

Vorschläge an das BMV für das EASA Rule Simplification Programme

1. Einheitliche Anwendung

Wesentliche Vereinfachungen und Erleichterungen könnte es für deutsche Hubschrauberunternehmen in den Bereichen Luftfahrtpersonal, Zulassung, Instandhaltung und Flugbetrieb geben, wenn die EASA und die Mitgliedstaaten besser und konsequenter ihren Auftrag zur Sicherstellung der **einheitlichen Anwendung** der EU-Verordnungen nachkommen würden.

In Artikel 1 der Luftfahrt-Grundverordnung ist festgelegt, dass zur Erreichung der gemeinsamen europäischen Sicherheitsziele in der zivilen Luftfahrt vorgesehen ist:

- die Ausarbeitung, Annahme und einheitliche Anwendung aller notwendigen Rechtsakte und
- die einheitliche Anwendung aller erforderlichen Rechtsakte durch die zuständigen nationalen Behörden und die Agentur im Rahmen ihrer jeweiligen Aufgabenbereiche.

Artikel 62 der Luftfahrt-Grundverordnung bestimmt: „Die Kommission, die Agentur und die Mitgliedstaaten arbeiten im Rahmen eines einheitlichen europäischen Flugsicherheitssystems zusammen, um die Einhaltung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu gewährleisten.“

Die EASA hat die konkrete Aufgabe nach Artikel 85 „Überwachung der Mitgliedstaaten“:

„Die Agentur unterstützt die Kommission bei der Überwachung der Anwendung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte durch die Mitgliedstaaten und führt dazu Inspektionen und sonstige Überwachungstätigkeiten durch. Diese Inspektionen und sonstigen Überwachungstätigkeiten sollen die Mitgliedstaaten

auch bei der Gewährleistung einer einheitlichen Anwendung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte und beim Austausch bewährter Verfahren unterstützen.“

2. Anpassung der Anforderungen und des Aufwandes für technisch nicht komplizierten Hubschrauber bei der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Instandhaltung)

Beispiel:

Ein Unternehmen mit AOC führt Flugbetrieb und Instandhaltung durch. Das Unternehmen hat 6 Hubschrauber, die als nicht komplexes Luftfahrzeug gelten und 2 Hubschrauber, die als komplexes Luftfahrzeug gelten. Mit den technisch nicht komplexen Hubschraubern werden keine Missionen geflogen, die technisch komplexe Hubschrauber erfordern. Konkret handelt es sich um Hubschrauber Robinson R-44 (MTOM 1089 kg, 1 Pilot und 3 Passagiere). Aufgrund der Tatsache, dass das Unternehmen ein AOC hält, muss es auch für diesen technisch nicht komplexen Hubschrauber die erhöhten Anforderungen erfüllen, der im Grunde auch nach Teil ML instandgehalten werden könnte.

Ursache:

In den Verordnungen

- Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal
- Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen
- Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Instandhaltung)
- Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb
- Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten

sind technisch komplizierte Hubschrauber (complex helicopters) einheitlich definiert:

Als „Technisch komplizierten Hubschrauber“ (complex helicopter) bezeichnet einen Hubschrauber, der zugelassen ist für:

- eine höchstzulässige Startmasse über 3175 kg, oder
- eine maximale Fluggastsitzanzahl von mehr als neun, oder
- den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten.

Erfüllt der Helikopter keine der obigen Kriterien gilt dieser als nicht-komplex.

Die vorgenannten Verordnungen nehmen diese „Schwelle“ und legen die Anforderungen und Verfahren jeweils für nicht komplexe und komplexe Hubschrauber fest. Das entspricht dem risikobasierten und sicherheitsorientierten Ansatz der Europäischen Luftfahrt-Grundverordnung (geringes Risiko = geringe Anforderungen // technisch nicht komplex = geringe Anforderungen).

