



**EASA**  
European Aviation Safety Agency

# OPS IS IN THE AIR



**UPDATE  
2018**

*Fliegen in der EU*

# Ein einheitliches Regelwerk für nicht-gewerblichen Flugbetrieb in ganz Europa



Das Europäische Regelwerk (Verordnung (EU) Nr. 965/2012) für den nicht-gewerblichen Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern trat zum 25 August 2016 in Kraft. Es gilt in allen EASA-Mitgliedsstaaten, d. h. in den 28 EU Mitgliedsstaaten plus Island, Lichtenstein, Norwegen und der Schweiz.

Diese neuen Vorschriften wurden an das Sicherheitsrisiko und die Komplexität des betriebenen Luftfahrzeuges angepasst:

- Für den Betrieb von nicht-komplexen Luftfahrzeugen (Flugzeuge und Hubschrauber) gelten elementare Vorschriften (Part-NCO<sup>1</sup> und Part-SPA<sup>4</sup>, soweit zutreffend).
- Für den Betrieb von komplexen Luftfahrzeugen (Flugzeuge und Hubschrauber) gelten erweiterte Sicherheitsvorschriften (Part-NCC<sup>2</sup>, zum Teil Part-ORO<sup>3</sup> und Part-SPA<sup>4</sup>, soweit zutreffend), wobei insbesondere berücksichtigt wird, dass komplexe Luftfahrzeuge eine größere Anzahl von Passagieren befördern können und erheblich leistungsfähiger sind.

Laut der Definition (Verordnung (EU) Nr. 2016/2008), ist ein komplexes Luftfahrzeug:

## a) ein Flugzeug:

- mit einer maximalen Startmasse von mehr als 5 700 kg, oder
- mit einer Kabinenkonfiguration für mehr als 19 Passagiere, oder
- der Betrieb erfordert mindestens zwei Piloten, oder
- ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk.

## b) ein Hubschrauber:

- mit einer maximalen Startmasse von mehr als 3 175 kg, oder
- mit einer Kabinenkonfiguration für mehr als 9 Passagiere, oder
- der Betrieb erfordert mindestens zwei Piloten.

Obwohl leichte zweimotorige Turboprop-Flugzeuge unter die EU-Definition komplexer Luftfahrzeuge fallen, wurde eine Ausnahmeregelung auf EU-Ebene für den nicht-gewerblichen Betrieb von zweimotorigen Turboprop Flugzeugen (mit einer maximal zulässigen Startmasse von weniger als 5 700 kg) vereinbart. Sie werden gemäß Part-NCO betrieben, und nicht gemäß den erweiterten Sicherheitsvorschriften von Part-NCC. Betreiber dieser Flugzeugtypen müssen, im Falle eines nicht-gewerblichen Betriebs, demnach auch nicht den Vorschriften von Part-ORO (Vorschriften für Unternehmen) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 über den Flugbetrieb entsprechen.

1 NCO steht für nicht-gewerblichen Betrieb von nicht technisch komplizierten Luftfahrzeugen  
2 NCC steht für nicht-gewerblichen Betrieb von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen  
3 Part-ORO: Flugbetriebsvorschriften für Unternehmen  
4 Part-SPA: Sondergenehmigungen (z.B. Flugbetrieb bei geringer Sicht (LVO), verringerte Höhenstaffelung (RVSM), Beförderung gefährlicher Güter, Windenbetrieb von Hubschraubern (HHO), etc.)

# Was bedeutet Part-NCO für Sie?

- Ein einheitliches Regelwerk für nicht-gewerblichen Flugbetrieb mit nicht-komplexen Luftfahrzeugen, gültig in 32 Ländern, Vereinfachung von grenzüberschreitendem Betrieb.
- Flexible und an das Sicherheitsrisiko angepasste Vorschriften, basierend auf den bereits bestehenden Regeln und Betriebsstandards aus vielen europäischen Staaten, fokussiert auf "good airmanship".
- Das gültige Regelwerk darf nicht durch zusätzliche Anforderungen, z.B. nationale Vorschriften, erweitert werden.
- Die Vorschriften gelten für alle Luftfahrzeuge, unabhängig davon ob sie in einem EASA-Mitgliedsstaat oder in einem Drittstaat (z.B. USA) registriert sind, sofern die Betreiber in einem EASA-Staat ihren Wohnsitz haben.
- Die erforderliche Mindestausrüstung ist in Part-NCO angegeben. Darüber hinaus können zusätzliche Anforderungen aufgrund des Luftraums für Funk- und Navigationsgeräte gelten, welche in Part-SERA (Verordnung (EU) Nr. 923/2012) aufgeführt sind. Die bestehenden nationalen Vorschriften werden hierdurch ersetzt.
- Flexibilität und Verhältnismäßigkeit der Vorschriften wird durch eine Reihe von spezifischen Erleichterungen sichergestellt (siehe Punkt 3 und 4).



