt, hat der Betreiber
1. die Integrität der Ausgabedaten zu überprüfen, um sicherzustellen, dass die Daten innerhalb der im Flughandbuch festgelegten Betriebsgrenzen liegen; und
 2. die Anweisungen und Verfahren für die Nutzung des Systems in seinem Betriebshandbuch festzulegen.“;
- f) Punkt CAT.POL.MAB.105(e) wird gestrichen;
- g) Teilabschnitt C Abschnitt 4 wird gestrichen;
- h) Teilabschnitt D Abschnitt 3 wird gestrichen.
5. In Anhang V wird folgender Teilabschnitt M eingefügt:

„TEILABSCHNITT M

ELEKTRONISCHE PILOTENKOFFER (EFB)

SPA.EFB.100 Nutzung elektronischer Pilotenkoffer (EFB) — Betriebsgenehmigung

- a) Ein gewerblicher Luftverkehrsbetreiber darf eine EFB-Anwendung Typ B nur dann verwenden, wenn ihm von der zuständigen Behörde eine Genehmigung für eine solche Nutzung erteilt wurde.
- b) Bei der Beantragung einer Betriebsgenehmigung für die Nutzung der EFB-Anwendung Typ B bei der zuständigen Behörde hat der Betreiber nachzuweisen, dass
1. eine Risikobewertung im Zusammenhang mit der Nutzung des EFB-Geräts, auf dem die Anwendung ausgeführt wird, sowie der EFB-Anwendung und der zugehörigen Funktion(en) durchgeführt wurde, um die damit verbundenen Risiken zu ermitteln und sicherzustellen, dass sie angemessen beherrscht und begrenzt werden;
 2. die Mensch-Maschine-Schnittstellen des EFB-Geräts und der EFB-Anwendung anhand der Grundsätze des Faktors Mensch bewertet wurden;
 3. er ein EFB-Verwaltungssystem eingerichtet hat und Verfahren und Schulungsanforderungen für die Verwaltung und Nutzung des EFB-Geräts und der EFB-Anwendung festgelegt und umgesetzt wurden, die Verfahren beinhalten für:
 - i) den Betrieb des EFB;

- ii) das Management von Änderungen am EFB;
 - iii) das Management von EFB-Daten;
 - iv) die Instandhaltung eines EFB; und
 - v) die EFB-Sicherheit;
4. die EFB-Hosting-Plattform für die beabsichtigte Nutzung der EFB-Anwendung geeignet ist.
- Dieser Nachweis bezieht sich speziell auf die EFB-Anwendung und auf die EFB-Hosting-Plattform, auf der die Anwendung installiert ist.“
6. Anhang VI wird wie folgt geändert:
- a) Punkt NCC.GEN.131 wird eingefügt:
„NCC.GEN.131 Nutzung elektronischer Pilotenkoffer (EFB)“
 - a) Wird ein EFB an Bord eines Luftfahrzeugs genutzt, hat der Betreiber sicherzustellen, dass dieser die Funktion der Systeme oder Ausrüstungen des Luftfahrzeugs oder die Fähigkeit des Flugbesatzungsmitglieds zum Betrieb des Luftfahrzeugs nicht beeinträchtigt.
 - b) Vor der Nutzung einer EFB-Anwendung Typ B hat der Betreiber
 - 1. eine Risikobewertung im Zusammenhang mit der Nutzung des EFB-Geräts, auf dem die Anwendung ausgeführt wird, sowie der EFB-Anwendung und der zugehörigen Funktion(en), durchzuführen, um die damit verbundenen Risiken zu ermitteln und sicherzustellen, dass sie angemessen beherrscht und begrenzt werden; bei der Risikobewertung sind die mit der Mensch-Maschine-Schnittstelle des EFB-Geräts und der betreffenden EFB-Anwendung verbundenen Risiken zu berücksichtigen; und
 - 2. ein EFB-Verwaltungssystem einzurichten, einschließlich Verfahren und Schulungsanforderungen für die Verwaltung und Nutzung des EFB-Geräts und der EFB-Anwendung;“;
 - b) Punkt NCC.OP.200(b) erhält folgende Fassung:
„b) Ungeachtet Buchstabe a dürfen Ausbildungsorganisationen nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission bei der Durchführung von Schulungsflügen solche Situationen mit Flugschülern an Bord simulieren.“
7. Anhang VII wird wie folgt geändert:
- a) Punkt NCO.GEN.102 wird gestrichen;
 - b) Punkt NCO.GEN.103(a) erhält folgende Fassung:
„a) an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden;“;
 - c) Punkt NCO.GEN.105(a)(4)(iii) erhält folgende Fassung:
„iii) die Instrumente und Ausrüstungen, die für die Durchführung des Fluges erforderlich sind, sind im Luftfahrzeug installiert und betriebsbereit, sofern nicht ein Betrieb mit nicht betriebsbereiter technischer Ausrüstung durch die Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL) oder ein gleichwertiges Dokument, soweit zutreffend, gemäß Punkt NCO.IDE.A.105 oder Punkt NCO.IDE.H.105 erlaubt ist;“;
 - d) Punkt NCO.GEN.125 erhält folgende Fassung:
„NCO.GEN.125 Tragbare elektronische Geräte“

