

Formblatt: FORM-OPS-0000

Grundlegende Informationen im Zusammenhang mit dem Formularwesen mit Bezug auf die VO(EU) 965/2012 [sog. EASA-OPS bzw. AIR-OPS]

Neben den nachfolgenden Informationen, die im Zusammenhang mit dem Formularwesen der Bezirksregierung Düsseldorf (Dez. 26 – Luftverkehr) mit Bezug auf die VO(EU) 965/2012 Nutzern bzw. Antragstellern zur Verfügung gestellt werden, soll im Vorfeld auf nachfolgenden Internetlink des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) hingewiesen werden:

http://www.lba.de/DE/Betrieb/Flugbetrieb/SPO/Part_SPO_node.html

Unter vorgenanntem Internetlink finden sich insbesondere weitergehend Informationen und Dokumente zum spezialisierten Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern gemäß PART-SPO der VO(EU) 965/2012.

Hinweis: Nachfolgende ausgewählte Auszüge der Rechtsvorschriften dienen lediglich der Information. Verbindlich sind die entsprechenden Rechtsvorschriften in jeweils aktueller Ausgabe in den offiziellen Publikationen der EU bzw. der Bundesrepublik Deutschland.

Abschnitt 1: Ausgewählte Begriffsbestimmungen

Artikel 3 e) der VO(EU) Nr. 216/2008

„Zulassung“ bezeichnet jede Form der Anerkennung, dass ein Erzeugnis, ein Teil oder eine Ausrüstung, eine Organisation oder eine Person die geltenden Vorschriften, einschließlich der Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen, erfüllt, sowie die Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses, mit dem diese Übereinstimmung bescheinigt wird.

Artikel 3 g) der VO(EU) Nr. 216/2008

„Zeugnis“ bezeichnet einen Genehmigungsschein, einen Erlaubnisschein oder eine andere Urkunde, die als Ergebnis der Zulassung ausgestellt wird.

Artikel 3 h) der VO(EU) Nr. 216/2008

„Betreiber“ bezeichnet eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge oder einen oder mehrere Flugplätze betreibt oder zu betreiben beabsichtigt.

Artikel 3 i) der VO(EU) Nr. 216/2008

„gewerbliche Tätigkeit“ bezeichnet den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, 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.

Artikel 3j) der VO(EU) Nr. 216/2008

Ein „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“ bezeichnet:

- i) ein Flächenflugzeug
 - mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg oder
 - zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 oder
 - zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
 - ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk oder
- ii) einen zugelassenen Hubschrauber
 - für eine höchste Startmasse über 3 175 kg oder
 - für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder
 - für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
- iii) ein Kipprotor-Luftfahrzeug.

Artikel 2 Nr. 1 der VO(EU) Nr. 1008/2008

„Betriebsgenehmigung“ ist eine Genehmigung, die einem Unternehmen von der zuständigen Genehmigungsbehörde erteilt wird und das Unternehmen je nach den Angaben in der Genehmigung berechtigt, Flugdienste zu erbringen.

Artikel 2 Nr. 3 der VO(EU) Nr. 1008/2008

„Unternehmen“ ist jede natürliche oder juristische Person mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht sowie jede amtliche Einrichtung, unabhängig davon, ob diese eine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder nicht.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 1 von 28 Seiten

Artikel 2 Nr. 4 der VO(EU) Nr. 1008/2008

„**Flugdienst**“ ist ein Flug oder eine Folge von Flügen zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post.

Artikel 2 Nr. 5 der VO(EU) Nr. 1008/2008

„**Flug**“ ist ein Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem bestimmten Zielflughafen.

Artikel 2 Nr. 6 der VO(EU) Nr. 1008/2008

„**Rundflug**“ ist ein Flug, mit dem keine Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht zwischen verschiedenen Flughäfen oder anderen genehmigten Landepunkten verbunden ist.

Artikel 2 Nr. 8 der VO(EU) Nr. 1008/2008

„**Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)**“ ist ein einem Unternehmen ausgestelltes Zeugnis, in dem dem Luftverkehrsbetreiber bescheinigt wird, dass er über die fachliche Eignung und Organisation verfügt, um die Sicherheit des im Zeugnis genannten Betriebs gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts oder gegebenenfalls des einzelstaatlichen Rechts zu gewährleisten.

Artikel 2 Nr. 10 der VO(EU) Nr. 1008/2008

„**Luftfahrtunternehmen**“ ist ein Unternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung oder einer gleichwertigen Genehmigung.

Artikel 2 Nr. 11 der VO(EU) Nr. 1008/2008

„**Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft**“ ist ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einer zuständigen Genehmigungsbehörde gemäß Kapitel II erteilt wurde.

Artikel 2 Nr. 24 der VO(EU) Nr. 1008/2008

„**Dry-Lease-Vereinbarung**“ (Vereinbarung über das Ver- oder Anmieten ohne Besatzung) ist eine Vereinbarung zwischen Unternehmen, wonach das Luftfahrzeug unter dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Mieters betrieben wird.

Artikel 2 Nr. 25 der VO(EU) Nr. 1008/2008

„**Wet-Lease-Vereinbarung**“ (Vereinbarung über das Ver- oder Anmieten mit Besatzung) ist eine Vereinbarung zwischen Luftfahrtunternehmen, wonach das Luftfahrzeug unter dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Vermieters betrieben wird.

Artikel 2b der VO(EU) Nr. 1321/2014

„**freigabeberechtigtes Personal**“ Personal, das für die Freigabe eines Luftfahrzeugs oder einer Komponente nach Instandhaltungsarbeiten verantwortlich ist;

Artikel 2d der VO(EU) Nr. 1321/2014

„**Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**“ alle Prozesse, durch die sichergestellt wird, dass das Luftfahrzeug die geltenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit erfüllt und sicher betrieben werden kann;

Artikel 2h der VO(EU) Nr. 1321/2014

„**Instandhaltung**“ eine oder eine Kombination der folgenden Tätigkeiten: Überholung, Reparatur, Inspektion, Austausch, Änderung oder Fehlerbehebung bei einem Luftfahrzeug oder einer Komponente, mit Ausnahme der Vorflugkontrolle;

Artikel 2j der VO(EU) Nr. 1321/2014

„**Vorflugkontrolle**“ die vor einem Flug durchgeführte Inspektion, mit der sichergestellt wird, dass das Luftfahrzeug für den beabsichtigten Flug tauglich ist;

Artikel 2 Nr. 1 der VO(EU) Nr. 965/2012 (siehe auch Artikel 2g der VO(EU) Nr. 1321/2014)

„**Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb**“ (Commercial Air Transport Operation, CAT Operation) bezeichnet den Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen.

Artikel 2 Nr. 6 der VO(EU) Nr. 965/2012

„**Lufttaxi-Flüge**“ bezeichnet im Hinblick auf Flug- und Dienstzeitbeschränkungen Nichtlinienflüge im gewerblichen Luftverkehr, die auf Nachfrage mit einem Flugzeug mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (Maximum Operational Passenger Seating Configuration, MOPSC) von 19 Sitzen oder weniger durchgeführt werden.

Artikel 2 Nr. 7 der VO(EU) Nr. 965/2012

„**Spezialisierte Flugbetrieb**“ (specialised operation) bezeichnet jeden Flugbetrieb mit Ausnahme des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs, bei dem das Luftfahrzeug für spezialisierte Aktivitäten, etwa für die Landwirtschaft, Bautätigkeiten, Luftaufnahmen, Vermessung, Beobachtung und Überwachung oder Luftwerbung, eingesetzt wird.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 2 von 28 Seiten

Artikel 2 Nr. 8 der VO(EU) Nr. 965/2012

„Gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit hohem Risiko“ (high risk commercial specialised operation) bezeichnet jeden gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb über einem Gebiet, in dem die Sicherheit von Dritten am Boden in Notfällen voraussichtlich gefährdet würde, oder gemäß Festlegung der zuständigen Behörde des Ortes, an dem der Flugbetrieb durchgeführt wird, jeden gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb, der aufgrund seines besonderen Charakters und des lokalen Umfelds, in dem er stattfindet, ein hohes Risiko darstellt, insbesondere für Dritte am Boden.

Artikel 2 Nr. 9 der VO(EU) Nr. 965/2012

„Einführungsflug“ (introductory flight) bezeichnet jeden gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführten Flug kurzer Dauer, der von einer zugelassenen Ausbildungsorganisation oder einer Organisation mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt zum Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder durchgeführt wird

Artikel 2 Nr. 10 der VO(EU) Nr. 965/2012

„Wettbewerbsflug“ (competition flight) bezeichnet jeden Flug, bei dem das Luftfahrzeug in Rennen oder Wettbewerben als auch für das Renn- oder Wettbewerbsttraining oder für den Flug zu oder von Renn- und Wettbewerbsveranstaltungen eingesetzt wird.

Artikel 2 Nr. 11 der VO(EU) Nr. 965/2012

„Schaufzug“ (flying display) bezeichnet jeden Flug, der ausdrücklich zum Zweck einer Darbietung oder der Unterhaltung bei einer angekündigten öffentlichen Veranstaltung durchgeführt wird, einschließlich Flügen, bei denen das Luftfahrzeug für das Schaufzugtraining oder den Flug zu und von der angekündigten Veranstaltung eingesetzt wird.

Nr. 1 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„alternative Nachweisverfahren“ (alternative means of compliance): solche Verfahren, die eine Alternative zu bestehenden annehmbaren Nachweisverfahren darstellen, oder solche, die neue Mittel vorschlagen, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu erreichen, für die die Agentur keine zugehörigen annehmbaren Nachweisverfahren festgelegt hat.

Nr. 2 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„annehmbare Nachweisverfahren“ (Acceptable Means of Compliance, AMC): unverbindliche von der Agentur festgelegte Standards, die illustrieren, in welcher Weise die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erreicht werden kann.

Nr. 2a aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„Aufgabenspezialist“ (task specialist) eine Person, die vom Betreiber oder einem Dritten ernannt ist oder als Unternehmen handelt und Aufgaben am Boden durchführt, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer spezialisierten Aufgabe stehen, oder die spezialisierte Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs oder von einem Luftfahrzeug aus durchführt.

Nr. 3 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„Besatzungsmitglied für Hubschrauberwindenbetrieb“ (helicopter hoist operation (HHO) crew member): ein technisches Besatzungsmitglied, das ihm zugewiesene Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb der Winde durchführt.

Nr. 3a aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„Ballonleermasse“ (balloon empty mass) die durch Wägung des Ballons mit der gesamten im Flughandbuch festgelegten installierten Ausrüstung ermittelte Masse.

Nr. 4 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„Besatzungsmitglied“ (crew member): eine Person, die von einem Betreiber mit der Durchführung von Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs beauftragt wurde.

Nr. 20 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

Einteilung der Fluggäste (passenger classification):

- „Erwachsener“ eine Person ab einem Alter von 12 Jahren;
- „Kind“ eine Person ab einem Alter von zwei Jahren bis zu einem Alter von unter 12 Jahren und
- „Kleinkind“ eine Person, die jünger ist als zwei Jahre.

Artikel 2g der VO(EU) Nr. 1321/2014

„großes Luftfahrzeug“ ein Luftfahrzeug, das als Flugzeug eingestuft ist, mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg oder einen mehrmotorigen Hubschrauber;

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 3 von 28 Seiten

Nr. 43 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012 (siehe auch Artikel 2k der VO(EU) Nr. 1321/2014)

„Luftfahrzeug der Kategorie ELA1“ (ELA1 aircraft): eines der folgenden bemannten europäischen leichten Luftfahrzeuge (European Light Aircraft):

- a) ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1 200 kg oder weniger, das nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug einzustufen ist;
- b) ein Segelflugzeug oder Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1 200 kg oder weniger;
- c) ein Ballon mit einem bauartbedingt höchstzulässigen Traggas- oder Heißluftvolumen von nicht mehr als 3 400 m³ für Heißluftballone, 1 050 m³ für Gasballone, 300 m³ für gefesselte Gasballone

Nr. 44 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012 (siehe auch Artikel 2ka der VO(EU) Nr. 1321/2014)

„Luftfahrzeug der Kategorie ELA2“ (ELA2 aircraft): eines der folgenden bemannten europäischen leichten Luftfahrzeuge (European Light Aircraft):

- a) ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 2 000 kg oder weniger, das nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug einzustufen ist;
- b) ein Segelflugzeug oder Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 2 000 kg oder weniger;
- c) ein Ballon;
- d) ein sehr leichter Drehflügler (Very Light Rotorcraft) mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als 600 kg und von einfacher Konstruktion, der für die Beförderung von nicht mehr als zwei Insassen ausgelegt ist und nicht turbinen- und/oder raketenmotorgetrieben ist; beschränkt auf Flugbetrieb nach Sichtflugregeln bei Tage.

Artikel 2l der VO(EU) Nr. 1321/2014

„LSA-Luftfahrzeug“ ein leichtes Sportflugzeug (Light Sport Aeroplane), das alle folgenden Merkmale aufweist:

- i) eine höchstzulässige Startmasse von nicht mehr als 600 kg;
- ii) eine maximale Strömungsabrissgeschwindigkeit in Landekonfiguration (VS0) von nicht mehr als 45 Knoten berichtigter Fluggeschwindigkeit (CAS) bei der höchstzulässigen Startmasse des Luftfahrzeugs und der kritischsten Schwerpunktage;
- iii) eine maximale Sitzplatzkapazität von nicht mehr als zwei Personen einschließlich des Piloten;
- iv) ein nicht turbinengetriebener Motor mit Propeller;
- v) Kabine ohne Druckausgleich.