# Was Sie über Kostenteilung wissen müssen



Das Teilen der Flugkosten zwischen Freunden und Bekannten war seit jeher eine gängige Praxis, die das Fliegen erschwinglich machte. Die Vorschriften erlauben es den Piloten auch weiterhin bei Flügen mit nicht-komplexen Luftfahrzeugen die direkten Kosten des Flugs zu teilen.

Das Teilen der Flugkosten wird durch eine Ausnahmeregelung<sup>5</sup> in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 (Air OPS Verordnung) geregelt. Diese Ausnahmeregelung stellt sicher, dass die weniger restriktiven Part-NCO Vorschriften für Flüge mit Kostenteilung von Privatpersonen mit Passagieren an Bord gelten - allerdings unter der Bedingung, dass nur die direkten Kosten des Fluges durch alle Insassen des Luftfahrzeuges geteilt werden; dies schließt den Piloten mit ein. Darüber hinaus ist die Anzahl der Personen an Bord eines Fluges mit Kostenteilung auf maximal sechs Personen begrenzt (inklusive des Piloten). Es darf kein Gewinn erzielt werden.

Wie oben erläutert, gilt Part-NCO der Air OPS Verordnung in den Mitgliedstaaten seit dem 25. August 2016.

Es ist zu beachten, dass Part-NCO im Vergleich zu den Vorschriften für die gewerbliche Beförderung ein geringeres Sicherheitsniveau bietet. Daher ist es wichtig, dass die Passagiere auf die Kostenteilung und die nicht-gewerbliche Eigenschaft des Fluges hingewiesen werden.

Einige europäische Online-Portale bieten Flüge auf Basis der Kostenteilung einem breiten Publikum an. Um Sicherheitsfragen bezüglich solcher Flüge zu klären, hat die EASA eine sogenannte Charta ins Leben gerufen, die von Online-Portalen unterstützt werden kann und umfangreiche Sicherheitshinweise für Passagiere und Piloten enthält. Die EASA Webseite enthält unter <https://www.easa.europa.eu/charter-promote-safety-non-commercial-general-aviation>, umfangreiche Information für Piloten und Passagiere zur Charta.

Diese Charta informiert Passagiere und Piloten über das geringere Sicherheitsniveau eines Fluges im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt im Vergleich zur gewerblichen Luftfahrt. Weiter enthält die Charta eine Toolbox und eine Checkliste für Piloten zum Umgang mit Passagieren vor Abflug und während des Fluges. Zusätzlich soll es einen Online-Training Kurs zum Umgang mit Passagieren geben. Als Teil der Charta teilen die Online-Portale sicherheitsrelevante Daten mit der EASA und den nationalen Behörden, um diese gesammelten Daten gemeinsam auszuwerten, und die Umsetzung der Charta jährlich zu überprüfen.

5 Artikel 6.4a (a) der Verordnung der Kommission (EU) Nr. 965/2012

## Kürzlich eingeführte Erleichterungen

Die folgenden Erleichterungen gelten für Flüge im Bereich der Allgemeinen nicht-gewerblichen Luftfahrt mit nicht-komplexen Luftfahrzeugen und sind in Part-NCO enthalten:

- **Gefahrgüter:** In der Allgemeinen Luftfahrt ist es möglich, angemessene Mengen gefährlicher Güter zu transportieren, solange der Transport einem operativen Zweck dient, wie z. B. Ersatzteile, Komponenten/Stoffe, die für Reparaturen erforderlich sind, Öl (für Motoren/Getriebe von Luftfahrzeugen), Kraftstoff, Enteisungsmittel, Bordbatterien und Fremdstarthilfen. Die Verantwortung für diese Gefahrgüter liegt beim Piloten. Daher wird von den Mitgliedstaaten erwartet, dass das Sicherheitsbewusstsein in der Gemeinschaft der Allgemeinen Luftfahrt durch Informationskampagnen gefördert wird.
- **Zusätzlicher Sauerstoff:** Die Notwendigkeit zusätzlichen Sauerstoff während eines Fluges mitzuführen und zu nutzen, wird vom verantwortlichen Piloten bestimmt. Für die Entscheidung sollen Faktoren wie Flughöhe und Dauer, sowie andere relevante Betriebsfaktoren und das individuelle Befinden der Personen an Bord berücksichtigt werden. Anleitungen wie diese Entscheidung getroffen werden kann und wie Symptome von Hypoxie während des Fluges erkannt und überwacht werden können, ist den nicht-gewerblichen Vorschriften beigefügt, die in Part-NCO enthalten sind, und wird in gesondertem Informationsmaterial zur Vorbeugung von Hypoxie erläutert.



# Betrieb von Ballonen und Segelflugzeugen



Der gewerbliche und nicht-gewerbliche Betrieb von Ballonen und Segelflugzeugen wurde ursprünglich in der Air OPS Verordnung (Regulation (EU) Nr. 965/2012) adressiert. Die betroffenen Interessenverbände haben die Agentur auf die nicht verhältnismäßige Komplexität des Regelwerks hingewiesen. Daher hat die EASA mit Unterstützung von externen Experten vereinfachte und besser angepasste, eigenständige Verordnungen für den Betrieb von Ballonen und Segelflugzeugen erarbeitet.

