EASA
European Aviation Safety Agency

Ausgabe 2016

FLIEGEN
IN DER EU

OPS IS IN THE AIR

Vorschriften für den Betrieb von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt in ganz Europa

Am 26. August 2016 tritt die Vorschrift für den nicht kommerziellen Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern in allen 32 EASA Mitgliedstaaten in Kraft. (28 EU Mitgliedstaaten plus Island, Lichtenstein, Norwegen, Schweiz).

Die neuen Vorschriften wurden an die Komplexität des betriebenen Luftfahrzeuges angepasst:

1. Für den Betrieb von nicht-komplexen Luftfahrzeugen (Flugzeug, Hubschrauber) gelten elementare Vorschriften (Part-NCO[1]).

2. Für den Betrieb von komplexen Luftfahrzeugen (Flugzeug, Hubschrauber) gelten erweiterte Vorschriften (Part-NCC[2], zum Teil Part-ORO[3] und Part-SPA[4], soweit zutreffend), wobei insbesondere berücksichtigt wird, dass komplexe Luftfahrzeuge eine größere Anzahl von Passagieren befördern können und erheblich leistungsstärker sind.

Nachfolgend die Definition von komplexen Luftfahrzeugen:

1. Flugzeuge:
- mit einer maximalen Abflugmasse von mehr als 5 700 kg, oder
- mit einer Kabinenkonfiguration für mehr als 19 Passagiere, oder
- der Betrieb erfordert mindestends zwei Piloten, oder
- ausgestattet mit einem oder mehreren Strahltriebwerk(en).

2. Hubschrauber:
- mit einer maximalen Abflugmasse von mehr als 3 175 kg, oder
- mit einer Kabinenkonfiguration für mehr als 9 Passagiere, oder
- der Betrieb erfordert mindestends 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 maximalzulässigen Abflugmasse von weniger als 5 700 kg) vereinbart. Sie werden gemäß Part-NCO betrieben, anstelle von Part-NCC. Betreiber dieser Flugzeugtypen müssen 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 komplexen Luftfahrzeugen
2 NCC steht für nicht-gewerblichen Betrieb von komplexen motorisierten 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?

- Eine einheitliche Vorschrift anwendbar in 32 Ländern, Vereinfachung von grenzüberschreitendem Betrieb.

- Vereinfachte Vorschriften, basierend auf den existierenden guten Regelungen aus vielen europäischen Staaten, fokussiert auf “good airmanship“.

- Auf nationaler Ebene können keine zusätzlichen Anforderungen hinzugefügt werden, die über die EU Vorschriften hinausgehen.

- Die Vorschriften gelten für alle Luftfahrzeuge, die in einem EASA-Staat registriert sind. Sie gelten auch, wenn Sie ein Luftfahrzeug betreiben, welches in einem anderen Staat registriert ist, sofern Sie in einem EASA-Staat Ihren Wohnsitz haben und das Luftfahrzeug in einem EASA-Staat betreiben.

- 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 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 auf nicht-kommerzieller Basis zwischen Freunden und Bekannten war eine gängige Praxis, die das Fliegen erschwinglich machte. Die Air Operations Regeln ermöglichen auch weiterhin bei Flügen mit nicht-komplexen Luftfahrzeugen die direkten Kosten zu teilen.

Das Teilen von Flugkosten wird durch eine Ausnahmeregelung[5] in der Air OPS Verordnung geregelt. Diese Ausnahmeregelung stellt sicher, dass die weniger strengen Part-NCO Vorschriften für Flüge von Privatpersonen mit Passagieren an Bord gelten - unter der Bedingung, dass 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 erst ab 25. August 2016. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten die entsprechenden nationalen Vorschriften.

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

5 Artikel 6.4a (a) der Verordnung der Kommission (EU) No 965/2012

Kürzlich eingeführte Erleichterungen

Folgende Erleichterungen wurden von der EASA entwickelt, auf europäischer Ebene vereinbart und werden voraussichtlich noch vor dem Inkrafttreten von Part-NCO verabschiedet:

3. In der Allgemeinen Luftfahrt wird es möglich sein begründbare Mengen gefährlicher Güter zu transportieren, die für einen sicheren Betrieb notwendig sind. Dies trifft auf Gegenstände und Stoffe zu, die für den Betrieb benötigt werden, wie zum Beispiel Ersatzteile, Komponenten/Stoffe, die für Reparaturen erforderlich sind, Öl (für Luftfahrzeuge, Motoren, Getriebe), Kraftstoff, Enteisungsmittel, Bordbatterien und Fremdstarthilfen. Die Verantwortung für diese Gefahrgüter liegt beim Piloten. Daher wird von den Mitgliedstaaten erwartet, das Sicherheitsbewusstsein durch Informationskampagnen, Flugblätter o.ä. zu fördern.

4. 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 Hinweise wie Symptome von Hypoxie während des Fluges erkannt werden können, ist den nicht-kommerziellen Vorschriften beigefügt und wird in gesondertem Informationsmaterial erläutert werden.

Betrieb von Ballonen und Segelflugzeugen

Der Betrieb von Ballonen und Segelflugzeugen, kommerziell und nicht-kommerziell, wird in der Air OPS Verordnung (Regulation (EU) No 965/2012) beschrieben. Die betroffenen Interessenverbände haben die Agentur kontaktiert und die nicht verhältnismäßige Komplexität der Vorschriften hervorgehoben. Daher hat die Agentur vorgeschlagen, in Zusammenarbeit mit den Interessenverbänden, eigenständige Verordnungen zu entwickeln, für kommerziellen und nicht-kommerziellen Betrieb. Ein Entwurf für die Verordnung für den Betrieb von Ballonen liegt vor und befindet sich im Gesetzgebungsverfahren. Die Arbeit an der Verordnung zum Betrieb von Segelflugzeugen soll im Sommer 2016 beginnen.

European Aviation Safety Agency
P.O. Box 10 12 53
D-50452 Cologne, Germany
easa.europa.eu/ga

Eine Agentur der Europäischen Union