Artikel 2p der VO(EU) Nr. 1321/2014

„Beschränkter Flugbetrieb“ den Betrieb von anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen für:

- i) Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis unter der Bedingung, dass die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeugs, einschließlich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen, die die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist;
- ii) Wettbewerbsflüge oder Schauflüge unter der Bedingung, dass das Entgelt oder jede geldwerte Gegenleistung für solche Flüge beschränkt ist auf die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten sowie von Preisen, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf;
- iii) Einführungsflüge, Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat und mit einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission erteilten Genehmigung durchgeführt werden, oder die 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;

für die Zwecke der vorliegenden Verordnung gilt „beschränkter Flugbetrieb“ nicht als gewerblicher Luftverkehrsbetrieb oder gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb;

Nr. 53 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„Hauptgeschäftssitz“ (principal place of business): der Hauptsitz oder eingetragene Sitz der Organisation, in dem die hauptsächlichen Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle der Tätigkeiten, auf die in dieser Verordnung Bezug genommen wird, ausgeübt werden.

Nr. 58 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„HEMS-Flug“ (HEMS flight): ein Flug eines Hubschraubers, der mit einer HEMS-Genehmigung betrieben wird zum Zweck der Unterstützung medizinischer Hilfeleistungen, bei denen ein sofortiger und schneller Transport unerlässlich ist, durch die Beförderung von

- a) medizinischem Personal;
- b) medizinischem Material (Ausrüstung, Blut, Organe, Medikamente), oder
- c) kranken oder verletzten Personen und anderen direkt beteiligten Personen

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 4 von 28 Seiten

Nr. 59 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„HHO-Einsatzort“ (HHO site): ein festgelegter Bereich, in dem ein Hubschrauber eine Verbringung mit einer Hubschrauberwinde durchführt.

Nr. 60 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„HHO-Flug“ (HHO flight): ein Flug eines Hubschraubers mit einer HHO-Genehmigung zum Zweck der Verbringung von Personen und/oder Fracht mittels einer Hubschrauberwinde.

Nr. 61 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„HHO-Fluggast“ (HHO passenger): eine Person, die mittels einer Hubschrauberwinde verbracht werden soll.

Nr. 64 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„Hubschrauberflug mit Windenbetrieb über der offenen See“ (HHO Offshore): ein Flug eines Hubschraubers mit einer HHO-Genehmigung zum Zweck der Verbringung von Personen und/oder Fracht mittels einer Hubschrauberwinde von einem oder auf ein Schiff oder von einem oder auf ein Bauwerk im Seegebiet oder in die offene See.

Nr. 82 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„medizinischer Fluggast“ (medical passenger): ein Angehöriger eines medizinischen Berufs, der während eines HEMS-Flugs in einem Hubschrauber an Bord ist, wozu unter anderem Ärzte, Krankenschwestern und Rettungsassistenten gehören.

Nr. 83 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„Nacht“ (night): der Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder einen anderen von der zuständigen Behörde festgelegten Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang gemäß Festlegung des Mitgliedstaats.

Nr. 85 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„Nutzlast“ (traffic load) die Gesamtmasse der Fluggäste, des Gepäcks, der Fracht, mitgeführter Spezialausrüstung sowie, außer im Fall von Ballonen, Ballast.

Nr. 108 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„Unternehmen“ (undertaking): jede natürliche oder juristische Person mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht sowie jede amtliche Einrichtung, unabhängig davon, ob diese eine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder nicht.

Nr. 117 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„Vermieten oder Anmieten mit Besatzung“ (wet lease agreement) eine Vereinbarung:

- im Fall von CAT-Flugbetrieb zwischen Luftfahrtunternehmen, nach der das Luftfahrzeug unter dem Luftverkehrsbesitzerzeugnis des Vermieters betrieben wird; oder
- im Fall von gewerblichem Flugbetrieb außer CAT-Flugbetrieb zwischen Betreibern, nach der das Luftfahrzeug unter der Verantwortung des Vermieters betrieben wird.

Nr. 118 aus Anhang I der VO(EU) Nr. 965/2012

„Vermieten oder Anmieten ohne Besatzung“ (dry lease agreement) eine Vereinbarung zwischen Unternehmen, nach der ein Luftfahrzeug unter dem Luftverkehrsbesitzerzeugnis des Mieters oder, im Fall von gewerblichem Flugbetrieb außer CAT-Flugbetrieb, unter der Verantwortung des Mieters betrieben wird.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 5 von 28 Seiten

Abschnitt 2: Ausgewählte Rechtsgrundlagen

§20 LuftVG (in der Fassung gem. Art. 1 des 15'ten Gesetz zur Änderung des LuftVG (gültig ab 21.04.2017))

- (1) Luftfahrtunternehmen, die dem Luftverkehrsrecht der Europäischen Union unterliegen, bedürfen zur Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht im gewerblichen Flugverkehr einer Betriebsgenehmigung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3). Für die Erteilung oder den Widerruf der Betriebsgenehmigung gelten die Absätze 2 und 3, soweit nicht die in Satz 1 genannte Verordnung der Europäischen Union entgegensteht.
- (2) Die Betriebsgenehmigung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Die Betriebsgenehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann, insbesondere wenn der Antragsteller oder andere für die Beförderung verantwortliche Personen nicht zuverlässig sind. Die Betriebsgenehmigung ist zu versagen, wenn die für den sicheren Luftverkehrsbetrieb erforderlichen finanziellen Mittel oder entsprechende Sicherheiten nicht nachgewiesen werden. Die Betriebsgenehmigung kann versagt werden, wenn Luftfahrzeuge verwendet werden sollen, die nicht in der deutschen Luftfahrzeugrolle eingetragen sind oder nicht im ausschließlichen Eigentum des Antragstellers stehen. Der deutschen Luftfahrzeugrolle gleichgestellt sind Eintragungsregister von Staaten im Geltungsbereich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Union.
- (3) Die Betriebsgenehmigung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Die Betriebsgenehmigung kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden. Sie ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Das Ruhen der Betriebsgenehmigung auf Zeit kann angeordnet werden, wenn dies ausreicht, um die Sicherheit und Ordnung des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten. Die Betriebsgenehmigung erlischt, wenn von ihr länger als sechs Monate kein Gebrauch gemacht worden ist.

§31 LuftVG (in der Fassung gem. Art. 1 des 15'ten Gesetz zur Änderung des LuftVG (gültig ab 21.04.2017))

- (1) Die Aufgaben des Bundes
- (2) Die Länder führen nachstehende Aufgaben dieses Gesetzes im Auftrage des Bundes aus:
 1.
.....
 11. die Entgegennahme und Verwaltung von Erklärungen des Betreibers für den spezialisierten Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten Luftfahrzeugen nach den Anhängen III und VIII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in der jeweils geltenden Fassung, soweit die Luftfahrzeuge dabei ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden;
 - 11a. die Erteilung
 - a) eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses für gewerbliche Rundflüge gemäß Artikel 5 Absatz 1 und 1a in Verbindung mit den Anhängen III und IV der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, es sei denn, diese Rundflüge finden nicht nach Sichtflugregeln statt, und
 - b) einer Genehmigung zur Durchführung von spezialisiertem Flugbetrieb mit hohem Risiko mit anderen als technisch komplizierten Luftfahrzeugen nach Anhang III ORO.SPO.110 in Verbindung mit Anhang II ARO.OPS.150 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, soweit die Luftfahrzeuge dabei ausschließlich nach Sichtflugregeln betrieben werden; dies gilt nicht, wenn für den Betrieb eine weitergehende Sondergenehmigung nach Anhang V der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erforderlich ist, für welche das Luftfahrt-Bundesamt zuständig ist.
Auf Antrag eines Landes können diese Aufgaben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder von einer anderen von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen werden;
 - 11b. die Aufsicht über den Flugbetrieb gemäß Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012;
 12.
.....

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 6 von 28 Seiten

M.A.201 „Verantwortlichkeiten“ der VO(EU) Nr. 1321/2014

- a) Der Eigentümer ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs verantwortlich, und er muss sicherstellen, dass Flüge nur stattfinden, wenn:
1. sich das Luftfahrzeug in einem lufttüchtigen Zustand befindet, und
 2. Betriebs- und Notausrüstungen korrekt eingebaut und betriebsbereit sind oder deutlich als nicht betriebsbereit gekennzeichnet sind, und
 3. das Lufttüchtigkeitszeugnis seine Gültigkeit behält, und
 4. die Instandhaltung des Luftfahrzeugs in Übereinstimmung mit dem in Punkt M.A.302 vorgeschriebenen genehmigten Instandhaltungsverfahren durchgeführt wurde.
- b) Bei einem angemieteten Luftfahrzeug sind die Verantwortlichkeiten des Eigentümers auf den Mieter zu übertragen, wenn
1. der Mieter in dem Eintragungsdokument genannt ist oder
 2. im Mietvertrag angegeben ist.
- Wenn in diesem Teil auf den „Eigentümer“ Bezug genommen wird, deckt der Begriff situationsgebunden den „Eigentümer“ oder den Mieter ab, soweit zutreffend.
- c) Personen oder Betriebe, die die Instandhaltung durchführen, sind für die durchgeführten Aufgaben verantwortlich.
- d) Der verantwortliche Pilot bzw. bei gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen der Betreiber ist für die zufriedenstellende Durchführung der Vorflugkontrolle verantwortlich. Diese Kontrolle muss durch den Piloten oder eine andere qualifizierte Person erfolgen, braucht jedoch nicht von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder von freigabeberechtigtem Personal gemäß Teil-66 durchgeführt zu werden.
- e) Im Fall von Luftfahrzeugen, die von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, ist der Betreiber für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der von ihm betriebenen Luftfahrzeugen verantwortlich und:
1. hat sicherzustellen, dass Flüge nur stattfinden, wenn die Bedingungen in Buchstabe a erfüllt sind;
 2. muss als Teil seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G (Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit) für die von ihm betriebenen Luftfahrzeuge genehmigt sein und
 3. muss in Übereinstimmung mit Teil-145 genehmigt sein oder einen Vertrag gemäß M.A.708(c) mit einem solchen Betrieb schließen.
- f) Im Fall technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge, die für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb genutzt werden, oder die für gewerblichen Luftverkehrsbetrieb von anderen als gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, oder die von gewerblichen Ausbildungsorganisationen genutzt werden, hat der Betreiber sicherzustellen, dass
1. Flüge nur stattfinden, wenn die Bedingungen in Buchstabe a erfüllt sind;
 2. die Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von einem genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durchgeführt werden. Ist der Betreiber selbst nicht als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit genehmigt, muss er einen schriftlichen Vertrag gemäß Anlage I mit einem solchen Unternehmen schließen, und
 3. das in Punkt 2 genannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Teil-145 für die Instandhaltung der Luftfahrzeuge und Komponenten für den Einbau darin genehmigt ist oder einen Vertrag gemäß Punkt M.A.708(c) mit solchen Unternehmen geschlossen hat.
- g) Im Fall technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge, die nicht unter Buchstabe e oder f fallen, hat der Eigentümer sicherzustellen, dass:
1. Flüge nur stattfinden, wenn die Bedingungen in Buchstabe a erfüllt sind;
 2. die Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von einem genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durchgeführt werden. Ist der Eigentümer selbst nicht als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit genehmigt, muss er einen schriftlichen Vertrag gemäß Anlage I mit einem solchen Unternehmen schließen, und
 3. das in Punkt 2 genannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Teil-145 für die Instandhaltung der Luftfahrzeuge und Komponenten für den Einbau darin genehmigt ist oder einen Vertrag gemäß Punkt M.A.708(c) mit solchen Unternehmen geschlossen hat.
- h) Im Fall anderer als technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge, die für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb genutzt werden, oder die für gewerblichen Luftverkehrsbetrieb von anderen als gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, oder die von gewerblichen Ausbildungsorganisationen genutzt werden, hat der Betreiber sicherzustellen, dass:
1. Flüge nur stattfinden, wenn die Bedingungen in Buchstabe a erfüllt sind;
 2. die Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von einem genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durchgeführt werden. Ist der Betreiber selbst nicht als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit genehmigt, muss er einen schriftlichen Vertrag gemäß Anlage I mit einem solchen Unternehmen schließen, und
 3. das in Punkt 2 genannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Teil-M Unterabschnitt F oder Teil-145 für die Instandhaltung der Luftfahrzeuge und Komponenten für den Einbau darin genehmigt ist oder einen Vertrag gemäß Punkt M.A.708(c) mit solchen Betrieben geschlossen hat.
- i) Für andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht unter Buchstabe e oder h fallen, oder die für „beschränkten Flugbetrieb“ genutzt werden, ist der Eigentümer dafür verantwortlich, dass Flüge nur stattfinden, wenn die Bedingungen in Buchstabe a erfüllt sind. Zu diesem Zweck hat der Eigentümer:

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 7 von 28 Seiten

1. die Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vertraglich an ein genehmigtes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Wege eines schriftlichen Vertrags in Übereinstimmung mit Anlage I zu vergeben, mit dem die Verantwortung für die Durchführung dieser Aufgaben dem unter Vertrag genommenen Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit übertragen wird, oder
 2. die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs eigenverantwortlich zu führen, ohne einen Vertrag mit einem genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu schließen, oder
 3. die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs eigenverantwortlich zu führen und einen eingeschränkten Vertrag für die Erstellung des Instandhaltungsprogramms und für die Bearbeitung der Genehmigung des Instandhaltungsprogramms gemäß Punkt M.A.302 zu schließen mit:
 - einem genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder
 - im Fall von ELA2-Luftfahrzeugen einem Instandhaltungsbetrieb nach Teil-45 oder Abschnitt A Unterabschnitt F.