Für den Betrieb von Ballonen wurde Verordnung (EU) 2018/395 im März 2018 veröffentlicht. Diese Vorschrift ist ab dem 8. April 2019 anzuwenden. Eine wesentliche Vereinfachung ist, dass für den gewerblichen Transport von Passagieren das Luftverkehrsbetreiberzeugnis, ausgestellt von der nationalen Behörde, durch eine vom Betreiber zu erstellende Erklärung ersetzt wird.

Den Entwurf einer Verordnung für den Betrieb von Segelflugzeugen hat die EASA im August 2017 in Form einer Opinion<sup>6</sup> veröffentlicht. Dieser Entwurf befindet sich zur Zeit im Prozess der förmlichen Annahme durch die EU Mitgliedstaaten. Hier ist folgende, wesentliche Vereinfachung vorgesehen: Für den gewerblichen Betrieb sind bis auf die vom Betreiber zu erstellende Erklärung keine zusätzlichen Vorschriften vorgesehen.

6 Verordnungsentwurf ('Opinion'): Dokument mit von der EASA erstellten Entwürfen für Verordnungsbestimmungen, welches zur Verabschiedung an die EU-Kommission weitergeleitet wird.



# Spezialisierter Flugbetrieb (Part-SPO)



Am 21. April 2017 treten die europäischen Vorschriften für den sogenannten spezialisierten Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern in allen EASA-Mitgliedsstaaten in Kraft, d. h. in den 28 EU Mitgliedsstaaten sowie Island, Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz.

Spezialisierter Flugbetrieb (SPO) bezeichnet jeden Flugbetrieb mit Ausnahme des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs (Commercial Air Transport Operation, CAT Operation), bei dem das Luftfahrzeug für spezialisierte Aktivitäten, etwa für die Landwirtschaft, Bautätigkeiten, Luftaufnahmen, Vermessung, Beobachtung und Überwachung, Luftwerbung, usw., eingesetzt wird.

Auch der spezialisierte Flugbetrieb in Europa unterliegt demnach einem einheitlichen Regelwerk, das an das Sicherheitsrisiko angepasst ist und die Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen für alle Beteiligten ermöglicht.

Hierbei enthält Teil-SPO die Vorschriften für den gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit komplexen und nicht-komplexen Luftfahrzeugen. Part-SPO gilt auch für den nicht-gewerblichen spezialisierten Betrieb mit komplexen Luftfahrzeugen.

Für diesen Betrieb benötigt der Betreiber in der Regel keine vorherige explizite Genehmigung der zuständigen Luftfahrtbehörde. Stattdessen muss der Betreiber bei der zuständigen Behörde nur eine Erklärung über seine Fähigkeit und Mittel zur Erfüllung seiner Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen abgeben. Unmittelbar nach der Erklärung kann der Betreiber seine Tätigkeit aufnehmen. Eine vorherige Genehmigung der Behörde ist nur vorgesehen im Fall eines „gewerblich spezialisierten Flugbetriebs mit hohem Risiko“. Die Mitgliedstaaten müssen hierzu Informationen bereithalten, unter welchen Umständen ein spezialisierte Flugbetrieb ein hohes Risiko darstellt und dementsprechend eine vorherige Genehmigung erfordert.

# Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (CAT Operation) mit einmotorigen Turbinenflugzeugen (SET) im Nachtflugbetrieb oder unter Instrumentenflugbedingungen (IMC)



Die europäische Gesetzgebung stand in der Vergangenheit dieser Betriebsart ablehnend gegenüber und frühere Versuche, den Betrieb mit einmotorigen Turbinenflugzeugen im Nachtflugbetrieb oder unter Instrumentenflugbedingungen einzuführen, scheiterten. Im Jahr 2016 wurde die Air OPS Verordnung überarbeitet, um diesen Betrieb zu erlauben. Diese regulatorische Veränderung berücksichtigt die Verbesserung der Betriebssicherheit der Triebwerke.

Um die Besonderheiten dieser Betriebsart zu berücksichtigen, wurden zusätzliche Risikominderungsmaßnahmen eingeführt:

- Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb CAT SET (IMC) unter Instrumentenflugbedingungen ist nur erlaubt wenn dem Betreiber eine spezielle Genehmigung der zuständigen Luftfahrtbehörde vorliegt.
- Ein Mindestniveau der Betriebssicherheit des Motors und ein Programm zur Überwachung des Motors.
- Zusätzliche Ausrüstung (z.B. spezielle Landescheinwerfer, Wetterradar und Navigationssysteme die mindestens den Betrieb nach RNP APCH<sup>7</sup> ermöglichen).
- Eine Mindest erfahrung der Besatzung und spezielles Training.
- Spezifische Betriebsverfahren, die die Verfügbarkeit von Flugplätzen entlang der Flugstrecke voraussetzen.

7 Required Navigation Performance Approach

Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA)  
Postfach 10 12 53  
D-50452 Köln  
[easa.europa.eu/ga](http://easa.europa.eu/ga)

