



AOPA-GERMANY
Aircraft Owners and
Pilots Association

Verband der
Allgemeinen Luftfahrt e.V.

EASA GA Roadmap Roadshow

Einführung in die neuen Flugbetriebsvorschriften OPS -NCC/-NCO/-SPO

Dr. Michael Erb

Geschäftsführer der AOPA-Germany

Chairman des EASA-SSCC General Aviation



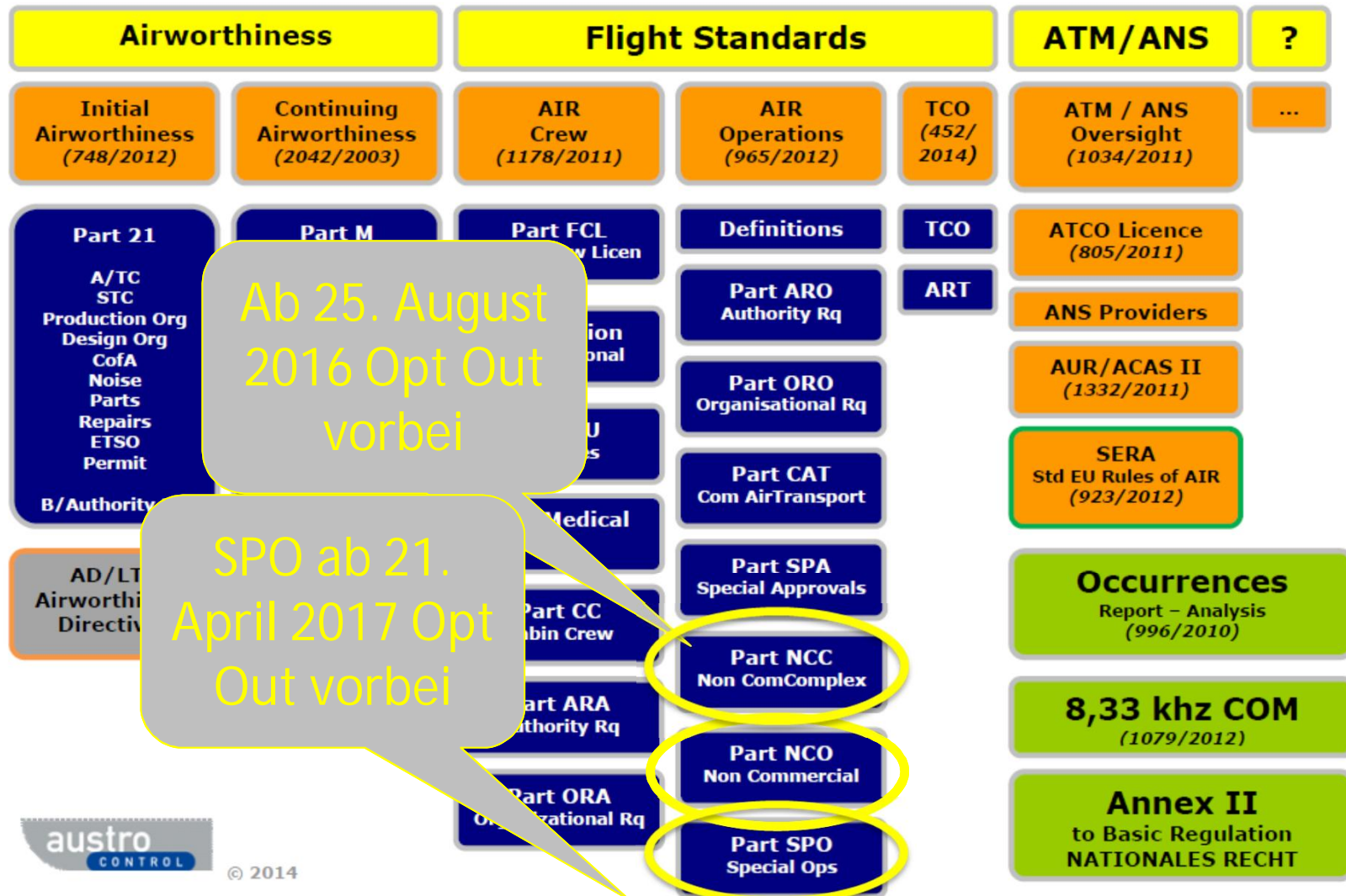
Part Air Operations (OPS)

**Your guide
through the future rules**



NCO+NCC+SPO - Betriebsvorschriften für Nicht-Gewerbliche

Basic Regulation - VO (EG) Nr. 216/2008



Auch bei OPS gelten EU- und deutsches Recht!

Bislang galt alleine deutsches Recht LuftVO, LuftBO ...

Ab 26. August 2016 gelten EU- und deutsches Recht **parallel**.

Die (EU) 965/2012 hat inzwischen acht Ergänzungsverordnungen, eine konsolidierte Fassung ist leider nur unverbindlich, GM und AMC existieren nur auf Englisch.