Mit diesem eingeschränkten Vertrag wird die Verantwortlichkeit für die Ausarbeitung und, außer in den Fällen, in denen der Eigentümer eine Erklärung gemäß Punkt M.A.302(h) abgibt, die Bearbeitung der Genehmigung des Instandhaltungsprogramms an das beauftragte Unternehmen/den beauftragten Betrieb übertragen.
- j) Der Eigentümer/Betreiber hat sicherzustellen, dass von der zuständigen Behörde ermächtigten Personen Zugang zu allen seinen Einrichtungen, Luftfahrzeugen oder Dokumenten gewährt wird, die im Zusammenhang mit seinen Aktivitäten, einschließlich im Unterauftrag vergebener Tätigkeiten, stehen, um sich von

M.A.301 „Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ der VO(EU) Nr. 1321/2014

Die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs und die Betriebstüchtigkeit sowohl der Betriebs- als auch der Notausrüstung müssen sichergestellt werden durch

- 1) die Durchführung von Vorflugkontrollen,
- 2) die in Übereinstimmung mit den in Punkt M.A.304 und/oder Punkt M.A.401, sofern zutreffend, genannten Unterlagen erfolgende Korrektur von Mängeln oder Schäden, die den sicheren Betrieb beeinflussen, unter Berücksichtigung der Mindestausrüstungsliste (MEL) und der Konfigurationsabweichungsliste, falls zutreffend,
- 3) die Durchführung sämtlicher Instandhaltung in Übereinstimmung mit dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm gemäß Punkt M.A.302,
- 4) für alle technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeuge, die von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, die Bewertung der Wirksamkeit des gemäß Punkt M.A.302 genehmigten Instandhaltungsprogramms,
- 5) die Befolgung aller zutreffenden:
 - i) Lufttüchtigkeitsanweisungen,
 - ii) betrieblichen Anweisungen mit einer Auswirkung auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit,
 - iii) vorgeschriebenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die von der Agentur festgelegt werden,
 - iv) von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem erlassenen Maßnahmen,
- 6) die Durchführung von Änderungen und Reparaturen in Übereinstimmung mit Punkt M.A.304,
- 7) für nicht zwingend durchzuführende Änderungen und/oder Inspektionen, für alle technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeuge, die von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, die Festlegung von Entscheidungsgrundsätzen für die Durchführung,
- 8) Prüfflüge zu Instandhaltungszwecken, falls erforderlich.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 8 von 28 Seiten

M.A.305 „Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs“ der VO(EU) Nr. 1321/2014

- a) Nach Beendigung von Instandhaltungsarbeiten muss die zugehörige Freigabebescheinigung gemäß Punkt M.A.801 oder Punkt 145.A.50 in die Unterlagen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs eingefügt werden. Jede Eintragung hat sobald dies praktisch möglich ist, spätestens jedoch 30 Tage nach Abschluss der Instandhaltungsarbeiten zu erfolgen.
- b) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen aus den folgenden Elementen bestehen:
1. einem Luftfahrzeug-Bordbuch, einem oder mehreren Motorbetriebstagebüchern oder den Betriebsblättern der Motorbaugruppen, dem Betriebstagebuch/den Tagebüchern für Propeller, den Betriebsblättern für Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung, wie jeweils zutreffend, sowie
 2. wenn in Punkt M.A.306 vorgeschrieben, das technische Bordbuch des Betreibers.
- c) In die Luftfahrzeug-Bordbücher müssen, wie jeweils zutreffend, das Luftfahrzeugmuster und das Kennzeichen, das Datum zusammen mit der Gesamtflugzeit und/oder den Flugzyklen und/oder den Landungen eingetragen werden.
- d) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen folgende Angaben enthalten:
1. den aktuellen Stand der Lufttüchtigkeitsanweisungen und der von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem erlassenen Maßnahmen,
 2. den aktuellen Stand der Änderungen und Reparaturen,
 3. den aktuellen Stand der Einhaltung des Instandhaltungsprogramms,
 4. den aktuellen Stand der Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung,
 5. den aktuellen Wägebericht,
 6. die aktuelle Liste aufgeschobener Instandhaltungsarbeiten.
- e) Zusätzlich zur genehmigten Freigabebescheinigung, EASA-Formblatt 1 oder einer gleichwertigen Bescheinigung, müssen die folgenden, für alle eingebauten Komponenten (Motor, Propeller, Motorbaugruppe oder Komponente mit Lebensdauerbegrenzung) relevanten Angaben in das jeweilige Motor- oder Propeller-Betriebstagebuch, das Betriebsblatt für die Motorbaugruppe oder für Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung aufgenommen werden:
1. Kennzeichnung der Komponente und
 2. das Muster, die Baureihennummer und, sofern zutreffend, das Kennzeichen des Luftfahrzeugs, des Motors, des Propellers, der Motorbaugruppe oder der Komponente mit Lebensdauerbegrenzung, in das/den/die die betreffende Komponente eingebaut wurde, zusammen mit dem Bezug auf den Einbau und den Ausbau der Komponente und
 3. das Datum zusammen mit der von der betreffenden Komponente zurückgelegten Gesamtflugzeit und/oder Zahl der Flüge und/oder Landungen und/oder Kalenderzeit, sofern zutreffend, und
 4. die für die Komponente geltenden Angaben nach Punkt (d).
- f) Die gemäß Abschnitt A Unterabschnitt B dieses Anhangs (Teil-M) für die Aufgaben im Rahmen der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständige Person muss die in diesem Punkt angegebenen Aufzeichnungen führen und der zuständigen Behörde auf deren Verlangen vorlegen.
- g) Alle Einträge in die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen klar und genau sein. Wenn es erforderlich ist, einen Eintrag zu korrigieren, so muss die Korrektur in einer Weise erfolgen, die den Originaleintrag deutlich erkennen lässt.
- h) Ein Eigentümer oder ein Betreiber muss sicherstellen, dass ein System eingerichtet wird, um die im Folgenden angegebenen Aufzeichnungen für die vorgeschriebenen Zeiträume aufzubewahren:
1. sämtliche ausführlichen Instandhaltungsaufzeichnungen für das Luftfahrzeug und für darin eingebaute lebensdauerbegrenzte Komponenten, mindestens bis zu dem Zeitpunkt, zu dem auf die darin enthaltenen Informationen neue Informationen mit gleichwertigem Umfang und gleichwertiger Tiefe folgen, jedoch für mindestens 36 Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente freigegeben wurde, und
 2. die Gesamtdauer (Stunden, Kalenderzeit, Zyklen und Landungen), während der das Luftfahrzeug und alle lebensdauerbegrenzten Komponenten in Betrieb waren, für mindestens zwölf Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurde, und
 3. die Zeit (Stunden, Kalenderzeit, Zyklen und Landungen), je nach Zweckmäßigkeit, seit der letzten planmäßigen Instandhaltung der Komponente, für die eine Lebensdauerbegrenzung gilt, mindestens solange bis auf die planmäßige Instandhaltung der Komponente eine erneute planmäßige Instandhaltung von gleichwertigem Umfang und gleichwertiger Tiefe folgte, und
 4. den aktuellen Stand der Einhaltung des Instandhaltungsprogramms, so dass die Übereinstimmung mit dem genehmigten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm festgestellt werden kann, jedoch mindestens solange bis auf die Kontrolle des Luftfahrzeugs oder der Komponente eine weitere planmäßige Instandhaltung von gleichwertigem Umfang und gleichwertiger Tiefe folgte, und
 5. den aktuellen Stand der auf das Luftfahrzeug und die Komponente anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen für mindestens zwölf Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurde, und
 6. Einzelheiten aktueller Änderungen und Reparaturen an dem Luftfahrzeug, dem (den) Motor(en), Propeller(n) und allen anderen für die Lufttüchtigkeit wesentlichen Komponenten mindestens zwölf Monate, nachdem sie auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurden.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 9 von 28 Seiten

M.A.306 „System für das technische Bordbuch des Luftfahrzeugs“ der VO(EU) Nr. 1321/2014

- a) Für gewerblichen Luftverkehrsbetrieb, gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb und Flugbetrieb gewerblicher Ausbildungsorganisationen hat der Betreiber zusätzlich zu den Anforderungen von Punkt M.A.305 ein System für das technische Bordbuch einzusetzen, das die folgenden Informationen für jedes Luftfahrzeug enthält:
 1. Angaben über jeden Flug, die für die Aufrechterhaltung der Flugsicherheit notwendig sind, und
 2. die aktuelle Freigabebescheinigung für das Luftfahrzeug, und
 3. die aktuelle Erklärung über den Status der Instandhaltung des Luftfahrzeugs, die angibt, welche geplante oder außerplanmäßige Instandhaltung als nächste durchzuführen ist, es sei denn, die zuständige Behörde stimmt zu, dass diese Erklärung anderswo aufbewahrt wird, und
 4. alle Mängel, deren Behebung zurückgestellt ist und die den Betrieb des Luftfahrzeugs beeinträchtigen, und
 5. alle erforderlichen Angaben über Vereinbarungen für die Unterstützung der Instandhaltung.
- b) Das technische Bordbuch des Luftfahrzeugs und nachfolgende Änderungen bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde.
- c) Ein Betreiber muss sicherstellen, dass das technische Bordbuch für eine Dauer von sechsunddreißig Monaten nach dem Datum der letzten Eintragung aufbewahrt wird.

Artikel 3 „Flugbetrieb“ der VO(EU) Nr. 1008/2008

- (1) Kein in der Gemeinschaft niedergelassenes Unternehmen darf Fluggäste, Post und/oder Fracht im gewerblichen Luftverkehr befördern, wenn ihm nicht eine entsprechende Betriebsgenehmigung erteilt worden ist.
- (2)
- (3) Unbeschadet anderer anwendbarer Bestimmungen gemeinschaftlicher, einzelstaatlicher oder internationaler Rechtsvorschriften gilt für die folgenden Kategorien von Flugdiensten nicht das Erfordernis einer gültigen Betriebsgenehmigung:
 - a) Flugdienste, die mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb und/oder mit ultraleichten Luftfahrzeugen mit Motorantrieb durchgeführt werden, und
 - b) Rundflüge.

Artikel 5 „Flugbetrieb“ der VO(EU) Nr. 965/2012

- (1) Betreiber betreiben ein Luftfahrzeug für die Zwecke des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs (im Folgenden „CAT-Betrieb“) ausschließlich gemäß den Bestimmungen der Anhänge III (*Part-ORO*) und IV (*Part-CAT*).
- (1a) Betreiber, die CAT-Flüge durchführen, die auf demselben Flugplatz/Einsatzort beginnen und enden und mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse B oder nicht technisch komplizierten Hubschraubern durchgeführt werden, müssen die einschlägigen Bestimmungen der Anhänge III (*Part-ORO*) und IV (*Part-CAT*) erfüllen.
- (2) Betreiber haben die einschlägigen Bestimmungen des Anhangs V (*Part-SPA*) zu erfüllen, wenn sie
 - a) Flugzeuge und Hubschrauber für
 - i) Flüge in Lufträumen mit vorgegebenen Navigationsanforderungen (Performance-Based Navigation, PBN) betreiben,
 - ii) Flüge in Lufträumen mit vorgeschriebener Navigationsausrüstung (Minimum Navigation Performance Specifications, MNPS) betreiben,
 - iii) Flüge in Lufträumen mit verringerter Höhenstaffelung (Reduced Vertical Separation Minima, RVSM) betreiben,
 - iv) Flüge bei geringer Sicht (Low Visibility Operations, LVO) betreiben;
 - b) Flugzeuge, Hubschrauber, Ballone und Segelflugzeuge für die Beförderung gefährlicher Güter (Dangerous Goods, DG) betreiben;
 - c) Zweimotorige Flugzeuge für Langstreckenflüge (Extended Range Operations, ETOPS) im gewerblichen Luftverkehr betreiben;
 - d) Hubschrauber für Flüge im gewerblichen Luftverkehr mithilfe von Nachtflugsichtsystemen (Night Vision Imaging Systems, NVIS) betreiben;
 - e) Hubschrauber für Flüge im gewerblichen Luftverkehr mit Hubschrauberwindenbetrieb (Helicopter Hoist Operations, HHO) betreiben und
 - f) Hubschrauber für Flüge im gewerblichen Luftverkehr für medizinische Hubschraubernoteinsätze (Helicopter Emergency Medical Service, HEMS) betreiben.
- (3) Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge und Hubschrauber, die mit nichtgewerblichem Flugbetrieb befasst sind, müssen eine **Erklärung** über ihre Fähigkeit und Mittel zur Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen abgeben und die Luftfahrzeuge gemäß den Bestimmungen des Anhangs III (*Part-ORO*) und des Anhangs VI (*Part-NCC*) betreiben. Wenn solche Betreiber nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb durchführen, haben sie die Luftfahrzeuge stattdessen gemäß den Bestimmungen der Anhänge III (*Part-ORO*) und VIII (*Part-SPO*) zu betreiben.
- (4) Betreiber anderer als technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge und Hubschrauber sowie Betreiber von Ballonen und Segelflugzeugen, die mit nichtgewerblichem Luftverkehrsbetrieb, einschließlich nichtgewerblichem spezialisierten Luftverkehrsbetrieb, befasst sind, müssen die Luftfahrzeuge gemäß den Bestimmungen des Anhangs VII (*Part-NCO*) betreiben.
- (5) Ausbildungsorganisationen, deren Hauptgeschäftssitz sich in einem Mitgliedstaat befindet und die in Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 genehmigt sind, müssen bei der Durchführung von Schulungsflügen in die, innerhalb der oder aus der Union:

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 10 von 28 Seiten

- a) technisch komplizierte motorgetriebene Flugzeuge und Hubschrauber gemäß den Bestimmungen des Anhangs VI (*Part-NCC*) betreiben;
 - b) andere Flugzeuge und Hubschrauber sowie Ballone und Segelflugzeuge gemäß den Bestimmungen des Anhangs VII (*Part-NCO*) betreiben.
- (6) Betreiber dürfen ein Luftfahrzeug für die Zwecke des gewerblichen spezialisierten Flugbetriebs nur gemäß den Bestimmungen der Anhänge III (*Part-ORO*) und VIII (*Part-SPO*) betreiben.
- (7) Flüge, die unmittelbar vor, während oder unmittelbar nach spezialisiertem Flugbetrieb durchgeführt werden und in direktem Zusammenhang mit diesem Flugbetrieb stehen, sind gemäß den Absätzen 3, 4 und 6, soweit zutreffend, durchzuführen. Mit Ausnahme der Besatzungsmitglieder dürfen keine Personen an Bord befördert werden, die für die Ausführung der Aufgabe nicht unbedingt erforderlich sind.

