



EASA

European Aviation Safety Agency



GA ROADMAP:

2018
UPDATE

WEITER GEHT'S MIT
DER UMSETZUNG!

Weiter geht's mit der Umsetzung!

General Aviation Strategie und nächste Schritte

Kennen Sie die Vision und die Ziele, die sich die EASA vor einigen Jahren gesetzt hat? Dabei ging es um dringend notwendige, bessere und einfachere Vorschriften für die Allgemeine Luftfahrt. In der Zwischenzeit ist viel passiert!

In dieser Broschüre erfahren Sie mehr über die Fortschritte, die zwischenzeitlich erzielt wurden, welche Änderungen bereits umgesetzt wurden und welche zukünftig noch anstehen. Aber lassen Sie uns zunächst zurückschauen und kurz einen Blick auf die Grundlagen werfen.

Grundsätze

- Maßgeschneiderte Lösungen
- Regeln dienen dem Ziel, den Sicherheitsstandard zu gewährleisten
- Regeln werden nur da, wo es nötig ist, eingesetzt
- Risikobasierter Ansatz
- Die Besitzstandswahrung anwenden, es sei denn es sprechen nachweisbare und statistisch signifikante Sicherheitsgründe dagegen
- Das „EU smart regulation principle“ anwenden (EU-Prinzip intelligenter Regelungen)
- Optimale Nutzung verfügbarer Ressourcen und Expertisen

Ziele

- Zugang zum Fliegen nach Instrumentenflugregeln (IFR) vereinfachen
- Ermöglichung von privatem Pilotentraining außerhalb von Trainingsorganisationen – das DTO-Konzept
- Vereinfachung und Reduzierung der Kosten für die Wartung von Luftfahrzeugen (Part-M Light, Part CAO)
- Die Einführung neuer Technologien fördern (bzw. die Möglichkeit von Standardänderungen und -reparaturen)
- Einfachere Musterzulassung
- Entwicklung von Industriestandards (bzw. CS-23 Reorganisation)

Die letzten drei Jahre dienten bereits der Umsetzung der GA Strategie und der GA Roadmap. Im Bemühen, die Allgemeine Luftfahrt von unnötigem Verwaltungsaufwand zu befreien und einen angemessenen und risikobasierten Ansatz der Vorschriften anzuwenden, können wir heute greifbare Ergebnisse präsentieren.

Für Flugschulen wird's bald einfacher!

Ausbildung von Privatpiloten / Ausbildungsbetriebe können zukünftig Ausbildungsgänge für private bzw. nicht-kommerzielle Lizenzen anbieten

Der neue Part-DTO wird auf diese Weise erhebliche Erleichterungen für Ausbildungen im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt mit sich bringen.

- Dieser Ausbildungsbetrieb ist in der Lage, Ausbildungsgänge für private bzw. nicht-kommerzielle Lizenzen anzubieten*.
- Der Schwerpunkt liegt auf Sicherheitsbewusstsein innerhalb der Ausbildungsstruktur.
- Es wurden nur die wesentlichen Elemente der Vorschrift im Hinblick auf die organisatorischen und behördlichen Vorschriften erhalten.
- Behördliche Beaufsichtigung sollte folgende Faktoren berücksichtigen: die Sicherheitsstatistik sowie die vom Ausbildungsbetrieb durchgeführte Gefahrenerkennung und Risikobewertung.

Es wurde mehrfach kritisiert, dass die Anforderungen, die für Approved Training Organisations (ATOs) gelten, für kleine Flugschulen, die von Flugsportvereinen oder teilweise auch von Privatpersonen betrieben werden, zu komplex sind. EASA hat diese Kritik ernst genommen und ein vereinfachtes Regelwerk für Flugschulen in der Allgemeinen Luftfahrt entworfen. Nach den Bestimmungen dieses neuen Part-DTO (DTO = ‚declared training organisation‘ – dt. ‚Gemeldete Ausbildungsorganisation‘) benötigen Organisationen, welche ausschließlich Ausbildungen zum Erwerb der LAPL und der PPL anbieten, keine vorherige Genehmigung mehr. Stattdessen wird vor Aufnahme des Ausbildungsbetriebes eine Meldung (‚declaration‘) an die zuständige Zivilluftfahrtbehörde erforderlich sein. Betriebshandbücher und Ausbildungshandbücher, wie für eine genehmigte Ausbildungsorganisation (ATO) erforderlich, werden nicht notwendig sein.