Der verantwortliche Pilot darf niemandem an Bord eines Luftfahrzeugs die Nutzung eines tragbaren elektronischen Geräts (Portable Electronic Device, PED), einschließlich eines elektronischen Pilotenkoffers (EFB), gestatten, das die Funktion der Systeme und Ausrüstungen des Luftfahrzeugs oder die Fähigkeit des Flugbesatzungsmitglieds zum Betrieb des Luftfahrzeugs beeinträchtigen könnte.“;
 - e) Punkt NCO.GEN.135(c) wird gestrichen;
 - f) in Punkt NCO.OP.120 erhält der Titel folgende Fassung:
„NCO.OP.120 Lärminderungsverfahren — Flugzeuge und Hubschrauber“;
 - g) Punkt NCO.OP.156 wird gestrichen;
 - h) Punkt NCO.OP.180(b) erhält folgende Fassung:
„b) Ungeachtet Buchstabe a dürfen Ausbildungsorganisationen nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission bei der Durchführung von Schulungsflügen solche Situationen mit Flugschülern an Bord simulieren.“;
 - i) Punkt NCO.POL.105(b) erhält folgende Fassung:
„b) Die Wägung ist entweder vom Hersteller des Luftfahrzeugs oder von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchzuführen.“;

- j) Punkt NCO.IDE.A.160(a) erhält folgende Fassung:
- „a) Flugzeuge, ausgenommen ELA1-Flugzeuge, müssen mit mindestens einem Handfeuerlöscher ausgerüstet sein:
1. im Cockpit; und
 2. in jedem Fluggastraum, der vom Cockpit getrennt ist, außer wenn der Fluggastraum für die Flugbesatzung leicht zugänglich ist.“;

k) Teilabschnitt D Abschnitt 3 wird gestrichen.

8. Anhang VIII wird wie folgt geändert:

a) Punkt SPO.GEN.005(c)(2) erhält folgende Fassung:

„2. Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen mit einem Flugzeug oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat oder von einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird, der Flug keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und solche Flüge bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen.“;

b) Punkt SPO.GEN.102 wird gestrichen;

c) Punkt SPO.GEN.107(a)(4)(iii) erhält folgende Fassung:

„iii) die Instrumente und Ausrüstungen, die für die Durchführung des Fluges erforderlich sind, sind im Luftfahrzeug installiert und betriebsbereit, sofern nicht ein Betrieb mit nicht betriebsbereiter technischer Ausrüstung durch die Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL) oder ein gleichwertiges Dokument, soweit zutreffend, gemäß SPO.IDE.A.105 oder SPO.IDE.H.105 erlaubt ist;“;

d) Punkt SPO.GEN.131 wird eingefügt:

„SPO.GEN.131 Nutzung elektronischer Pilotenkoffer (EFB)“

a) Wird ein EFB an Bord eines Luftfahrzeugs genutzt, hat der Betreiber sicherzustellen, dass dieser die Funktion der Systeme oder Ausrüstungen des Luftfahrzeugs oder die Fähigkeit des Flugbesatzungsmitglieds zum Betrieb des Luftfahrzeugs nicht beeinträchtigt.

b) Vor der Nutzung einer EFB-Anwendung Typ B hat der Betreiber

 1. eine Risikobewertung im Zusammenhang mit der Nutzung des EFB-Geräts, auf dem die Anwendung ausgeführt wird, sowie der EFB-Anwendung und der zugehörigen Funktion(en), durchzuführen, um die damit verbundenen Risiken zu ermitteln und sicherzustellen, dass sie angemessen beherrscht und begrenzt werden; bei der Risikobewertung sind die mit der Mensch-Maschine-Schnittstelle des EFB-Geräts und der betreffenden EFB-Anwendung verbundenen Risiken zu berücksichtigen; und
 2. ein EFB-Verwaltungssystem einzurichten, einschließlich Verfahren und Schulungsanforderungen für die Verwaltung und Nutzung des EFB-Geräts und der EFB-Anwendung;“;

e) Punkt SPO.GEN.140(c) wird gestrichen;

f) Punkt SPO.POL.105(b) erhält folgende Fassung:

„b) Die Wägung ist entweder vom Hersteller des Luftfahrzeugs oder von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchzuführen.“;

g) Punkt SPO.IDE.A.180(a) erhält folgende Fassung:

„a) Flugzeuge, ausgenommen ELA1-Flugzeuge, müssen mit mindestens einem Handfeuerlöscher ausgerüstet sein:

 1. im Cockpit; und
 2. in jedem Fluggastraum, der vom Cockpit getrennt ist, außer wenn der Fluggastraum für die Flugbesatzung leicht zugänglich ist.“;

h) Teilabschnitt D Abschnitt 3 wird gestrichen.