Artikel 6 „Ausnahmen“ Nr. 4a der VO(EU) Nr. 965/2012

(4a) Abweichend von Artikel 5 Absätze 1 und 6 darf folgender Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen und Hubschraubern, Ballonen und Segelflugzeugen gemäß Anhang VII (PART-NCO) durchgeführt werden:

- a) Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis unter der Bedingung, dass die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeugs, einschließlich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen, die die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist;
- b) Wettbewerbsflüge oder Schauflüge unter der Bedingung, dass das Entgelt oder jede geldwerte Gegenleistung für solche Flüge beschränkt ist auf die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten sowie von Preisen, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf;
- c) Einführungsflüge, Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat und mit einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Genehmigung durchgeführt werden, oder die 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.

Artikel 6 „Ausnahmen“ Nr. 8 der VO(EU) Nr. 965/2012

(8) Abweichend von Artikel 5 Absatz 3 Satz 1 dürfen Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge mit Turboproptriebwerken und einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von 5 700 kg oder weniger, die im nichtgewerblichen Betrieb eingesetzt werden, diese Luftfahrzeuge nur gemäß Anhang VII (PART-NCO) betreiben.

Artikel 6 „Ausnahmen“ Nr. 9 der VO(EU) Nr. 965/2012

(9) Abweichend von Artikel 5 Absatz 5 Buchstabe a dürfen Ausbildungsorganisationen technisch komplizierte motorgetriebene Flugzeuge mit Turboproptriebwerken und einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von 5 700 kg oder weniger gemäß Anhang VII (PART-NCO) betreiben, wenn sie Schulungsflüge mit diesen Luftfahrzeugen durchführen.

ARO.GEN.345 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ARO.GEN.345 Erklärung — Organisationen

- a) Bei Erhalt der Erklärung einer Organisation, die Tätigkeiten durchführt oder durchzuführen beabsichtigt, für die eine Erklärung erforderlich ist, hat die zuständige Behörde zu überprüfen, dass die Erklärung alle in Teil-ORO vorgeschriebenen Angaben enthält, und der Organisation den Eingang der Erklärung zu bestätigen.
- b) Enthält die Erklärung nicht alle erforderlichen Angaben oder enthält sie Angaben, aus denen die Nichteinhaltung anwendbarer Anforderungen hervorgeht, hat die zuständige Behörde der Organisation die Nichteinhaltung mitzuteilen und weitere Informationen anzufordern. Falls notwendig hat die zuständige Behörde eine Inspektion der Organisation vorzunehmen. Bestätigt sich die Nichteinhaltung, hat die zuständige Behörde die in ARO.GEN.350 vorgesehenen Maßnahmen zu treffen.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 11 von 28 Seiten

ARO.OPS.150 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ARO.OPS.150 Genehmigung für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko

- a) Bei Eingang eines Antrags auf Erteilung einer Genehmigung für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko hat die zuständige Behörde des Betreibers die Dokumentation der Risikobewertung und die Standardbetriebsverfahren (Standard Operating Procedures — SOP) des Betreibers bezüglich einer oder mehrerer Arten des Flugbetriebs, die gemäß den einschlägigen Anforderungen des Anhangs VIII (Teil-SPO) erstellt wurden, zu überprüfen.
- b) Entsprechen die Risikobewertung und SOP den Anforderungen, erteilt die zuständige Behörde des Betreibers die Genehmigung gemäß Anlage VI. Die Genehmigung kann befristet oder unbefristet erteilt werden. Die Bedingungen, unter denen es einem Betreiber erlaubt ist, eine oder mehrere Arten von gewerblichem spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko durchzuführen, sind in der Genehmigung anzugeben.
- c) Nach Eingang eines Antrags auf Änderung der Genehmigung hat die zuständige Behörde des Betreibers die Buchstaben a und b einzuhalten. Sie hat die Bedingungen vorzuschreiben, unter denen der Betreiber während der Änderung arbeiten darf, sofern sie nicht zu dem Ergebnis kommt, dass die Genehmigung ausgesetzt werden muss.
- d) Nach Erhalt eines Antrags auf Erneuerung der Genehmigung hat die zuständige Behörde des Betreibers die Buchstaben a und b einzuhalten. Sie kann dabei dem früheren Genehmigungsverfahren und früheren Aufsichtstätigkeiten Rechnung tragen.
- e) Unbeschadet weiterer Durchsetzungsmaßnahmen hat die zuständige Behörde des Betreibers die Genehmigung auszusetzen, zu beschränken oder zu widerrufen, wenn der Betreiber Änderungen durchführt, ohne eine Risikobewertung und Standardbetriebsverfahren vorgelegt zu haben.
- f) Nach Eingang eines Antrags auf Erteilung einer Genehmigung für einen grenzübergreifenden gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko hat die zuständige Behörde des Betreibers die Dokumentation der Risikobewertung und die Standardbetriebsverfahren des Betreibers in Abstimmung mit der zuständigen Behörde des Orts, an dem nach der Planung der Flugbetrieb durchgeführt werden soll, zu überprüfen. Entsprechen die Risikobewertung und die SOP nach Dafürhalten beider Behörden den Anforderungen, hat die zuständige Behörde des Betreibers die Genehmigung zu erteilen.

ARO.OPS.155 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ARO.OPS.155 Mietverträge

- a) Die zuständige Behörde hat einen Mietvertrag zu genehmigen, der ein in einem Drittland eingetragenes Luftfahrzeug oder einen Drittlandsbetreiber betrifft, wenn der SPO-Betreiber die Einhaltung von ORO.SPO.100 nachgewiesen hat.
- b) Die Genehmigung eines Vertrags über das Anmieten eines Luftfahrzeugs ohne Besatzung ist auszusetzen oder zu widerrufen, wenn das Lufttüchtigkeitszeugnis des Luftfahrzeugs ausgesetzt oder widerrufen wird.

ARO.OPS.205 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ARO.OPS.205 Genehmigung der Mindestausrüstungsliste

- a) Bei Erhalt eines Antrags eines Betreibers auf erstmalige Genehmigung einer Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, MEL) oder auf deren Änderung hat die zuständige Behörde alle betroffenen Posten auf die Erfüllung der einschlägigen Anforderungen zu überprüfen, bevor sie die Genehmigung erteilt.
- b) Die zuständige Behörde hat das Verfahren des Betreibers für die Verlängerung der entsprechenden Mängelbeseitigungsfristen B, C und D zu genehmigen, wenn die in ORO.MLR.105 Buchstabe f festgelegten Bedingungen vom Betreiber nachgewiesen und von der zuständigen Behörde überprüft wurden.
- c) Die zuständige Behörde hat von Fall zu Fall den Betrieb eines Luftfahrzeugs außerhalb der Beschränkungen der Mindestausrüstungsliste, jedoch innerhalb der Grenzen der Basis-Mindestausrüstungsliste (Master Minimum Equipment List, MMEL), zu genehmigen, wenn die in ORO.MLR.105 festgelegten Bedingungen vom Betreiber nachgewiesen und von der zuständigen Behörde überprüft wurden.

ORO.GEN.005 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.GEN.005 Geltungsbereich

Dieser Anhang legt die Anforderungen an Betreiber fest, die Flugbetrieb folgender Art durchführen:

- a) gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (CAT);
- b) gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb;
- c) nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen;
- d) nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luffahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 12 von 28 Seiten

ORO.GEN.110 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.GEN.110 Verantwortlichkeiten des Betreibers

- a) Der Betreiber ist verantwortlich für den Betrieb des Luftfahrzeugs gemäß Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, soweit zutreffend, den einschlägigen Anforderungen dieses Anhangs und seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) oder seiner Genehmigung für spezialisierten Flugbetrieb (SPO-Genehmigung) oder Erklärung.
- b) Jeder Flug ist entsprechend den Bestimmungen des Betriebshandbuchs durchzuführen.
- c) Der Betreiber hat ein System für die Durchführung der betrieblichen Kontrolle eines jeden Flugs, der unter den Bedingungen seines Zeugnisses, seiner SPO-Genehmigung oder seiner Erklärung durchgeführt wird, zu erstellen und zu verwalten.
- d) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass seine Luftfahrzeuge so ausgerüstet und seine Besatzungen so qualifiziert sind, wie es das jeweilige Einsatzgebiet und die jeweilige Betriebsart erfordern.
- e) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass alle Mitarbeiter, die dem Bodenbetrieb oder Flugbetrieb zugeteilt oder dort direkt eingesetzt sind, ordnungsgemäß eingewiesen sind, ihre Fähigkeiten in ihren speziellen Aufgaben nachgewiesen haben und sich ihrer Verantwortlichkeiten und der Auswirkung ihrer Tätigkeiten auf den gesamten Betrieb bewusst sind.
- f) Der Betreiber hat Verfahren und Anweisungen für den sicheren Betrieb eines jeden Luftfahrzeugmusters festzulegen, einschließlich der Aufgaben und Zuständigkeiten des Bodenpersonals und der Besatzungsmitglieder für jede vorgesehene Art von Flug- und Bodenbetrieb. In diesen Verfahren und Anweisungen dürfen von einem Besatzungsmitglied keine Tätigkeiten während kritischer Flugphasen verlangt werden, die nicht für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind. Zudem müssen Verfahren und Anweisungen für ein steriles Cockpit enthalten sein.
- g) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass das Personal auf die Einhaltung der für die Wahrnehmung seiner Aufgaben maßgebenden Gesetze, Vorschriften und Verfahren der vom Flugbetrieb betroffenen Staaten hingewiesen wird.
- h) Der Betreiber hat für jedes Luftfahrzeugmuster ein Klarlistensystem zu erstellen, das von den Besatzungsmitgliedern in allen Flugphasen unter normalen und außergewöhnlichen Bedingungen sowie in Notfällen zu benutzen ist, um sicherzustellen, dass die im Betriebshandbuch festgelegten Betriebsverfahren befolgt werden. Bei der Erstellung und Verwendung von Klarlisten sind menschliche Faktoren zu beachten und die aktuellen einschlägigen Unterlagen des Luftfahrzeugherstellers heranzuziehen.
- i) Der Betreiber hat Flugplanungsverfahren für die sichere Durchführung des Flugs auf der Grundlage von Erwägungen bezüglich der Luftfahrzeugleistung, anderweitiger Betriebsbeschränkungen und der einschlägigen voraussichtlichen Bedingungen auf der Strecke und auf den betreffenden Flugplätzen oder Einsatzorten festzulegen. Diese Verfahren sind in das Betriebshandbuch aufzunehmen.
- 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 der Überprüfung und Genehmigung durch die zuständige Behörde unterliegen. Die Schulungsprogramme sind den Verantwortlichkeiten des Personals anzupassen.
- k) Ungeachtet Buchstabe j hat der Betreiber eines Segelflugzeugs oder eines Ballons oder von Flügen, die an demselben Flugplatz oder Einsatzort starten und landen, nach Sichtflugregeln am Tag mit
 - i) einmotorigen propellergetriebenen Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 kg oder weniger und einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 oder weniger; oder
 - ii) anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen einmotorigen Hubschraubern mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 oder weniger,sicherzustellen, dass die Flugbesatzung eine angemessene Schulung oder Unterrichtung erhalten hat, die es ihr ermöglicht, nicht deklarierte gefährliche Güter zu erkennen, die von Fluggästen an Bord gebracht oder als Fracht befördert werden.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 13 von 28 Seiten

ORO.GEN.200 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.GEN.200 Managementsystem

- a) Der Betreiber hat ein Managementsystem zu erstellen, einzuführen und zu pflegen, das Folgendes beinhaltet:
1. klar definierte Linien der Verantwortlichkeit und Rechenschaftspflicht beim gesamten Betreiber, einschließlich einer unmittelbaren Sicherheitsrechenschaftspflicht des verantwortlichen Betriebsleiters,
 2. eine Beschreibung der allgemeinen Richtlinien und Grundsätze des Betreibers bezüglich der Sicherheit, als Sicherheitsgrundsätze bezeichnet,
 3. eine Beschreibung der mit den Tätigkeiten des Betreibers verbundenen Risiken für den Luftverkehr, ihrer Bewertung und des Umgangs mit den damit verbundenen Risiken, einschließlich Maßnahmen zur Senkung des Risikos und zur Überprüfung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen,
 4. Schulung und Befähigung des Personals zur Durchführung seiner Aufgaben,
 5. Dokumentation aller wichtigen Verfahren des Managementsystems, einschließlich eines Verfahrens, das dem Personal seine Verantwortlichkeiten deutlich macht, und des Verfahrens für die Änderung dieser Dokumentation,
 6. eine Funktion für die Überwachung der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen durch den Betreiber. Die Überwachung der Einhaltung beinhaltet ein System zur Rückmeldung der Beanstandungen an den verantwortlichen Betriebsleiter, um die wirksame Umsetzung eventuell erforderlicher Abhilfemaßnahmen sicherzustellen, und
 7. eventuelle zusätzliche Anforderungen, die in den betreffenden Teilabschnitten dieses Anhangs oder anderer einschlägiger Anhänge vorgeschrieben sind.
- b) Das Managementsystem muss der Größe des Betreibers und Art und Umfang seiner Tätigkeiten angemessen sein, wobei die diesen Tätigkeiten innewohnenden Gefahren und damit verbundene Risiken zu berücksichtigen sind.

AMC1 ORO.GEN.200(b)

SIZE; NATURE AND COMPLEXITY OF THE ACTIVITY

- (a) An operator should be considered as complex when it has a workforce of more than 20 full time equivalents (FTEs) involved in the activity subject to Regulation (EC) No 216/20085 and its Implementing Rules.
- (b) Operators with up to 20 FTEs involved in the activity subject to Regulation (EC) No 216/20086 and its Implementing Rules may also be considered complex based on an assessment of the following factors:
- (1) in terms of complexity, the extent and scope of contracted activities subject to the approval;
 - (2) in terms of risk criteria, the extent of the following:
 - (i) operations requiring a specific approval;
 - (ii) high-risk commercial specialised operations;
 - (iii) operations with different types of aircraft used; and
 - (iv) operations in challenging environment (offshore, mountainous area, etc.).