*Inklusive Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz (LAPL), Privatpilotenlizenz (PPL), Segelflugpilotenlizenz (SPL) und Ballonfahrerlizenz (BPL), sowie die damit verbundenen Berechtigungen und Rechte.

Einfacherer Zugang zu Flügen nach IFR

Der vereinfachte Zugang zum Fliegen nach Instrumentenflugregeln (IFR) für Piloten der Allgemeinen Luftfahrt hat eine hohe Priorität, da hiervon mehr Sicherheit und Nutzen für die Allgemeine Luftfahrt erwartet wird.

NPA 2016-14 wurde im November 2016 veröffentlicht und schlägt die Einführung eines sogenannten ‚Basic Instrument Rating‘ (BIR) vor. Dies ist eine Qualifikation für das Fliegen nach Instrumentenflugregeln (IFR), die jedoch im Vergleich zur traditionellen Instrumentenflug-Berechtigung auf die Bedürfnisse der Allgemeinen Luftfahrt zugeschnitten ist. Mit dem BIR strebt EASA ein modulares und auf vereinfachten Vorschriften basierendes Training für Piloten der Allgemeinen Luftfahrt an. Eine Stellungnahme zum NPA kann Ende 2018 erwartet werden.

Betrieb von Ballonen und Segelflugzeugen

Der gewerbliche und nicht-gewerbliche Betrieb von Ballonen und Segelflugzeugen wurde ursprünglich in der Air OPS Verordnung (EU Nr. 965/2012) geregelt. Die betroffenen Interessenverbände haben die Agentur auf die nicht verhältnismäßige Komplexität des Regelwerks hingewiesen. Daher hat die EASA das Regelwerk in Zusammenarbeit mit den Interessenverbänden überarbeitet, um eigenständige Verordnungen für gewerblichen und nicht-gewerblichen Betrieb von Ballonen und Segelflugzeugen zu entwickeln.

Die vereinfachten Regeln für den Betrieb von Ballonen wurden im März 2018 als Verordnung (EU) 2018/395 veröffentlicht und sind ab 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. Auf der EASA-Webseite finden Sie die Regeln außerdem als Easy Access Balloon Rulebook in einem vereinfachten Format.

Den Entwurf einer Verordnung für den Betrieb von Segelflugzeugen hat die EASA im August 2017 in Form einer Opinion 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.





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, Lichtenstein, 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 Part-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 Mitgliedsstaaten müssen hierzu Informationen bereithalten, unter welchen Umständen ein spezialisierter Flugbetrieb ein hohes Risiko darstellt und dementsprechend eine vorherige Genehmigung erfordert.

Part-M Light – einfachere, bessere und günstigere Vorschriften für die Wartung von Luftfahrzeugen

Eigentümer von Kleinflugzeugen können sich auf Verbesserungen einstellen. Die Mitgliedstaaten haben Part-M Light in vollem Umfang (Phase 1 und 2) zugestimmt. Die Vorschrift befindet sich zurzeit im Gesetzgebungsverfahren bei der EU-Kommission und die Ratifizierung wird für Anfang 2019 erwartet.

Im Folgenden die Hauptmerkmale:

- Auf Grundlage des Mindestinspektionsprogramms (MIP) können Eigentümer von Kleinflugzeugen* ihr Wartungsprogramm selbst schreiben.
- Es besteht keine Notwendigkeit, das Wartungsprogramm von Ihrer Nationalen Behörde oder durch einen Betrieb zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) genehmigen zu lassen.
- Jeder unabhängige EASA-lizenzierte Prüfer kann die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchführen.
- Möglichkeit für den Piloten / Halter die Mängelbehebung aufzuschieben.
- Anleitung für Überholungsintervalle (TBO).
- Kombinierte Genehmigung (Part CAO) für kleine Betriebe, um mit einer Genehmigung die Lufttüchtigkeit zu führen (CAMO) und Instandhaltung durchzuführen (Part M Subpart F).

