

Inhaltsverzeichnis

0 Revisionsverzeichnis	1
1 Zweck	1
2 Geltungsbereich	1
3 Inkrafttreten	1
4 Beschreibung/Regelung	1
5 Beurteilung	3
6 Hinweise	4

0 Revisionsverzeichnis

<i>Rev. Nr.</i>	<i>Datum</i>	<i>Ergänzungen/Änderungen</i>
Rev. 0	30.04.2020	Erstausgabe
Rev. 1	04.06.2020	Ergänzung der Hinweise um Informationen für Fälle, in denen die Behörden des Lizenz- und des Betreiberstaats nicht ident sind
Rev. 2	16.07.2020	Anpassung von Punkt 4. 2. aufgrund von EASA-Vorgaben

1 Zweck

Dieser Betriebstüchtigkeitshinweis (BTH), basierend auf der Rechtsgrundlage des § 20h AOCV 2008 (BGBl. II Nr. 254/2008 idgF), legt aufgrund der COVID-19-Problematik unter Bezugnahme auf Artikel 71 Abs 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 Ausnahmen im Zusammenhang mit der laufenden Flugerfahrung gemäß FCL.060 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 idgF iVm ORO.FC.100 (c) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 idgF fest.

2 Geltungsbereich

Dieser BTH gilt für Betreiber und deren Flugbesatzungsmitglieder, die vom Anwendungsbereich des Anhangs III (Teil-ORO) und des Anhangs IV (Teil-CAT) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 idgF erfasst sind.

3 Inkrafttreten

Dieser BTH tritt am 30. April 2020 in Kraft und gilt bis einschließlich 29. Dezember 2020.
Revision 1 ist ab 04. Juni 2020 anwendbar.
Revision 2 ist ab 17. Juli 2020 anwendbar.

4 Beschreibung/Regelung

Infolge der unvorhersehbaren Umstände bzw. im Zusammenhang mit der Bekämpfung der Ausbreitung des Coronavirus (COVID-19) sind zeitlich befristete behördliche Maßnahmen zu treffen, um den betroffenen Betreibern und ihren Flugbesatzungsmitgliedern eine Fortführung des Flugbetriebes zu gewährleisten, ohne dabei die Interessen der Sicherheit der Luftfahrt zu beeinträchtigen.

Austro Control GmbH sieht keine unmittelbare Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt durch die zeitlich begrenzte Anwendung der in diesem Abschnitt beschriebenen Ausnahmen.

Die im Folgenden beschriebenen Erleichterungen dürfen nur dann zur Anwendung kommen, wenn dies aufgrund dringlicher betrieblicher Notwendigkeiten geboten ist, die sich aus der Bekämpfung der Ausbreitung des Coronavirus (COVID-19) ergeben.

Die vom Geltungsbereich dieses BTH erfassten Betreiber können von den in den Punkten FCL.060 (b) und FCL.060 (c) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 idgF festgelegten Regelungen zur Aufrechterhaltung der fortlaufenden Flugerfahrung unter Berücksichtigung folgender Bedingungen abweichen:

1. Die Ausdehnung des Zeitraums gemäß FCL.060 (c)(1) von 90 auf 120 Tage kann auch unter Beaufsichtigung durch Flugbesatzungsmitglieder erfolgen, die seitens des jeweiligen Betreibers für die Durchführung von Streckenflugeinsätzen unter Aufsicht (line flying under supervision) gemäß ORO.FC.220 (d)(2) benannt wurden (etwa Line Training Captains).
2. Für Flugbesatzungsmitglieder, die auf einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse
 - a. über eine TRI Berechtigung verfügen, oder
 - b. seitens des jeweiligen Betreibers für die Durchführung von Streckenflugeinsätzen unter Aufsicht (line flying under supervision) gemäß ORO.FC.220 (d)(2) benannt wurden (etwa Line Training Captains), genügt es, mindestens zwei Starts und zwei Landungen innerhalb der letzten 90 Tage zu absolvieren.
3. Kopiloten, die zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert sind (cruise relief co-pilots), haben mindestens 1 Streckenabschnitt als cruise relief co-pilot in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse innerhalb der letzten 150 Tage zu absolvieren. Die Erleichterung kann jedoch nur zur Anwendung gebracht werden, sofern der jeweils andere Pilot
 - a. nicht als unerfahren im Sinne von AMC1 ORO.FC.200(a)(a) gilt, sowie
 - b. die Erfordernisse hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung erfüllt.
4. Die Anwendung der in den Punkten 1., 2. und 3. genannten Erleichterungen ist nur zulässig, sofern das Ergebnis einer seitens des jeweiligen Betreibers durchzuführenden Risikoanalyse unter Berücksichtigung gegebenenfalls festzulegender Minderungsmaßnahmen (mitigation measures) nicht dagegenspricht. Die Risikoanalyse hat u.a.
 - a. etwaige kumulative Effekte, die sich aus der Anwendung zusätzlicher mit der COVID-19 Thematik im Zusammenhang stehender Erleichterungen ergeben, sowie
 - b. die Zusammensetzung der Crew (crew composition / pairing pilots) und
 - c. den möglichen Ausfall (incapacitation) des im Sinne des FCL.060 erfahrensten Piloten zu berücksichtigen.