AMC1 ORO.GEN.200(a)(1):(2):(3):(5) Management system

NON-COMPLEX OPERATORS - GENERAL

- (a) Safety risk management may be performed using hazard checklists or similar risk management tools or processes, which are integrated into the activities of the operator.
- (b) The operator should manage safety risks related to a change. The management of change should be a documented process to identify external and internal change that may have an adverse effect on safety. It should make use of the operator's existing hazard identification, risk assessment and mitigation processes.
- (c) The operator should identify a person who fulfils the role of safety manager and who is responsible for coordinating the safety management system. This person may be the accountable manager or a person with an operational role within the operator.
- (d) Within the operator, responsibilities should be identified for hazard identification, risk assessment and mitigation.
- (e) The safety policy should include a commitment to improve towards the highest safety standards, comply with all applicable legal requirements, meet all applicable standards, consider best practices and provide appropriate resources.
- (f) The operator should, in cooperation with other stakeholders, develop, coordinate and maintain an emergency response plan (ERP) that ensures orderly and safe transition from normal to emergency operations and return to normal operations. The ERP should provide the actions to be taken by the operator or specified individuals in an emergency and reflect the size, nature and complexity of the activities performed by the operator.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 14 von 28 Seiten

AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) Management system

COMPLEX OPERATORS – ORGANISATION AND ACCOUNTABILITIES

The management system of an operator should encompass safety by including a safety manager and a safety review board in the organisational structure.

- (a) Safety manager
 - (1) The safety manager should act as the focal point and be responsible for the development, administration and maintenance of an effective safety management system.
 - (2) The functions of the safety manager should be to:
 - (i) facilitate hazard identification, risk analysis and management;
 - (ii) monitor the implementation of actions taken to mitigate risks, as listed in the safety action plan;
 - (iii) provide periodic reports on safety performance;
 - (iv) ensure maintenance of safety management documentation;
 - (v) ensure that there is safety management training available and that it meets acceptable standards;
 - (vi) provide advice on safety matters; and
 - (vii) ensure initiation and follow-up of internal occurrence/accident investigations.
- (b) Safety review board
 - (1) The safety review board should be a high level committee that considers matters of strategic safety in support of the accountable manager's safety accountability.
 - (2) The board should be chaired by the accountable manager and be composed of heads of functional areas.
 - (3) The safety review board should monitor:
 - (i) safety performance against the safety policy and objectives;
 - (ii) that any safety action is taken in a timely manner; and
 - (iii) the effectiveness of the operator's safety management processes.
- (c) The safety review board should ensure that appropriate resources are allocated to achieve the established safety performance.
- (d) The safety manager or any other relevant person may attend, as appropriate, safety review board meetings. He/she may communicate to the accountable manager all information, as necessary, to allow decision making based on safety data.

ORO.GEN.210 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.GEN.210 Personelle Anforderungen

- a) Der Betreiber hat einen verantwortlichen Betriebsleiter zu bestellen, der ermächtigt ist, sicherzustellen, dass alle Tätigkeiten finanziert und gemäß den einschlägigen Anforderungen durchgeführt werden können. Der verantwortliche Betriebsleiter muss für die Einrichtung und Pflege eines wirksamen Managementsystems verantwortlich sein.
- b) Der Betreiber hat eine Person oder Gruppe von Personen zu bestellen, die dafür verantwortlich ist sicherzustellen, dass der Betreiber die einschlägigen Anforderungen stets einhält. Diese Person(en) muss/müssen letztendlich dem verantwortlichen Betriebsleiter gegenüber rechenschaftspflichtig sein.
- c) Der Betreiber muss über ausreichend qualifiziertes Personal für die gemäß den einschlägigen Anforderungen geplanten Aufgaben und durchzuführenden Tätigkeiten verfügen.
- d) Der Betreiber hat geeignete Aufzeichnungen über Erfahrung, Qualifikation und Schulung zu führen, mit denen die Einhaltung von Buchstabe c nachgewiesen werden kann.
- e) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass sich sein Personal der Vorschriften und Verfahren bewusst ist, die für die Durchführung seiner Aufgaben von Bedeutung sind.

ORO.GEN.215 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.GEN.215 Anforderungen an die Einrichtung

Der Betreiber muss über Einrichtungen verfügen, die es ihm ermöglichen, alle geplanten Aufgaben und Tätigkeiten gemäß den einschlägigen Anforderungen zu verwalten und durchzuführen.

ORO.GEN.220 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.GEN.220 Führung von Aufzeichnungen

- a) Der Betreiber hat ein Aufzeichnungssystem einzurichten, das eine entsprechende Aufzeichnung und eine verlässliche Rückverfolgbarkeit aller durchgeführten Tätigkeiten erlaubt und das insbesondere alle in ORO.GEN.200 genannten Elemente erfasst.
- b) Das Format der Aufzeichnungen ist in den Verfahren des Betreibers festzulegen.
- c) Die Aufzeichnungen sind so aufzubewahren, dass sie vor Beschädigung, Änderung und Diebstahl geschützt sind.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 15 von 28 Seiten

ORO.AOC.125 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.AOC.125 Nichtgewerblicher Flugbetrieb von Luftfahrzeugen, die in den Betriebsvoraussetzungen des AOC-Inhabers aufgeführt sind

- a) Der Inhaber eines AOC darf nichtgewerblichen Betrieb mit einem Luftfahrzeug durchführen, das ansonsten für gewerblichen Luftverkehrsbetrieb genutzt wird und das in den Betriebsvoraussetzungen seines AOC aufgeführt ist, sofern der Betreiber
- diesen Flugbetrieb im Betriebshandbuch ausführlich beschreibt, was Folgendes umfasst:
 - Nennung der einschlägigen Anforderungen,
 - klare Angabe der Unterschiede zwischen den Betriebsverfahren bei gewerblichem und nichtgewerblichem Luftverkehrsbetrieb,
 - das Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass das mit dem Betrieb befasste Personal vollständig mit den entsprechenden Verfahren vertraut ist;
 - der zuständigen Behörde die angegebenen Unterschiede zwischen den in Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii genannten Betriebsverfahren zur vorherigen Genehmigung vorlegt.
- b) Der Inhaber eines AOC, der in Buchstabe a genannten Flugbetrieb durchführt, ist nicht verpflichtet, eine Erklärung gemäß diesem Teil vorzulegen.

ORO.AOC.135 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.AOC.135 Personelle Anforderungen

- a) Gemäß ORO.GEN.210 Buchstabe b hat der Betreiber Personen zu bestellen, die für die Verwaltung und Überwachung der folgenden Bereiche verantwortlich sind:
- Flugbetrieb,
 - Besatzungsschulung,
 - Bodenbetrieb und
 - Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß der Verordnung (EG) 1321/2014.
- b) *Angemessenheit und Befähigung des Personals*
- Der Betreiber hat ausreichendes Personal für den geplanten Boden- und Flugbetrieb zu beschäftigen
 - Das Personal, das dem Bodenbetrieb oder Flugbetrieb zugeteilt oder dort direkt eingesetzt wird,
 - muss entsprechend ausgebildet sein,
 - hat seine Fähigkeiten bei der Durchführung der ihm zugewiesenen Aufgaben nachzuweisen und
 - muss sich seiner Zuständigkeiten und des Zusammenhangs seiner Aufgaben im Gesamtbetrieb bewusst sein.
- c) *Beaufsichtigung des Personals*
- Der Betreiber hat ausreichend Aufsichtspersonal zu bestellen, wie dies der Struktur der Betreiberorganisation und der Anzahl der Mitarbeiter angemessen ist.
 - Die Aufgaben und die Zuständigkeiten des Aufsichtspersonals sind so festzulegen und sonstige erforderliche Festlegungen sind so zu treffen, dass das Aufsichtspersonal seine Aufsichtsaufgaben wahrnehmen kann.
 - Die Beaufsichtigung der Besatzungsmitglieder und des mit dem Betrieb befassten Personals ist von Personen wahrzunehmen, die über ausreichend Erfahrung und Kenntnisse verfügen, um die Erfüllung der im Betriebshandbuch festgelegten Standards sicherzustellen.

ORO.AOC.140 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.AOC.140 Anforderungen an die Einrichtung

Im Einklang mit ORO.GEN.215 hat der Betreiber

- zweckmäßige Bodenabfertigungseinrichtungen zu nutzen, um die sichere Abfertigung seiner Flüge zu gewährleisten,
- an der Hauptbetriebsstandort betriebliche Hilfseinrichtungen bereitzuhalten, die für das Einsatzgebiet und die Betriebsart geeignet sind, und
- sicherzustellen, dass an jedem Betriebsstandort ausreichend Arbeitsraum für Mitarbeiter, deren Tätigkeit sich auf die Sicherheit des Flugbetriebs auswirken kann, vorhanden ist. Hierbei sind der Bedarf des Bodenpersonals, des mit der flugbetrieblichen Kontrolle und mit der Aufbewahrung und Bereitstellung wesentlicher Aufzeichnungen befassten Personals sowie der Bedarf für die Flugplanung durch die Besatzungen zu berücksichtigen.

ORO.AOC.150 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.AOC.150 Anforderungen an die Dokumentation

- Der Betreiber hat Vorkehrungen für die Erstellung von Handbüchern und anderen erforderlichen Dokumenten und deren Änderung zu treffen.
- Der Betreiber muss in der Lage sein, die betrieblichen Anweisungen und andere Informationen unverzüglich zu verteilen.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 16 von 28 Seiten

ORO.DEC.100 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.DEC.100 Erklärung

Der Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge im nichtgewerblichen Flugbetrieb oder nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb und der gewerbliche spezialisierte Betreiber hat:

- a) haben der zuständigen Behörde alle relevanten Informationen vor Aufnahme des Flugbetriebs unter Verwendung des in Anlage I dieses Anhangs enthaltenen Formblatts vorzulegen;
- b) haben der zuständigen Behörde eine Liste der verwendeten alternativen Nachweisverfahren vorzulegen;
- c) haben die Einhaltung der anwendbaren Anforderungen und der in der Erklärung enthaltenen Angaben aufrechtzuerhalten;
- d) haben der zuständigen Behörde unverzüglich alle Änderungen ihrer Erklärung oder der von ihnen verwendeten Nachweisverfahren durch Vorlage einer geänderten Erklärung unter Verwendung des in Anlage I dieses Anhangs enthaltenen Formblatts zu melden und
- e) haben der zuständigen Behörde zu melden, wenn sie den Flugbetrieb einstellen

ORO.SPO.100 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.SPO.100 Gemeinsame Anforderungen an gewerbliche spezialisierte Betreiber

- a) Ein gewerblicher spezialisierter Betreiber hat zusätzlich zu ORO.DEC.100 auch ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 und ORO.AOC.150 zu erfüllen.
- b) Luftfahrzeuge müssen über ein Lufttüchtigkeitszeugnis (Certificate of Airworthiness, CofA) im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 verfügen oder gemäß Buchstabe c angemietet sein.
- c) Ein gewerblicher spezialisierter Betreiber hat die vorherige Genehmigung der zuständigen Behörde einzuholen und die folgenden Bedingungen zu erfüllen, wenn:
 1. ein Luftfahrzeug eines Drittlandbetreibers mit Besatzung angemietet wird (Wet Lease-in):
 - i) Die Sicherheitsstandards des Drittlandbetreibers hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und des Flugbetriebs sind den einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 und dieser Verordnung gleichwertig;
 - ii) das Luftfahrzeug eines Drittland-Betreibers verfügt über ein standardmäßiges Lufttüchtigkeitszeugnis, das gemäß Anhang 8 zum ICAO-Abkommen ausgestellt ist;
 - iii) beim Anmieten mit Besatzung wird die Dauer von sieben Monaten innerhalb eines beliebigen Zeitraums von zwölf aufeinanderfolgenden Monaten nicht überschritten; oder
 2. ein in einem Drittland eingetragenes Luftfahrzeug ohne Besatzung angemietet wird (Dry Lease-in):
 - i) Es besteht ein betrieblicher Bedarf, der nicht durch das Anmieten eines in der EU eingetragenen Luftfahrzeugs gedeckt werden kann;
 - ii) beim Anmieten ohne Besatzung wird die Dauer von sieben Monaten innerhalb eines Zeitraums von zwölf aufeinanderfolgenden Monaten nicht überschritten;
 - iii) die Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 ist sichergestellt;
 - iv) das Luftfahrzeugs ist gemäß Anhang VIII [Teil-SPO] ausgerüstet.

ORO.SPO.110 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.SPO.110 Genehmigung für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko

- a) Ein gewerblicher spezialisierter Betreiber hat bei der zuständigen Behörde vor Beginn des gewerblichen spezialisierten Flugbetriebs mit hohem Risiko eine Genehmigung zu beantragen und einzuholen, wenn dieser Flugbetrieb:
 1. über einem Gebiet durchgeführt wird, in dem die Sicherheit von Dritten am Boden in Notfällen voraussichtlich gefährdet würde, oder
 2. gemäß Festlegung der zuständigen Behörde des Ortes, an dem der Flugbetrieb durchgeführt wird, aufgrund seines besonderen Charakters und des lokalen Umfelds, in dem er stattfindet, ein hohes Risiko darstellt, insbesondere für Dritte am Boden.
- b) Der Betreiber hat der zuständigen Behörde die folgenden Informationen vorzulegen:
 1. eingetragener Name, Firmenname, Anschrift und Postanschrift des Antragstellers,
 2. eine Beschreibung des Managementsystems, einschließlich der Organisationsstruktur,
 3. eine Beschreibung des beabsichtigten Betriebs, einschließlich Muster und Anzahl der zu betreibenden Luftfahrzeuge,
 4. die Dokumentation der Risikobewertung und damit zusammenhängende Standardbetriebsverfahren gemäß SPO.OP.230;
 5. eine Erklärung, dass alle der zuständigen Behörde übermittelten Unterlagen vollständig vom Betreiber geprüft wurden und die einschlägigen Anforderungen erfüllen.
- c) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung oder deren Änderung ist in einer Form und auf eine Weise gemäß Festlegung der zuständigen Behörde zu stellen, wobei den einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen Rechnung zu tragen ist.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 17 von 28 Seiten

ORO.SPO.110 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.SPO.115 Änderungen

- a) Etwaige Änderungen des Umfangs der Genehmigung oder des genehmigten Flugbetriebs bedürfen der vorherigen Genehmigung der zuständigen Behörde. Jede Änderung, die nicht von der ursprünglichen Risikobewertung abgedeckt ist, erfordert die Übermittlung einer geänderten Risikobewertung und der Standardbetriebsverfahren an die zuständige Behörde.
- b) Der Antrag auf Genehmigung einer Änderung ist zu stellen, bevor eine solche Änderung vorgenommen wird, um es der zuständigen Behörde zu ermöglichen, die fortgesetzte Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu prüfen und die Genehmigung erforderlichenfalls zu ändern. Der Betreiber hat der zuständigen Behörde alle einschlägigen Unterlagen vorzulegen.
- c) Die Änderung darf erst nach der formellen Genehmigung der zuständigen Behörde gemäß ARO.OPS.150 umgesetzt werden.
- d) Der Betreiber hat ggf. während solcher Änderungen gemäß den von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Bedingungen zu arbeiten.