Einzig die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Instandhaltung) führt ein zusätzliches Kriterium ein, nachdem auch nicht komplexe Hubschrauber nach den Bestimmungen für komplexe Hubschrauber zu behandeln sind. Das ist die Bestimmung M.A.201 e), die besagt, dass der Betreiber bei Luftfahrzeugen, die von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen (AOC) eingesetzt werden, die höheren Anforderungen der Instandhaltung zu erfüllen hat. Damit werden auch Hubschrauber erfasst, die eigentlich nicht komplex sind (nur weil das Unternehmen ein AOC hat). Hingegen schreibt es die VO für den gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb dann wieder anhand der „Schwelle“ nur für technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge vor.

Vorschlag:

Streichen der Kondition „in einem Unternehmen mit AOC“ betrieben und Festlegung nur anhand der „Schwelle“ zwischen nicht komplexen und komplexen Hubschraubern. Das brächte Vereinfachung und Erleichterung.

3. Vereinfachung von Altersangaben und -beschränkungen

Altersangaben für die Tätigkeit von Hubschrauberpiloten enthält die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt.

3.1. Altersangaben in der deutschen Fassung der VO (EU) Nr. 1178/2011

In der deutschen Fassung der VO sind die Altersangaben, insbesondere bei Höchstaltersgrenzen sind unterschiedlich formuliert:

- „mindestens 18 Jahre alt sein“
- „Altersgruppe 60–64 Jahre“
- „Altersgruppe ab 65 Jahren“
- „das Alter von 60 Jahren erreicht hat“
- „das 65. Lebensjahr vollendet haben“
- „60 Jahre oder älter sind“

Die unterschiedliche Bezeichnung führt zu notwendiger Interpretation und dazu das mit der Altersangabe „64“ und „65“ das gleiche gemeint sein kann (wer 64 Jahre alt ist befindet sich im 65. Lebensjahr). Hier sollte es eine Bereinigung geben (bezieht sich jedoch nur auf die deutsche Fassung; in der englischen Fassung scheint es sauber zu sein).

Außerdem sind Altersgrenzen als „positiv“ oder „negativ“-Feststellung in der VO enthalten. Besser wäre durchgehend eine positiv-Festlegung, d.h. wer eine Tätigkeit ausüben will, muss mindesten xx Jahre alt sein und darf maximal xx Jahre alt sein.

3.2. Gleichlautende Altersbeschränkung im gesamten gewerblichen Luftverkehr mit Hubschraubern

Der gewerblichen Hubschraubereinsatz findet überwiegend mit „Luftfahrzeugen mit einem Piloten“ (single-pilot aircraft) statt. Das sind Hubschrauber, die für den Betrieb mit einem Piloten zugelassen sind und die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 nicht mit mindestens zwei Piloten betrieben werden müssen. Ein effektiver Betrieb verlangt den flexiblen Einsatz von Piloten im single-cockpit.

Nach den Bestimmungen der VO (EU) Nr. 1178/2011, Anhang 1, Abschnitt A, FCL.065 gelten unterschiedliche Altersgrenzen für Piloten im single-cockpit im CAT-Flugbetrieb (≤ 59 Jahre) und im HEMS-Flugbetrieb (≤ 64 Jahre).

Das erschwert die (Personal-)Einsatzplanung und erhöht den Personalaufwand. Zudem ist es logisch nicht nachvollziehbar, dass für den allgemeinen gewerblichen Flugbetrieb (Personen-, Fracht- und Posttransport - CAT mit geringem Risiko) geringere/strengere Altersgrenzen gelten sollen als für den spezialisierten CAT-Teilbereich HEMS (CAT mit mittlerem Risiko).

Daher wird vorgeschlagen die Bestimmung in FCL.065 in zwei Teile zu fassen:

- CAT-Betrieb von Flugzeugen mit den Beschränkungen wie bisher
- CAT-Betrieb von Hubschraubern mit den Beschränkungen wie bisher für HEMS

3.3.Abschließende Anmerkung

Grundsätzlich sollte erwogen werden, die Höchstaltersgrenze an das Lebensalter des Ruhestandseintritts („Rentenalter“) anzupassen, um Härtefälle, Unbilligkeiten und Arbeitslosigkeit zu vermeiden. Ein nicht hinnehmbares Risiko wird nicht entstehen, da die körperliche, geistige und fachliche Fitness regelmäßig überprüft werden.