5. Der Betreiber

- a. zeigt der zuständigen Behörde die festgelegten abweichenden Verfahren sowie die darauf bezogene Risikoanalyse unaufgefordert schriftlich vor deren Anwendung an und
- b. bringt die abweichenden Verfahren erst zur Anwendung, wenn diese zuvor von der Behörde akzeptiert wurden. (Anmerkung: Im Fall eines Nicht-Akzeptierens ergeht seitens der Behörde eine bescheidmäßige Erledigung.)

6. Sollte von der Möglichkeit gemäß FCL.060 (c)(2) Gebrauch gemacht werden, die erforderliche Anzahl an Starts und Landungen in einem Flugsimulationsübungsgerät zu absolvieren, kann der Betreiber folgende Erleichterungen zur Anwendung bringen:

Flugsimulationsübungsgeräte, welche

- a. in einem Drittstaat gemäß Spezifikationen qualifiziert sind, die mit den betreffenden europäischen anwendbaren Standards vergleichbar sind, oder
- b. nicht den Anforderungen einer Qualifikation als Full Flight Simulator (FFS) entsprechen, jedoch über eineusterspezifische Gestaltung des Cockpits (type-specific flight deck layout and structure), ein Flugdatenmodell (flight model), Bedienungscharakteristika (handling characteristics), Steuerung und Steuerkräfte (flight controls and forces) verfügen, die bei der Absolvierung von Starts und Landungen eine negative Auswirkung des Trainings (negative transfer of training) ausschließt,

können zum Einsatz gebracht werden, vorausgesetzt,

- a. der geplante Einsatz wird der zuständigen Behörde vorab unter Beifügung aller sachdienlichen Unterlagen sowie einer entsprechenden betreiberspezifischen Risikoanalyse angezeigt, und
- b. der tatsächliche Einsatz dieser Flugsimulationsübungsgeräte erfolgt erst, wenn dieser zuvor von der Behörde akzeptiert wurde. (Anmerkung: Im Fall eines Nicht-Akzeptierens ergeht seitens der Behörde eine bescheidmäßige Erledigung.)

5 Beurteilung

Die diesem BTH zugrundeliegenden Ausnahmen gemäß Artikel 71 Abs 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 von den jeweiligen Bestimmungen der Verordnungen (EU) Nr. 1178/2011 und Nr. 965/2012 wurden seitens der Austro Control GmbH nach sorgfältiger Evaluierung erlassen, um betrieblichen Notwendigkeiten im Zusammenhang mit der Bekämpfung der Ausbreitung des Coronavirus (COVID-19) Rechnung zu tragen. Eine unmittelbare Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt wird seitens der Austro Control GmbH durch die zeitlich begrenzte Anwendung der in diesem BTH beschriebenen Abweichungen nicht erkannt.

Der gegenständliche BTH beruht zudem im Wesentlichen auf den dafür von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) den Behörden der Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellten Richtlinien („Guidelines for handling exemptions to flight crew recent experience requirements commercial air transport operations in accordance with ORO.FC.100 Annex III to Regulation (EU) No 965/2012 and FCL.060 Annex I to Regulation (EU) No 1178/2011 under Article 71(1) of Regulation (EU) 2018/1139“).

6 Hinweise

Die EASA wird über die Ausnahme gemäß Artikel 71 Abs 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 benachrichtigt.

Nachdem sich die gegenständliche Ausnahme auf österreichische Betreiber bezieht, erstreckt sich deren Gültigkeit auf alle dort tätigen Inhaber einer Teil-FCL Lizenz und das auch, wenn jene nicht von der Austro Control GmbH ausgestellt wurde. In diesem Fall wird jedoch empfohlen, vorab die Zustimmung der zuständigen Lizenzbehörde in Bezug auf die mit diesem BTH erteilte Ausnahme einzuholen.

Umgekehrt erteilt die Austro Control GmbH als zuständige Lizenzbehörde hiermit die Zustimmung dass in den Fällen, in denen Inhaber einer von der Austro Control GmbH ausgestellten Teil-FCL Lizenz von einer Ausnahme eines Betreibers eines anderen Mitgliedstaates betroffen sind, diese Lizenzinhaber von der FCL.060-Ausnahme eines anderen Mitgliedstaates mitumfasst sind.