LuftVO, § 1 Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt die Voraussetzungen und Bedingungen für die Teilnahme am Luftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, soweit die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1, L 145 vom 31.5.2013, S. 38) in der jeweils geltenden Fassung nicht anwendbar ist oder keine Regelung enthält.



Es verbleiben „ausgehöhlte“ deutsche Verordnungen:

LUFTRECHTEBOOK

Datei Bearbeiten Service Hilfe

Start Thema zurück Thema vor Zurück Vor Drucken Suche Lesenzeichen Inhalt

Inhaltsverzeichnis

- LuftBO - Betriebsordnung für Luftfahrtgerät
 - § 1 Anwendungsbereich
 - § 2 Verantwortlichkeit
 - § 3 Grundregel für den Betrieb
 - § 3a Sprachkenntnisse der Flugbesatzung im gewerblichen Luftverkehr
 - § 4 Zulässige Betriebszeiten
 - § 5 (weggefallen)
 - § 6 (weggefallen)
 - § 7 (weggefallen)
 - § 8 (weggefallen)
 - § 9 (weggefallen)
 - § 10 Durchführung der Instandhaltung
 - § 11 (weggefallen)
 - § 12 (weggefallen)
 - § 13 (weggefallen)
 - § 14 Lufttüchtigkeitsanweisungen
 - § 15 (weggefallen)
 - § 16 (weggefallen)
 - § 17 (weggefallen)
 - § 18 Ausrüstung
 - § 19 Ergänzungsausrüstung, die durch den Verwendungszweck erforderlich ist
 - § 20 Ergänzungsausrüstung, die durch die Betriebsart erforderlich ist
 - § 21 Ergänzungsausrüstung, die durch äußere Betriebsbedingungen erforderlich ist
 - § 22 Zusätzliche Ergänzungsausrüstung
 - § 23 Verwendung des Luftfahrzeugs
 - § 24 Betriebsgrenzen für Luftfahrzeuge
 - § 24a Besondere betriebliche Genehmigungen
 - § 25 Verlust der Lufttüchtigkeit
 - § 26 Ausfall von Ausrüstungsteilen
 - § 27 Kontrollen nach Klaristen
 - § 28 Anzeigepflicht
 - § 29 Betriebsstoffmengen
 - § 30 Bordbuch
 - § 31 Flugdurchführungsplan
 - § 32 Zusammensetzung der Flugbesatzung
 - § 33 Verhalten der Besatzung im Flugbetrieb
 - § 34 Betriebsmindestbedingungen und Mindestflughöhen
 - § 35 Wettermindestbedingungen
 - § 36 Überwachung
 - § 37 Flugbetriebshandbuch
 - § 38 Betriebsleiter
 - § 39 Anzeigepflicht
 - § 40 Flugbetriebspersonal
 - § 41 Zusammensetzung der Besatzung
 - § 42 Anforderungen an die Besatzungsmitglieder
 - § 43 Aufenthalt im Führerraum
 - § 44 Aufgaben des Flugdienstberaters
 - § 45 Flugdurchführungsplan
 - § 46 Betriebsstoffvorräte
 - § 47 Mindestausrüstungsliste

Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO)

vom 4. März. 1970 (BGBl. I S. 262),

zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung zur Anpassung nationaler Regelungen an die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894)

Aufgrund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 2, 8, 10 und Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1113) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Inhaltsübersicht

ERSTER ABSCHNITT
Allgemeine Vorschriften

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Verantwortlichkeit
- § 3 Grundregel für den Betrieb
- § 3a Sprachkenntnisse der Flugbesatzung im gewerblichen Luftverkehr

ZWEITER ABSCHNITT
Technische Betriebsvorschriften

- § 4 Zulässige Betriebszeiten
- § 5 (weggefallen)
- § 6 (weggefallen)
- § 7 (weggefallen)
- § 8 (weggefallen)
- § 9 (weggefallen)
- § 10 Wägung der Luftfahrzeuge
- § 11 (weggefallen)
- § 12 (weggefallen)



Was ändert sich eigentlich für NCO-Piloten?

- Inhaltlich gar nicht viel, die Regeln sind ICAO-konform, aber:
 - Sauerstoffversorgung
 - der Besatzung ist notwendig, wenn 30 Minuten über 10.000ft geflogen wird
 - Änderungen sind aktuell geplant: “Alleviation for oxygen requirements for Part NCO if using a means to follow oxygen need (AMC/GM to be provided)”
 - Treibstoffplanung
 - 30 Minuten Reserve bei VFR-Flug von A nach B (45 Min. nachts)
 - 45 Minuten Reserve bei IFR-Flug
 - Änderungen sind aktuell geplant: “The sub-group considered all angles of fuel starvation in GA and proposed a rule change to NCO.OP.125 and NCO.OP.185.”
 - Minimum Equipage List, keine Bedeutung für NCO
 - RVR von minimum 400m für IFR-Take Off, sonst SPA
 - Die Verwendung von PLBs anstelle von ELTs ist erlaubt
 - Ausrüstung, wird die FSAV ausgehebelt?