ORO.SPO.120 aus VO(EU) Nr. 965/2012

ORO.SPO.120 Fortdauernde Gültigkeit

- a) Ein Betreiber mit einer Genehmigung für spezialisierten Flugbetrieb hat den Umfang und die Berechtigungen einzuhalten, die in der Genehmigung festgelegt sind.
- b) Die Genehmigung des Betreibers bleibt gültig, sofern:
 1. der Betreiber weiterhin die einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen unter Berücksichtigung der Bestimmungen bezüglich der Behandlung von Beanstandungen gemäß ORO.GEN.150 erfüllt,
 2. der zuständigen Behörde Zugang zum Betreiber gemäß ORO.GEN.140 gewährt wird, damit sich diese von der fortgesetzten Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen überzeugen kann, und
 3. die Genehmigung nicht zurückgegeben oder widerrufen wird.
- c) Nach Widerruf oder Rückgabe wird die Genehmigung unverzüglich an die zuständige Behörde zurückgegeben.

SPA.GEN.100 aus VO(EU) Nr. 965/2012

SPA.GEN.100 Zuständige Behörde

- a) Die zuständige Behörde für die Erteilung einer Sondergenehmigung ist:
 1. für einen gewerblichen Betreiber die Behörde des Mitgliedstaats, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat;
 2. für den nichtgewerblichen Betreiber die Behörde des Staates, in dem der Betreiber niedergelassen oder wohnhaft ist.
- b) Unbeschadet Buchstabe a Nummer 2 gelten für den Betreiber nichtgewerblichen Flugverkehrs, der in einem Drittland eingetragene Luftfahrzeuge einsetzt, die anwendbaren Anforderungen dieses Anhangs für die Genehmigung der folgenden Arten von Flugbetrieb nicht, wenn diese Genehmigungen von einem Drittland-Eintragungsstaat erteilt werden:
 1. mit leistungsbasierter Navigation (performance-based navigation, PBN);
 2. mit vorgeschriebener Navigationsmindestausrüstung (minimum operational performance specifications, MNPS);
 3. in Lufträumen mit verringerter Höhenstaffelung (reduced vertical separation minima, RVSM).

SPA.GEN.105 aus VO(EU) Nr. 965/2012

SPA.GEN.105 Beantragung einer Sondergenehmigung

- a) Betreiber, die erstmals einen Antrag auf Erteilung einer Sondergenehmigung stellen, haben der zuständigen Behörde die im entsprechenden Teilabschnitt geforderten Unterlagen zusammen mit folgenden Informationen vorzulegen:
 1. Name, Anschrift und Postanschrift des Antragstellers;
 2. eine Beschreibung des vorgesehenen Flugbetriebs.
- b) Der Betreiber hat der zuständigen Behörde gegenüber den Nachweis zu führen:
 1. der Einhaltung der Anforderungen des entsprechenden Teilabschnitts;
 2. die Beachtung der einschlägigen Elemente, die im verbindlichen Teil der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten festgelegt sind.
- c) Der Betreiber hat die Unterlagen zu Buchstabe a und b mindestens während der Dauer des Flugbetriebs, für den eine Sondergenehmigung erforderlich ist, oder, soweit anwendbar, gemäß Anhang III (Teil-ORO) aufzubewahren.

SPA.GEN.110 aus VO(EU) Nr. 965/2012

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

Der Umfang der Tätigkeiten, die ein Betreiber durchführen darf, ist zu dokumentieren und festzulegen:

- a) für Betreiber, die Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) sind, in den Betriebsspezifikationen des AOC;
- b) für alle anderen Betreiber im Verzeichnis der Sondergenehmigungen.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 18 von 28 Seiten

NCO.GEN.102 aus VO(EU) Nr. 965/2012

NCO.GEN.102 Reisemotorsegler, Motorsegler und mit Heißluft und Gas betriebene Ballone

- a) Reisemotorsegler müssen betrieben werden gemäß den Anforderungen für:
 1. Flugzeuge, wenn sie mit eingeschaltetem Triebwerk betrieben werden, und
 2. Segelflugzeuge, wenn sie mit ausgeschaltetem/stillgelegtem Triebwerk betrieben werden.
- b) Reisemotorsegler müssen gemäß den Anforderungen für Flugzeuge ausgerüstet sein, sofern nicht in Teilabschnitt D etwas anderes festgelegt ist.
- c) Motorsegler mit Ausnahme von Reisemotorseglern müssen gemäß den Anforderungen für Segelflugzeuge betrieben werden und ausgerüstet sein.
- d) Mit Heißluft und Gas betriebene Ballone sind gemäß den Anforderungen an Heißluftballone zu betreiben.

NCO.GEN.103 aus VO(EU) Nr. 965/2012

NCO.GEN.103 Einführungsflüge

Einführungsflüge gemäß Artikel 6 Absatz 4a Buchstabe c dieser Verordnung, die gemäß diesem Anhang durchgeführt werden, müssen:

- a) an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden, außer im Fall von Ballonen und Segelflugzeugen;
- b) nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt werden;
- c) von einer benannten Person beaufsichtigt werden, die für ihre Sicherheit verantwortlich ist; und
- d) alle von der zuständigen Behörde festgelegten sonstigen Bedingungen erfüllen.

NCO.SPEC.100 aus VO(EU) Nr. 965/2012

NCO.SPEC.100 Geltungsbereich

In diesem Teilabschnitt werden besondere Anforderungen festgelegt, die von einem verantwortlichen Piloten bei der Durchführung von nichtgewerblichem spezialisierten Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen zu erfüllen sind.

NCO.SPEC.105 aus VO(EU) Nr. 965/2012

NCO.SPEC.105 Klarliste

- a) Vor Beginn des spezialisierten Flugbetriebs hat der verantwortliche Pilot eine Risikobewertung durchzuführen und die Komplexität der Tätigkeit zu bewerten, um die mit dem Flugbetrieb verbundenen Gefahren und zugehörigen Risiken zu ermitteln, und Maßnahmen zur Risikominderung festzulegen.
- b) Spezialisierter Flugbetrieb ist gemäß einer Klarliste durchzuführen. Auf der Grundlage der Risikobewertung hat der verantwortliche Pilot die Klarliste für die spezialisierte Tätigkeit und das eingesetzte Luftfahrzeug festzulegen, wobei allen Abschnitten dieses Teilabschnitts Rechnung zu tragen ist.
- c) Die für die Pflichten des verantwortlichen Piloten, der Besatzungsmitglieder und der Aufgabenspezialisten relevanten Klarlisten müssen auf jedem Flug leicht zugänglich sein.
- d) Die Klarliste ist regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren.

SPO.GEN.005 aus VO(EU) Nr. 965/2012

SPO.GEN.005 Geltungsbereich

- a) Dieser Anhang gilt für jeden spezialisierten Flugbetrieb, bei dem das Luftfahrzeug für spezialisierte Tätigkeiten, etwa in der Landwirtschaft, der Bauwirtschaft, zur Fotografie, Vermessung, Beobachtung und Überwachung oder Luftwerbung eingesetzt wird.
- b) Ungeachtet Buchstabe a muss nichtgewerblicher spezialisierte Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen die Anforderungen von Anhang VII (Teil-NCO) erfüllen.
- c) Ungeachtet Buchstabe a darf der folgende Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen gemäß Anhang VII (Teil-NCO) durchgeführt werden:
 1. Wettbewerbsflüge oder Schauflüge unter der Bedingung, dass das Entgelt oder die sonstige Vergütung für solche Flüge beschränkt ist auf die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten sowie von Preisen, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf.
 2. Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat und mit einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Genehmigung durchgeführt werden, oder die 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.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 19 von 28 Seiten

AMC1 SPO.GEN.005 Scope aus VO(EU) Nr. 965/2012

CRITERIA

The operators should consider the following criteria to determine whether an activity falls within the scope of specialised operations:

- (a) the aircraft is flown close to the surface to fulfil the mission;
- (b) abnormal manoeuvres are performed;
- (c) special equipment is necessary to fulfil the mission and which affects the manoeuvrability of the aircraft;
- (d) substances are released from the aircraft during the flight where these substances are either harmful or affect the manoeuvrability of the aircraft;
- (e) external loads or goods are lifted or towed; or
- (f) persons enter or leave the aircraft during flight.

GM1 SPO.GEN.005 Scope aus VO(EU) Nr. 965/2012

LIST OF SPECIALISED OPERATIONS

- (a) Specialised operations include the following activities:
 - (1) helicopter external loads operations;
 - (2) helicopter survey operations;
 - (3) human external cargo operations;
 - (4) parachute operations and skydiving;
 - (5) agricultural flights;
 - (6) aerial photography flights;
 - (7) glider towing;
 - (8) aerial advertising flights;
 - (9) calibration flights;
 - (10) construction work flights, including stringing power line operations, clearing saw operations;
 - (11) oil spill work;
 - (12) avalanche mining operations;
 - (13) survey operations, including aerial mapping operations, pollution control activity;
 - (14) news media flights, television and movie flights;
 - (15) special events flights, including such as flying display and competition flights;
 - (16) aerobatic flights;
 - (17) animal herding, animal rescue flights and veterinary dropping flights;
 - (18) maritime funeral operations;
 - (19) scientific research flights (other than those under Annex II to Regulation (EC) No 216/2008);
 - (20) cloud seeding; and
 - (21) sensational flights: flights involving extreme aerobatic manoeuvres carried out for the purpose of allowing the persons on board to experience zero gravity, high G-forces or similar sensations.
- (b) For other operations, the operator can apply the criteria specified in AMC1 SPO.GEN.005 to determine whether an activity falls within the scope of specialised operations.

SPO.GEN.102 aus VO(EU) Nr. 965/2012

SPO.GEN.102 Reisemotorsegler, Motorsegler und mit Heißluft und Gas betriebene Ballone

- a) Reisemotorsegler müssen betrieben werden gemäß den Anforderungen für:
 - 1. Flugzeuge, wenn sie mit eingeschaltetem Triebwerk betrieben werden, und
 - 2. Segelflugzeuge, wenn sie mit ausgeschaltetem/stillgelegtem Triebwerk betrieben werden.
- b) Reisemotorsegler müssen gemäß den Anforderungen für Flugzeuge ausgerüstet sein, sofern nicht in Teilabschnitt D etwas anderes festgelegt ist.
- c) Motorsegler mit Ausnahme von Reisemotorseglern müssen gemäß den Anforderungen für Segelflugzeuge betrieben werden und ausgerüstet sein.
- d) Mit Heißluft und Gas betriebene Ballone sind gemäß den Anforderungen an Heißluftballone zu betreiben.

SPO.OP.230 aus VO(EU) Nr. 965/2012

SPO.OP.230 Standardbetriebsverfahren

- a) Vor Beginn des spezialisierten Flugbetriebs hat der Betreiber eine Risikobewertung durchzuführen und die Komplexität der Tätigkeit zu bewerten, um die mit dem Flugbetrieb verbundenen Gefahren und zugehörigen Risiken zu ermitteln, und Maßnahmen zur Risikominderung festzulegen.
- b) Auf der Grundlage der Risikobewertung hat der Betreiber Standardbetriebsverfahren (Standard Operating Procedures, SOP) für die spezialisierte Tätigkeit und das eingesetzte Luftfahrzeug festzulegen, wobei den Anforderungen von Teilabschnitt E Rechnung zu tragen ist. Die Standardbetriebsverfahren müssen Bestandteil des Betriebshandbuchs oder eines gesonderten Dokuments sein. Die Standardbetriebsverfahren sind regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren.
- c) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass spezialisierter Flugbetrieb gemäß den Standardbetriebsverfahren durchgeführt wird.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 20 von 28 Seiten

Spezifische Anforderungen zu „Hubschrauberbetrieb mit Außenlasten (Helicopter external sling load operations, HESLO)“ sind zu finden SPO.SPEC.HESLO.xxx aus VO(EU) Nr. 965/2012

Spezifische Anforderungen zu „Personen-Außenlasten (Human external cargo, HEC)“ sind zu finden SPO.SPEC.HEC.xxx aus VO(EU) Nr. 965/2012

Spezifische Anforderungen zu „Fallschirmsprungflügen (Parachute operations, PAR)“ sind zu finden SPO.SPEC.PAE.xxx aus VO(EU) Nr. 965/2012