Part-M Light vereinfacht die bestehenden Instandhaltungsvorschriften und bietet einen flexibleren und weniger aufwendigen Ansatz für Instandhaltungsprogramme, Prüfung der Lufttüchtigkeit, und das Zurückstellen von Mängelbehebung und TBO Verlängerungen. Er bietet auch mehr Privilegien für Piloten, Halter, unabhängige Warte- und kleine Instandhaltungsbetriebe. Um von Anfang an dabei zu sein und nichts zu verpassen, können Sie sich schon jetzt auf die Einführung vorbereiten.

* Gilt für Luftfahrzeuge bis 2730 kg, andere ELA2 Luftfahrzeuge und Hubschrauber bis zu 4 Insassen und 1200 kg.

CS-STAN – Reparaturen und Änderungen leicht gemacht!

Mit ED Decision 2017/014/R veröffentlichte die Agentur die überarbeitete Standardänderungen und -reparaturen (CS-STAN). Diese gelten für:

- Flugzeuge von 5 700 kg Maximum Take-Off Masse (MTOM) oder weniger,
- Drehflügler von 3 175 kg MTOM oder weniger,
- Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballone und Luftschiffe wie in ELA1 oder ELA2 definiert.

CS-STAN macht Änderungen, Reparaturen und Upgrades von Kleinflugzeugen einfacher, schneller und kostengünstiger, da keine Genehmigung erforderlich ist. Die Sicherheit dieser Änderungen und Reparaturen ist durch die Freigabe von involvierten und entsprechend lizenzierten Mechanikern gewährleistet. In einigen Fällen erlaubt CS-STAN die Montage von nicht zertifizierten Geräten in zugelassenen Luftfahrzeugen. Die Zahl der Anträge an die Agentur für kleine Änderungen (minor changes) ist seit der Veröffentlichung von CS-STAN deutlich zurückgegangen.

Ausgabe 2 CS-STAN:

- Zusätzliche Informationen zur Anwendbarkeit von CS-STAN,
- 13 neue Standardänderungen und Aktualisierung von 7 bestehenden Standardänderungen,
- 2 neue Standardreparaturen und Aktualisierung von einer bestehenden Standardreparatur.

Das letztendliche Ziel ist die Unterstützung der von betroffenen Luftfahrzeugen in Europa, durch die Reduktion der regulativen Hindernisse für den Einbau von einfachen Änderungen und Reparaturen in bestimmten Luftfahrzeugen, wenn diese nach akzeptierten Methoden vorgenommen wurden und auch der Sicherheitserhöhung dienen. Der Umfang von CS-STAN wurde mit Ausgabe 2 nahezu verdoppelt.

CS-STAN soll kontinuierlich fortgeschrieben werden - und zwar basierend auf Feedback und Vorschlägen von betroffenen Akteuren sowie auf technischen Neuerungen, die kostengünstig helfen, die Sicherheit weiter zu verbessern.

Industriestandards – die Neustrukturierung von CS-23

Das Ziel der CS-23/Part-23 Reorganisation wird in 2 Schritten vollzogen.

Im ersten Schritt wird die Struktur von CS-23/Part-23 verändert durch:

- Trennung des Design vom Sicherheitsaspekt in der Bauvorschrift
- Konsolidierung der bestehenden Design Erfordernisse in neue mit der Industrie harmonisierten Standards
- Neudefinierung der Sicherheitsaspekte in einer neuen CS-23/Part-23 Bauvorschrift

Im zweiten Schritt werden neue Technologien im harmonisierten Standard eingeführt. Natürlich unterliegen neue Technologien ebenfalls den allgemein anzuwendenden Sicherheitsstandards der Bauvorschrift. Ein wichtiger Aspekt bei der Erneuerung der Bauvorschrift ist, dass die erforderlichen Sicherheitsbewertungen risikobasiert in verschiedenen Kategorien differenziert werden kann. Dabei werden an 2-sitzige Flugzeuge andere Maßstäbe angelegt, als an 19 sitzigen Flugzeugen.