Was ändert sich in Part SPO / der Arbeitsluftfahrt?

- Europaweite Vereinheitlichung durch den Part SPO (Specialised Operations) ist die große Neuigkeit, bislang wurde die Arbeitsluftfahrt/Aerial Work von nationalen Behörden höchst unterschiedlich reguliert
- Gilt für Flüge in der Landwirtschaft, Bauwirtschaft, Fotografie, Vermessung, Beobachtung, Überwachung und Luftwerbung etc.
- Viele Common-Sense-Regelungen, keine Beschwerden der Betroffenen

Was fordert die IAOPA von den Behörden?

Ein für Piloten verständlicher Überblick über die Rechtslage muß dringend her!

Wie können konsolidierte EU-Verordnungen lediglich unverbindlich veröffentlicht werden?

Selbst Fachanwälte und Behördenmitarbeiter sind regelmäßig überfordert.

Die EASA arbeitet an vereinfachten Anleitungen, die müssen aber auch von den EASA-Mitgliedsstaaten unterstützt werden, um auch das weiterhin gültige nationale Recht zu vermitteln.

OPS-NCC

Geltungsbereich:

- LFZ über 5,7t MTOW, Twin Turboprops oder Single Engine Jets, LFZ über 19 Sitze, sollen auch im nicht-kommerziellen Betrieb nur noch mit Management Systemen betrieben werden.
- Self Declaration reicht aus.
- IAOPA konnte erreichen, dass für Twin Turboprops <5,7t auch OPS-NCO gilt (gelten soll?)
- Allerdings gelten Twin-Turboprops in der Ausbildung und Wartung weiter als komplexe Flugzeuge
- Accelerate Stop-Anforderungen für Turboprops beim Start konnten von der IAOPA gekippt werden



OM-template for non-complex NCC-operators

An industry-led project of EASA's
Combined GA Road map NAA Group & GA Sub-SSCC
EASA, 2 NAAs, 6 NCC-operator, 2 associations



Combined GA Road map NAA Group & GA Sub-SSCC
OM-template-group

The Project Aim:

- To develop an NCC-template for an Operations Manual Part A (General / Basic)
- Availability via EASA-homepage and associations, free of charge (but voluntary contributions are welcome) for non-complex operators (less than 20 Full Time Equivalent staff)

Progress:

- Decision to start the project 4.11.15
- Kick-off-meeting NCC-template-group EASA, Swedish/German CAA 9.11.15
- Review by participants, EASA and advisory-bodies is running
- To be published at AERO in April 2016

Combined GA Road map NAA Group & GA Sub-SSCC OM-template-group

The Content:

„Less is more“; OM Part A (General/Basic) with 70 pages

Solutions

- Landing and T/O-performance policy
- Fuel-policy
- Dangerous Goods / no-carrier
- Electronic Flight Bags
- Standard Operating Procedures e.g. LVO

Combined GA Road map NAA Group & GA Sub-SSCC
OM-template-group

The way forward:

Extension for SMS and emergency response plan
Assistance for implementation by IDRF and AOPA
Workshops (intro during AERO, deepening workshops planned for May)

To be decided:

- Extension on OM-B (Airplane Operating Matters), -C (Routes and Aerodromes) and OM/SOP's for SPA
- Creation of a NCC-competence-center for maintaining and developing the paperwork (MEL, FAQ, News exchange, training)

PBN

- Bisher aufgehängt unter OPS-SPA und §24a LuftBO, wird geregelt werden in FCL unter Artikel 4a) der EU 1178/2011
- PBN-Genehmigung wurde in Deutschland praktisch nie verlangt. Deutschland hat gemäß NfL I 217/13 die Einführung der EU-OPS-Vorschriften für den nichtgewerblichen Flugbetrieb bis zum 25. August 2016 ausgesetzt.
- Was ändert sich, wenn die EU-Vorschriften danach in Kraft treten und der §24a LuftBO damit ausgehebelt wird?
- Derzeit werden gemäß EU-Verordnung 965/2012 die GPS-Flächennavigation BRNAV/ RNAV5/ RNP1 und die GPS-Anflugverfahren mit Höhenführung (LNAV-VNAV und LPV) noch zu den Betriebsformen gezählt, die einer Genehmigung gemäß dem Part SPA (Operations Requiring Specific Approvals) bedürfen.
- Nach Auskunft des BMVI soll es ein Grandfathering geben, ein Eintrag im Flugbuch durch einen Fluglehrer oder Prüfer ist hierfür ausreichend:

Die Qualifikation von..... Lizenznr. DE.FCL....., zur Nutzung von GPS-Standalone-Nichtpräzisionsanflugverfahren gemäß NfL II-120/99 und NfL II-26/00 bestätige ich hiermit.



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**



AOPA-GERMANY
Aircraft Owners and
Pilots Association

Verband der
Allgemeinen Luftfahrt e.V.