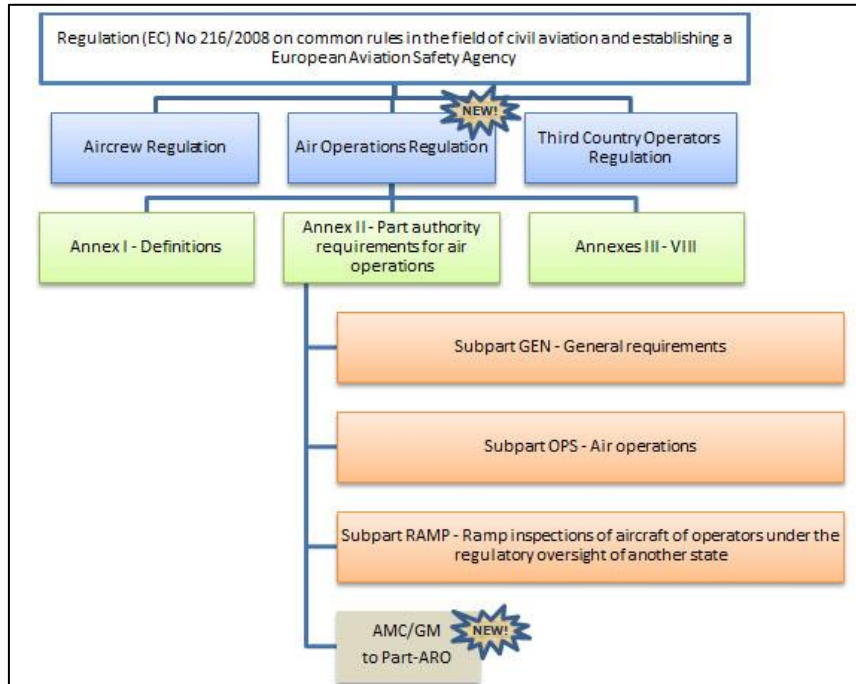
Spezifische Anforderungen zu „Kunstflügen (Aerobatic flights, ABF)“ sind zu finden SPO.SPEC.ABF.xxx aus VO(EU) Nr. 965/2012

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 21 von 28 Seiten

Abschnitt 3: Übersicht über die VO(EU) Nr. 965/2012

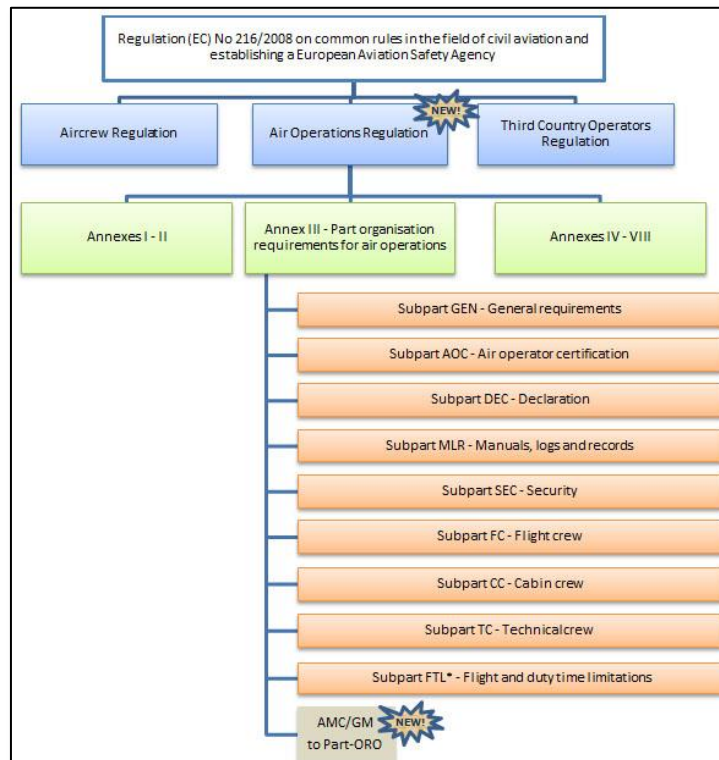
VO (EU) Nr. 965/2012 – EASA-OPS – Annex II – Part ARO “authority requirements for air operation”

“Anforderungen an Behörden bezüglich des Flugbetriebes”



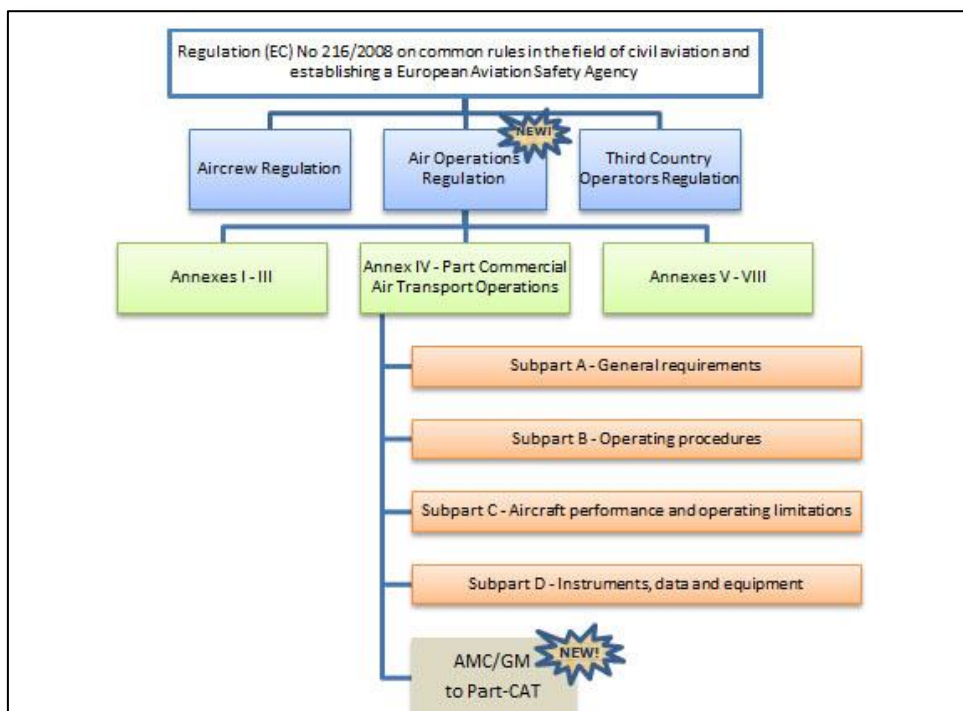
VO (EU) Nr. 965/2012 – EASA-OPS – Annex III – Part ORO “Organisation requirements for air operation”

“Anforderungen an Organisationen bezüglich des Flugbetriebes”

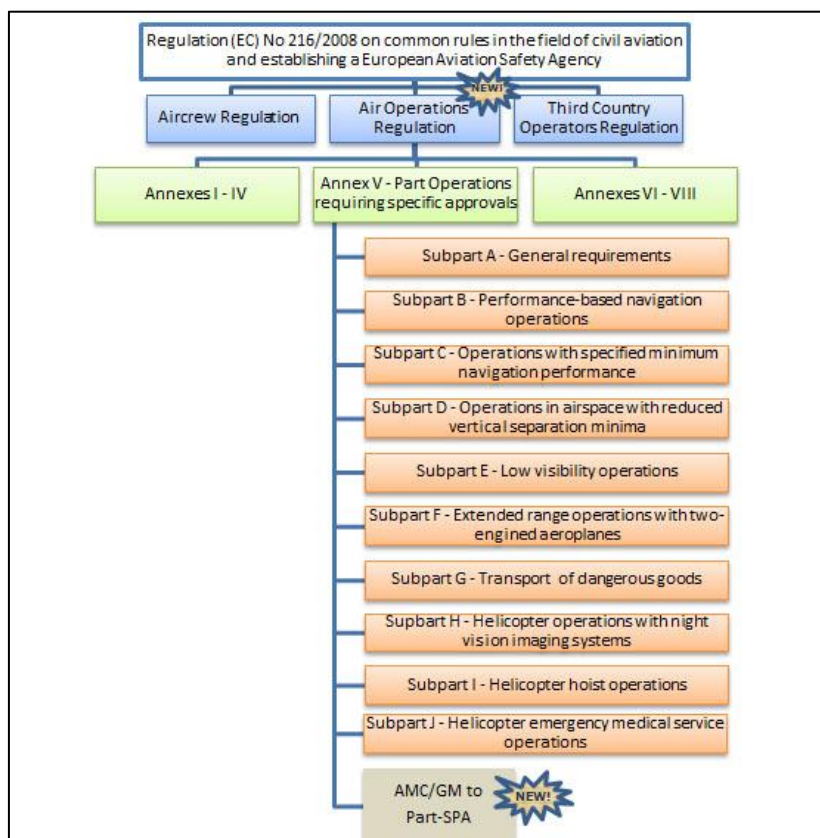


Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 22 von 28 Seiten

VO (EU) Nr. 965/2012 – EASA-OPS – Annex IV – Part CAT
“Commercial Air Transport Operations”
“Gewerblicher Luftverkehr”



VO (EU) Nr. 965/2012 – EASA-OPS – Annex V – Part SPA
“Operations requiring specific approvals”
“Sondergenehmigungen”

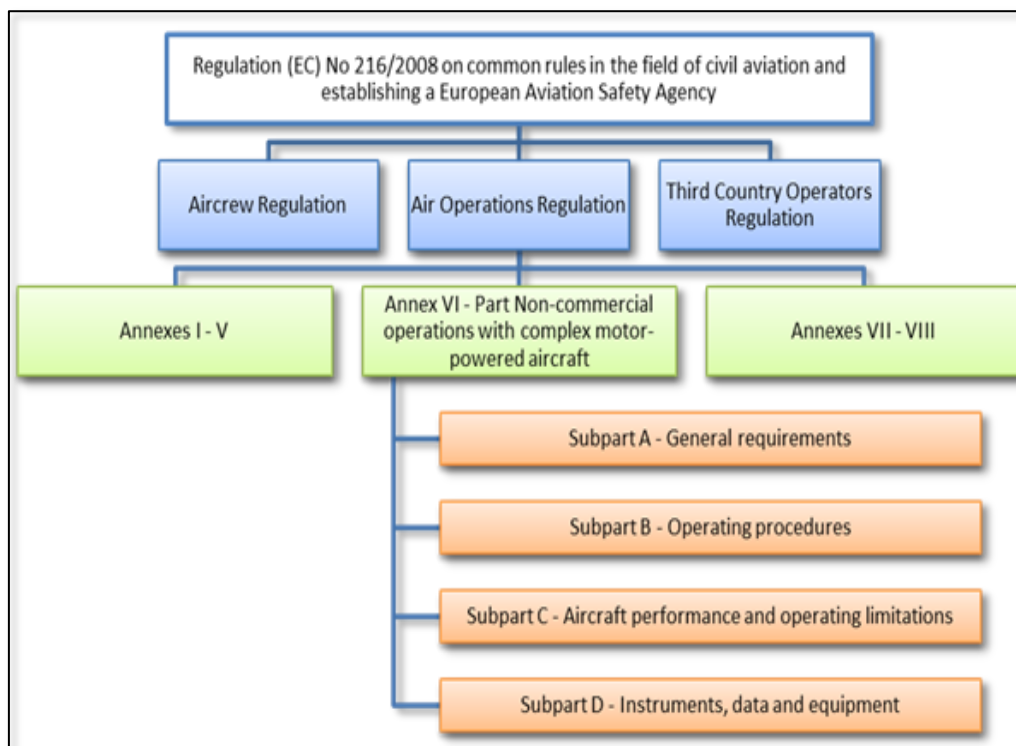


Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 23 von 28 Seiten

VO (EU) Nr. 965/2012 – EASA-OPS – Annex VI – Part NCC

“Non-commercial operations with complex motor-powered aircraft”

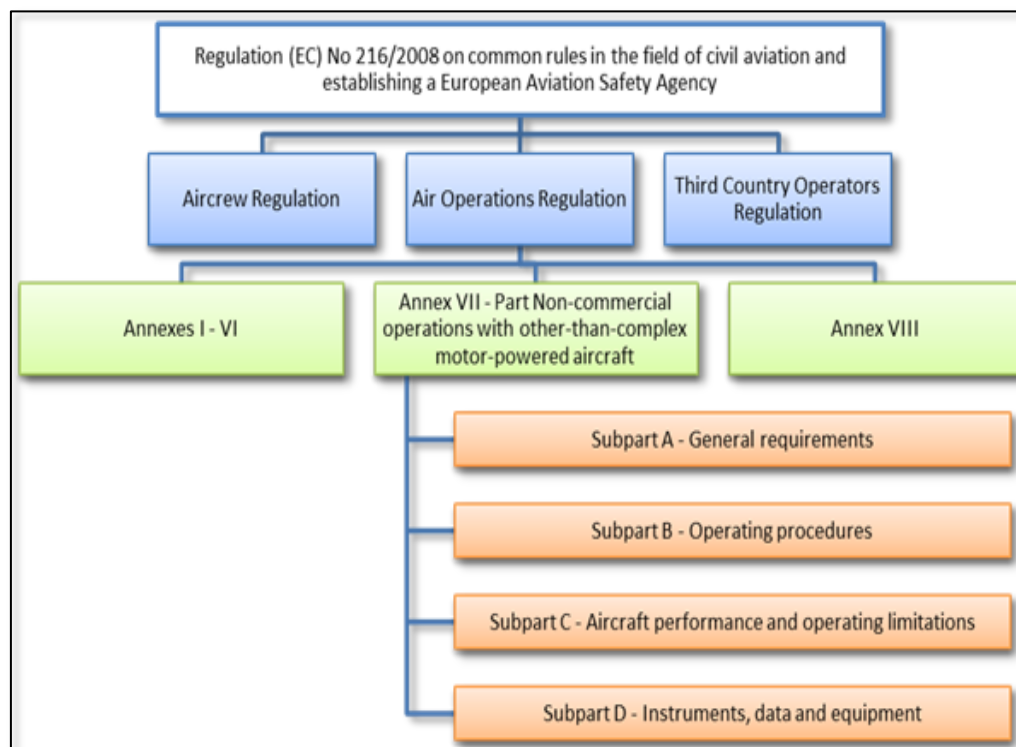
“Nichtgewerblicher Betrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen”