Wo wir heute stehen:

Die FAA veröffentlichte die Neuordnung von Part-23 (Änderungsantrag 64) Ende 2016; und EASA veröffentlichte die umorganisierte CS-23 (Amendment 5) im ersten Quartal 2017.

EASA hat bereits die annehmbaren Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance) veröffentlicht. Diese AMC enthalten harmonisierte Standards, die in Zusammenarbeit mit Zulassungsbehörden und der Industrie erarbeitet wurden. Es haben bereits einige Projekte begonnen, die diese harmonisierten Bauvorschriften und Standards nutzen. Die neuen Regularien haben klar dazu beigetragen, dass sich heute innovative Technologien im Zulassungsprozess befinden.

* Die neue CS-23 wird den gleichen Umfang wie die aktuelle CS-23 und CS-VLA abdecken.

Konstruktion und Fertigung vereinfachen – vereinfachte Einstiegsniveaus für kleine Flugzeuge mit geringem Risiko

Es ist geplant, das Lufttüchtigkeitsystem für kleiner Flugzeuge mit geringem Betriebsrisiko drastisch zu vereinfachen. Dies wird durch eine Vereinfachung der Einstiegs Kategorien erreicht. Das Basisprinzip ist die Anwendung von einem risikobasiertem harmonisierten Ansatz und durch die Paarung von qualifizierten Unternehmen mit geeigneten Vereinigungen für die Sicherstellung der Lufttüchtigkeit.

Um dies umzusetzen ist mehr Flexibilität in der Basic Regulation erforderlich. Dies soll in 2018 vollzogen werden!

Des Weiteren zu dieser Neuerung wird das Konzept für die drastisch vereinfachte Lufttüchtigkeitsüberwachung in Zusammenarbeit mit unseren Partnern erarbeitet.



Kürzlich umgesetzte Änderungen: **Administrative Validierung von “Basic” FAA STCs durch die EASA**

Dies ist ein vereinfachter Prozess zur EASA Anerkennung von US STCs¹ in den speziellen Fällen, in denen der US Halter des STCs keinen Antrag auf Anerkennung stellen will oder nicht mehr existiert, und das STC als Basic eingestuft ist. Der vereinfachte Prozess sieht vor, dass der Halter des Luftfahrzeuges oder eine CAMO² einen Antrag auf Validierung stellen kann und die EASA Anerkennung auf die jeweilige Seriennummer limitiert wird.

Das entsprechende Formular finden Sie unter:

<http://www.easa.europa.eu/document-library/application-forms#certification>

Für eventuelle Fragen wenden Sie sich bitte an:

GADadmin@easa.europa.eu



¹ STC steht für Supplemental Type Certificate

² CAMO steht für Continuing Airworthiness Management Organisation

Die GA Roadmap liegt weiter gut im Zeitplan. Aber wir werden hier nicht aufhören. Viele neue Fragen kommen täglich auf und wir wollen für diese ebenfalls Lösungen entwickeln. Wir halten mit allen technologischen, betrieblichen und anderen Entwicklungen Schritt, um ein hohes Maß an Sicherheit zu gewährleisten. Zugleich unterstützen wir die Allgemeine Luftfahrt mit flexiblen, verhältnismäßigen und leistungsbasierten Regeln, so gut wie wir können. Dieser Ansatz wird auch im Mittelpunkt der überarbeiteten Basic Regulation stehen – den zukünftigen europäischen Vorschriften für die Zivilluftfahrt.

**Europäische Agentur für Flugsicherheit
(EASA)**

Postfach 10 12 53

D-50452 Köln

easa.europa.eu/ga