

OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 2/2021 Rev. 0

Information zur Erteilung einer Genehmigung gemäß ORO.GEN.310 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012

Inhaltsverzeichnis

1 Hintergrund	1
2 Zweck	1
3 Geltungsbereich	1
4 Inkrafttreten	1
5 Beschreibung	2
5.1 Grundvoraussetzung und Betreibervarianten	2
5.2 Einholung der behördlichen Genehmigung durch den AOC-Inhaber	3
5.3 Obliegenheiten des anderen Betreibers	4
5.4 Hinweise	5

1 Hintergrund

Mit der Verordnung (EU) 2019/1384 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wurde unter anderem auch die Bestimmung ORO.GEN.310 samt AMC (Acceptable Means of Compliance) und GM (Guidance Material) eingeführt. Diese regelt die Verwendung eines in einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) eingetragenen Luftfahrzeuges (LFZ) für den nichtgewerblichen und den spezialisierten Flugbetrieb.

Mit 01. Mai 2021 ist die bisher diesen Regelungsbereich betreffende nationale Bestimmung des § 10 AOCV 2008 außer Kraft getreten.

2 Zweck

Der gegenständliche OIL beinhaltet Informationen betreffend die durch die Luftfahrtunternehmen (CAT-Betreiber/AOC-Inhaber) einzuholende Genehmigung für den Fall, dass im gewerblichen Luftverkehrsbetrieb eingesetzte Luftfahrzeuge im nichtgewerblichen und im spezialisierten Flugbetrieb gemäß ORO.GEN.310 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 verwendet werden.

Gleichzeitig sollen die betroffenen Betreiber in Hinblick auf die gesetzlichen Änderungen darauf hingewiesen werden, erforderlichenfalls ihre flugbetriebliche Dokumentation anzupassen.

3 Geltungsbereich

Dieser OIL dient in erster Linie der Information von Betreibern, die gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (CAT) nach den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 durchführen (Luftfahrtunternehmen/ CAT-Betreiber/ AOC-Inhaber) sowie von Betreibern, die gewerblichen Rundflug mit Luftfahrzeugen gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1139, für die ein Lufttüchtigkeitszeugnis nach den Standards des Anhanges 8 AIZ ausgestellt wurde, welches zu grenzüberschreitenden Flügen im internationalen Luftverkehr berechtigt, nach den Bestimmungen der AOCV 2008 durchführen.

Ebenso enthält er Informationen für Betreiber im nichtgewerblichen und im spezialisierten Flugbetrieb sowie für Ausbildungsorganisationen (ATO/DTO), welche jeweils Luftfahrzeuge eines AOC-Inhabers einsetzen.

4 Inkrafttreten

Dieser OIL ist ab dem Tag seiner Veröffentlichung auf der Website der Austro Control GmbH anwendbar.

OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 2/2021 Rev. 0

5 Beschreibung

5.1 Grundvoraussetzung und Betreibervarianten

Luftfahrzeuge, für welche Betriebsspezifikationen (OpSpecs) ausgestellt und somit im AOC eines Luftfahrtunternehmens (CAT-Betreiber) eingetragen sind, werden durch einen nichtgewerblichen oder spezialisierten Betreiber verwendet:

CAT-Betreiber (AOC-Inhaber) und NCC/NCO/SPO-Betreiber

(Anmerkung: für die LFZ-Verwendung zwischen CAT- oder SPO-Betreibern im CAT- oder SPO-Bereich sind die jeweiligen Vorschriften gemäß ARO.OPS.110 bzw. ORO.AOC.110 oder ARO.OPS.155 bzw. ORO.SPO.100 zu beachten.)

Mögliche Varianten dazu sind:

- 1.) Der **AOC-Inhaber selbst** nutzt sein(e) AOC-LFZ im **SPO-Flugbetrieb**.
 Beispiel: Das Unternehmen XY GmbH ist AOC-Inhaber und hat einen SPO-Flugbetrieb deklariert.
(Anmerkung: Für den nichtgewerblichen Betrieb (NCC/NCO) durch den AOC-Inhaber selbst ist grundsätzlich ORO.AOC.125 anzuwenden.)

Die Behörde überprüft im Rahmen der Aufsicht, ob die in ORO.GEN.310 iVm dem zugehörigen AMC normierten Voraussetzungen erfüllt werden; eine Genehmigung ist nicht erforderlich.

- 2.) Ein **anderer Betreiber** verwendet ein AOC-LFZ:
 - Ein **anderer AOC-Inhaber** verwendet ein AOC-LFZ
 - als deklariertes Betreiber wie NCC- oder SPO- (inkl. high risk) Betreiber
 - als Ausbildungsorganisation (ATO oder DTO)
 - als NCO-Betreiber
 - Ein **NCC-Betreiber oder** (gewerblicher oder nichtgewerblicher) **SPO- (inkl. high risk) Betreiber** verwendet ein AOC-LFZ
 - Ein **NCO-Betreiber** oder ein **nichtgewerblicher SPO-Betreiber** mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen verwendet ein AOC-LFZ
 - Eine Ausbildungsorganisation (**ATO** oder **DTO**), gewerblich oder nicht, verwendet ein AOC-LFZ *(Anmerkung: hier fällt auch die „eigene“ ATO darunter, d.h. eine ATO, die vom AOC-Inhaber betrieben wird).*

In den Fällen, in denen andere Betreiber AOC-LFZ im NCC-, NCO- bzw. SPO-Betrieb oder im Rahmen einer ATO bzw. DTO verwenden, ist eine behördliche Genehmigung des Verfahrens nach ORO.GEN.310 lit c einzuholen. Dies gilt auch für Unternehmen, die einerseits AOC-Inhaber sind und andererseits eine Ausbildungsorganisation betreiben.