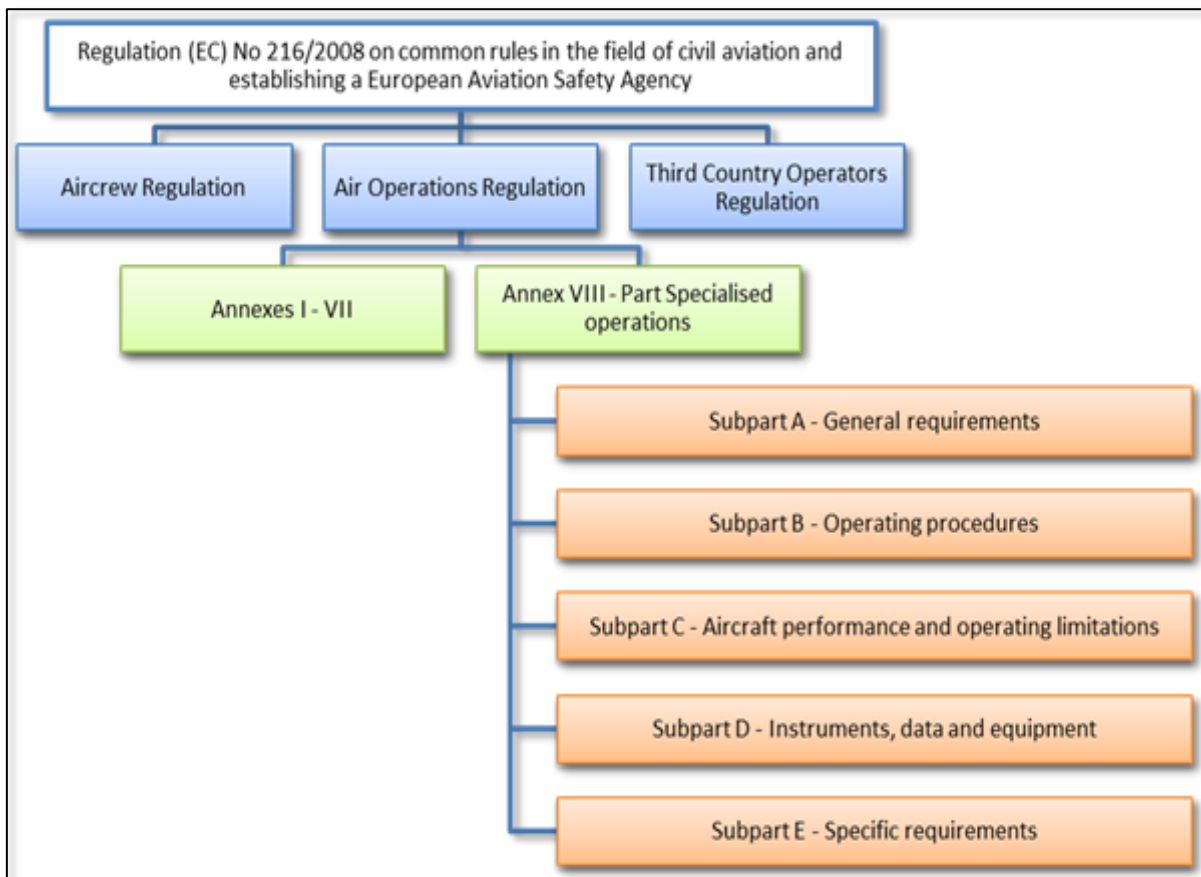
VO (EU) Nr. 965/2012 – EASA-OPS – Annex VII – Part NCO

“Non-commercial operations with other-than-complex motor-powered aircraft”

“Nichtgewerblicher Luftverkehr mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen”



Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 24 von 28 Seiten



Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 25 von 28 Seiten

Abschnitt 4: Auszug der Zuständigkeitsregelungen in der Bundesrepublik Deutschland

(A) Zuständigkeitsmatrix der Luftfahrtbehörden in der Bundesrepublik Deutschland für die Erteilung von Genehmigungen bzw. Entgegennahme von Deklarationen im **gewerblichen** Luftverkehr

		Annex IV CAT "Commercial air transport operations" "Gewerblicher Luftverkehr"	Annex V SPA "Operations requiring specific approvals" "Sondergenehmigungen"	Annex VIII SPO "Specialised operations" "Spezialierter Flugbetrieb"			
		A → B (Streckenflüge)	A → A (Rundflüge)				
GEWERBLICH	technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Betriebsgenehmigung Art. 3 ff. der VO(EG) Nr. 1008/2008 Luftverkehrsbetreiberzugs (AOC) ARO.OPS.100 ff. ggf. zus. Genehmigungen z. B. (ARO.OPS.105; ARO.OPS.110; ARO.OPS.150; ARO.OPS.155; ARO.OPS.200; ARO.OPS.205 ...)	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Luftverkehrsbetreiberzugs (AOC) ARO.OPS.100 ff.	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) eine oder mehrere Sondergenehmigungen SPA.GEN.100	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Deklaration ORO.SPO.100 ORO.DEC.100 Genehmigung ORO.SPO.100(c) [Wet/On-Lease-In] ORO.SPO.100 [High-Risk SPO]	technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge	
	VFR	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Betriebsgenehmigung Art. 3 ff. der VO(EG) Nr. 1008/2008 Luftverkehrsbetreiberzugs (AOC) ARO.OPS.100 ff. ggf. zus. Genehmigungen z. B. (ARO.OPS.105; ARO.OPS.110; ARO.OPS.150; ARO.OPS.155; ARO.OPS.200; ARO.OPS.205 ...)	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Ggf. für Einzelfälle	PSN gem. SPA.PSN.100 ff. MNPS gem. SPA.MNPS.100 ff. RVSM gem. SPA.RVSM.100 ff. LVO gem. SPA.LVO.100 ff. ETOPS gem. SPA.ETOPS.100 ff. DG gem. SPA.DG.100 ff. NVIS gem. SPA.NVIS.100 ff. HHO gem. SPA.HHO.100 ff. HEMS gem. SPA.HEMS.100 ff.	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Deklaration ORO.SPO.100 ORO.DEC.100 Genehmigung ORO.SPO.100(c) [Wet/On-Lease-In] ORO.SPO.100 [High-Risk SPO]	VFR	
	IFR	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Betriebsgenehmigung Art. 3 ff. der VO(EG) Nr. 1008/2008 Luftverkehrsbetreiberzugs (AOC) ARO.OPS.100 ff. ggf. zus. Genehmigungen z. B. (ARO.OPS.105; ARO.OPS.110; ARO.OPS.150; ARO.OPS.155; ARO.OPS.200; ARO.OPS.205 ...)	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Luftverkehrsbetreiberzugs (AOC) ARO.OPS.100 ff.	Luftfahrt-Bundesamt (LBA)	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Ggf. für Einzelfälle	Luftfahrt-Bundesamt (LBA)	IFR
	VFR	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Luftverkehrsbetreiberzugs (AOC) ARO.OPS.100 ff. ggf. zus. Genehmigungen z. B. (ARO.OPS.105; ARO.OPS.110; ARO.OPS.150; ARO.OPS.155; ARO.OPS.200; ARO.OPS.205 ...)	Landes-Luftfahrtbehörde (LLB) Luftverkehrsbetreiberzugs (AOC) ARO.OPS.100 ff. ggf. zus. Genehmigungen z. B. (ARO.OPS.105; ARO.OPS.110; ARO.OPS.150; ARO.OPS.155; ARO.OPS.200; ARO.OPS.205 ...)	Sonsstige Zuständigkeiten werden hiervon <u>NICHT</u> berührt!	Landes-Luftfahrtbehörde (LLB) Deklaration ORO.SPO.100 ORO.DEC.100 Genehmigung ORO.SPO.100(c) [Wet/On-Lease-In] ORO.SPO.100 [High-Risk SPO]	VFR	
Ballone Segelfluggzeuge	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Landes-Luftfahrtbehörde (LLB) ? Derzeit nationales Opt-Out/ Zuständigkeiten werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt!	Bis auf DG (Transport gefährlicher Güter) wahrscheinlich nicht zurelevant!	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Landes-Luftfahrtbehörde (LLB) ? Derzeit nationales Opt-Out/ Zuständigkeiten werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt!	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Landes-Luftfahrtbehörde (LLB) ? Derzeit nationales Opt-Out/ Zuständigkeiten werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt!	Ballone Segelfluggzeuge		

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 26 von 28 Seiten

(B) Zuständigkeitsmatrix der Luftfahrtbehörden in der Bundesrepublik Deutschland für die Erteilung von Genehmigungen bzw. Entgegennahme von Deklarationen im nichtgewerblichen Luftverkehr

		Annex VI - NCC Annex VII - NCO <small>"Non-commercial operations 'into' / 'with-other' than complex motor-powered aircraft"</small> <small>"Nichtgewerblicher Betrieb 'mit' / 'mit anderen als' technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen"</small>	Annex V SPA <small>"Operations requiring specific approvals"</small> <small>"Sondergenehmigungen"</small>	Annex VIII SPO <small>"Specialised operations"</small> <small>"Spezialisierter Flugbetrieb"</small>		
		A → B (Streckenflüge)	A → A (Rundflüge)			
NICHT GEWERBLICH	Technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (NCC)	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Deklaration ORO.DEC.100	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Deklaration ORO.DEC.100	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) eine oder mehrere Sondergenehmigungen SPA.GEN.100	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Deklaration ORO.SPO.100 ORO.DEC.100 Genehmigung ORO.SPO.100 (IWS/DY-Leave-In) ORO.SPO.100 [High-Risk SPO]	technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (NCC)
		Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Deklaration ORO.DEC.100	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Deklaration ORO.DEC.100	PBN gem. SPA.PBN.100 ff. MNPS gem. SPA.MNPS.100 ff. RVSM gem. SPA.RVSM.100 ff. LVO gem. SPA.LVO.100 ff. ETOPS gem. SPA.ETOPS.100 ff. DG gem. SPA.DG.100 ff. NVIG gem. SPA.NVIG.100 ff. HMO gem. SPA.HMO.100 ff. HEMS gem. SPA.HEMS.100 ff.	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Deklaration ORO.SPO.100 ORO.DEC.100 Genehmigung ORO.SPO.100 (IWS/DY-Leave-In) ORO.SPO.100 [High-Risk SPO]	VFR
	andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (NCO)	Kein Genehmigungsanfordernis! Keine Deklaration erforderlich!			Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Sondergenehmigung "Sp" für Einzelfälle	IFR
		Kein Genehmigungsanfordernis! Keine Deklaration erforderlich!		Sonstige Zuständigkeiten werden hier von <u>nicht</u> berührt!	Kein Genehmigungsanfordernis! Keine Deklaration erforderlich!	VFR
Balloon Segelfluggzeuge	Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Landes-Luftfahrtbehörde (LLB) ?	Bis auf DG (Transport gefährlicher Güter) wahrscheinlich nicht zutreffend!			Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Landes-Luftfahrtbehörde (LLB) ?	Ballon Segelfluggzeuge
		Derzeit nationales Opt-Out! Zuständigkeiten werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt!		Derzeit nationales Opt-Out! Zuständigkeiten werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt!		

(C) Aufgabeverteilung (Zuständigkeiten) der Luftfahrtbehörden in der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der VO(EU) Nr. 965/2012

Luftfahrt-Bundesamt (LBA)

Das Luftfahrt-Bundesamt ist zuständig für:

- die Entgegennahme und Verwaltung von Erklärungen gemäß ORO.DEC.100 der Organisationen oder Betreiber, die nichtgewerblichen Flugbetrieb bzw. nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen entsprechend ARO.GEN.345 durchführen,
- die Erteilung von Genehmigungen nach ORO.SPO.100 i. V. m. Anhang VIII (Teil-SPO) zur Durchführung von gewerblichem spezialisierten Flugbetrieb mit technisch komplizierten Luftfahrzeugen,
- die Erteilung von Genehmigungen nach ORO.SPO.110 für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko mit technisch komplizierten Luftfahrzeugen,
- die Erteilung von Sondergenehmigungen nach Anhang V (Teil-SPA) für alle Formen des Flugbetriebs:
 - Betrieb in Lufträumen mit vorgegebenen Navigationsanforderungen (PBN),
 - Betrieb in Lufträumen mit vorgeschriebener Navigationsausrüstung (MNPS),
 - Betrieb in Lufträumen mit verringerter Höhenstaffelung (RVSM),
 - Betrieb bei geringer Sicht (LVO),

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland: Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite / Anz. Seiten Seite 27 von 28 Seiten

- Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS),
- Beförderung gefährlicher Güter (DG),
- Hubschrauberbetrieb mit Hilfe von Nachflugsichtsystemen (NVIS),
- Hubschrauberwindenbetrieb,
- Medizinische Hubschraubernoteinsätze (HEMS).

Die Zuständigkeit für Betreiber die eigentlich in der Zuständigkeit der LLB fallen, geht bei der Erteilung einer SPA-Genehmigung durch das LBA vollständig dorthin über, da davon auszugehen ist, dass es sich um komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge handelt, die nach Instrumentenflugregeln fliegen.

Die Ausnahme dieser Regelung bildet eine Sondergenehmigung für die Beförderung gefährlicher Güter, welche zwar vom LBA erteilt wird, die Zuständigkeit für den Betreiber aber nicht automatisch dorthin übergeht. Unbeschadet weiterer Absprachen, verbleibt die Zuständigkeit in der Regel beim Land.

- Fortlaufende Aufsicht über den Betrieb von Betreibern mit o.g. Erklärungen bzw. Genehmigungen.

Luftfahrtbehörden der Bundesländer (LLB)

Die Luftfahrtbehörden der Länder sind zuständig für:

- Die Entgegennahme von Erklärungen gem. ORO.DEC.100 i. V. m. Anhang VIII (Teil-SPO) zur Durchführung von gewerblich spezialisiertem Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten Luftfahrzeugen und ausschließlichem Betrieb nach Sichtflugregeln
- Die Erteilung von Genehmigungen nach ORO.SPO.110 für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko mit anderen als technisch komplizierten Luftfahrzeugen und ausschließlichem Betrieb nach Sichtflugregeln.
- Fortlaufende Aufsicht über den Betrieb von Betreibern mit o.g. Erklärungen bzw. Genehmigungen.

Formblattbezeichnung	Revisions-Nr.	Revision vom:	Erstellt von:
FORM-OPS-0000	0001	30.03.2017	UPK
Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland:			Seite / Anz. Seiten
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 26 / Luftverkehr -			Seite 28 von 28 Seiten