Hinweis: Den Betreibern wird empfohlen, sich mit ihren Versicherungsunternehmen bei einer derartigen Verwendung der LFZ in Verbindung zu setzen.

OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 2/2021 Rev. 0

5.2 Einholung der behördlichen Genehmigung durch den AOC-Inhaber

Im Zuge der Einholung der behördlichen Genehmigung nach ORO.GEN.310 ist Folgendes zu beachten:

- Die Genehmigung ist vom AOC-Inhaber formlos unter Vorlage der entsprechenden Unterlagen (Darstellung des Verfahrens im Betriebshandbuch (OM) oder in einem Vertrag zwischen AOC-Inhaber und Betreiber, OM-Anpassungen udgl.) zu beantragen und wird diesem bei Vorliegen der Voraussetzungen per Bescheid erteilt.
- Das LFZ darf nur für einen ununterbrochenen Zeitraum von höchstens 30 Tagen außerhalb des AOC-Betriebes betrieben werden (falls der Zeitraum von 30 Tagen überschritten wird, ist ORO.GEN.310 nicht mehr anwendbar; diesfalls kommt ORO.AOC.110 zur Anwendung und das LFZ muss vom AOC entfernt werden, d.h. die OpSpecs müssen an die Behörde rückgestellt werden).
- Genehmigt wird das zwischen dem AOC-Inhaber und dem das LFZ nutzenden Betreiber festgelegte Verfahren, in welchem Folgendes festzulegen ist:
 - Zuständigkeit für die betriebliche Kontrolle des jeweiligen Fluges
 - Übergabe der betrieblichen Kontrolle zwischen den Betreibern
 - Übergabe des LFZ nach Rückgabe an den AOC-Inhaber
- Das Verfahren kann in das OM der Betreiber eingetragen bzw. aufgenommen oder vertraglich zwischen dem AOC-Inhaber und dem das LFZ nutzenden Betreiber festgelegt werden, wobei im Fall von vertraglicher Festlegung der AOC-Inhaber einen Vordruck für den entsprechenden Vertrag ausarbeitet. Für diese Verträge sind auch entsprechende Aufzeichnungen zu führen (vgl. ORO.GEN.220).
- Der AOC-Inhaber muss mit der Behörde Art, Weise und Häufigkeit der Unterrichtung über die Übergabe der betrieblichen Kontrolle festlegen.
Dies kann entweder im zu genehmigenden Verfahren selbst festgelegt oder auch im Genehmigungsbescheid als Auflage aufgenommen werden.

Hinweis: Der AOC-Inhaber muss Aufzeichnungen über die flugbetrieblichen Aktivitäten führen und jederzeit in der Lage sein, der Behörde auf Anfrage nähere Informationen und Details dazu zu liefern. Er hat davon auszugehen, dass die Behörde im Rahmen der Aufsicht jederzeit in diese Aufzeichnungen Einsicht nimmt bzw. diese überprüft.

- Für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von außerhalb des AOC verwendeten LFZ bleibt die CAMO (oder CAO) des AOC-Inhabers verantwortlich. Dazu muss der jeweils andere Betreiber mit der CAMO (oder CAO) eine schriftliche Vereinbarung abschließen.

Hinweis: Alternativ zum gesonderten Vertrag mit der CAMO (oder CAO) besteht die Möglichkeit einer Aufnahme einer entsprechenden Klausel hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO oder CAO des AOC-Inhabers) in den Vertrag zwischen dem AOC-Inhaber und dem anderen Betreiber).

- Der AOC-Inhaber, der sein(e) LFZ für den Betrieb außerhalb des AOC bereitstellt, muss
 - im OM die Eintragungskennzeichen und die Art des mit den LFZ durchgeführten Flugbetriebes angeben;
 - bis zur Rückgabe des LFZ jederzeit darüber informiert sein, wer die betriebliche Kontrolle über das LFZ zu einem beliebigen Zeitpunkt ausübt und Aufzeichnungen darüber führen;
 - sicherstellen, dass sich seine Maßnahmen zur Gefahrenermittlung, Risikobewertung und -minimierung auf alle Flugbetriebe mit diesen LFZ beziehen.

OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 2/2021 Rev. 0

5.3 Obliegenheiten des anderen Betreibers

Unbeschadet des Umstandes, dass die Genehmigung dem AOC-Inhaber erteilt wird, hat auch der jeweils andere Betreiber im Fall der Verwendung eines AOC-LFZ entsprechende gesetzliche Vorgaben einzuhalten. Deren Einhaltung ist jedenfalls auch im Interesse des AOC-Inhabers gelegen, weshalb die Beschreibung dieser Verpflichtungen im zu genehmigenden Verfahren jedenfalls zweckmäßig ist.

Die Abbildungen der Verfahren im Betriebshandbuch bzw. im Vertrag der AOC-Inhaber hat mit jenen der anderen Betreiber in Einklang zu stehen.

Bei den im Rahmen der Aufsicht zu prüfenden Verpflichtungen handelt es sich um folgende, die in ORO.GEN.310 lit f samt AMC näher ausgeführt sind:

- Im Fall von **NCC- oder SPO-Flugbetrieb** stellt der das LFZ nutzende NCC- oder SPO-Betreiber sicher, dass
 - jeder Flug unter seiner betrieblichen Kontrolle im technischen Bordbuch erfasst ist;
 - an den LFZ-Systemen oder - Konfigurationen keine Änderungen vorgenommen werden;
 - jeder Mangel oder jede technische Fehlfunktion, die beim LFZ während seiner betrieblichen Kontrolle auftritt, der AOC-CAMO (bzw. CAO) gemeldet wird;
 - der AOC-Inhaber ein gemäß der VO (EU) Nr. 376/2014 und VO (EU) 2015/1018 ausgefülltes Exemplar jeder Ereignismeldung im Zusammenhang mit den durchgeführten Flügen erhält.

Der jeweils andere Betreiber, der ein AOC-LFZ nutzt, bildet in seinen Verfahren folgende Elemente ab:

- eine Beschreibung, wie der Wechsel der betrieblichen Kontrolle kommuniziert wird (einschließlich wie, wann und an wen);
 - eine Beschreibung der spezifischen Verantwortungen, die aus der Innehabung der betrieblichen Kontrolle von Flügen mit dem AOC-LFZ resultieren;
 - eine Beschreibung wie sichergestellt wird, dass das entsprechende Personal dahingehend informiert ist, wie einerseits die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständige Organisation (CAMO oder CAO) des AOC-LFZ über etwaige Mängel oder technische Fehlfunktionen während des Flugbetriebes vor dem nächsten Flug kontaktiert wird (dieselbe Information wird durch Einträge im TechLog bestätigt) und andererseits jedes Ereignis in Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften und internen Verfahren zu melden ist.
 - eine vom AOC-Inhaber entwickelte und angepasste Liste von Ereignissen, die der jeweils andere Betreiber verwenden soll, wenn er den AOC-Inhaber über ein sicherheitsrelevantes Thema oder Ereignis im Zuge seiner betrieblichen Kontrolle über das LFZ informiert.
- Im Fall einer **ATO bzw. DTO** hat auch diese die oben genannten Vorgaben einzuhalten (NCC.GEN.101).
 - Im Fall eines **NCO-Betreibers** ist die Bestimmung NCO.GEN.104 samt AMC anwendbar, die im Wesentlichen ebenfalls den oben genannten Vorgaben entspricht.

OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 2/2021 Rev. 0

5.4 Hinweise

- Umgang mit Sondergenehmigungen (Specific Approval) gemäß Teil-SPA
 - Der AOC-Inhaber selbst betreibt das LFZ im Rahmen von NCC/NCO und verfügt über ein SPA
→ in diesen Fällen kommt ORO.AOC.125 zur Anwendung
 - Der AOC-Inhaber selbst betreibt das LFZ im Rahmen von SPO als deklariertes Betreiber:
 - Für den Fall, dass das AOC-SPA auch für die SPO Aktivitäten anwendbar ist, muss kein gesonderter Antrag erfolgen.
 - Für den Fall, dass das AOC-SPA teilweise von den SPO Aktivitäten abweicht, ist kein gesonderter SPA Antrag notwendig (Dokumentation der Unterschiede im OM).
 - Für den Fall, dass im AOC-Bereich kein SPA vorliegt, muss der SPO-Betreiber ein SPA bei der zuständigen Behörde unter Vorlage der notwendigen Unterlagen beantragen.
 - Deklarierte NCC- oder SPO-Betreiber oder ATO bzw. DTO müssen Teil-SPA einhalten und ein SPA für die mit dem LFZ beabsichtigte Operation beantragen.
- Umgang mit der Mindestausrüstungsliste (MEL)

Der Betreiber, der ein AOC-LFZ eines anderen Betreibers nutzt, muss für seinen eigenen Flugbetrieb eine MEL-Genehmigung einholen (falls vorgeschrieben).

Checkliste:

Zur vereinfachten Überprüfung des Vorliegens der Anspruchsvoraussetzungen für die Einholung einer Genehmigung gemäß ORO.GEN.310 bzw. für einen beschleunigten Verfahrensablauf wird den AOC-Inhabern eine entsprechende **Checkliste** zur Verfügung gestellt.

Diese kann im Zuge der Antragstellung seitens des AOC-Inhabers von dessen zuständigem Flugbetriebsinspektor (POI) angefordert werden.