



# Die EASA – Die General Aviation Roadmap und die Neue Grundlagenverordnung / New Basic Regulation

Dr. Michael Erb

Geschäftsführer AOPA-Germany

IAOPA Chairman Europa

Bei der EASA:

- Chairman des General Aviation Committee
- Mitglied der GA Task Force
- Mitglied des Stakeholder Advisory Body

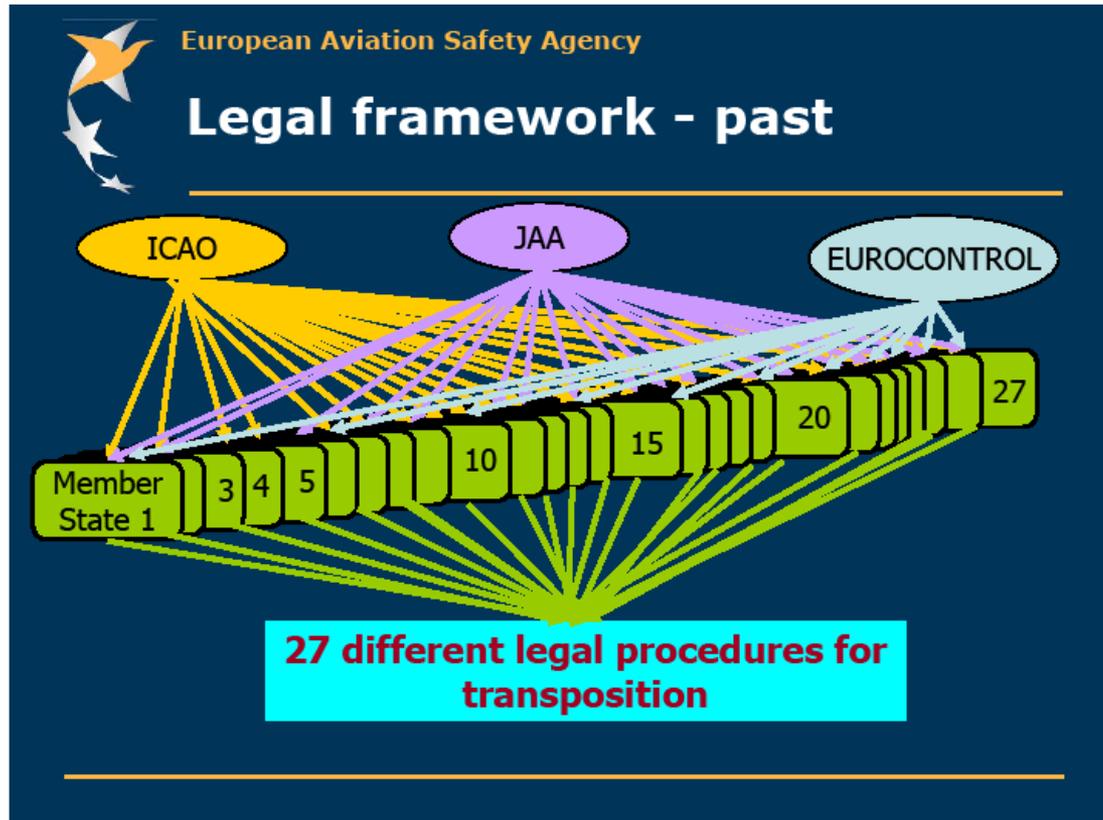




# **Gliederung**

- **Von JARs zu EU-Verordnungen**
- **Die GA Roadmap der EASA**
- **Die Systematik des EU-Luftfahrt-Regelwerks**
- **Die New Basic Regulation**
- **Aktuelle Themen**
- **Diskussion**

# Der Übergang vom lockeren JAR-Debattierverein ...



... zum verbindlichen EASA-System in 2003

# General Aviation Safety Strategy

- der Weg aus Falle in 2012

Wurde auf Druck von EAS und IAOPA erarbeitet, denn die GA-Branche litt unter der Überregulierung der EASA von ATO über CAMO bis NCC.

Die ersten Erkenntnisse:

- GA ist nicht CAT, Angemessenheit und Proportionalität der Regeln ist wichtig!
- Eine Philosophie der minimal notwendigen Regeln ist anzuwenden
- Die tatsächlichen Risiken müssen beachtet werden, Risiko der GA für Third Parties ist äußerst gering. Es gibt leider keine aussagekräftigen Statistiken.
- Bestandsschutz für „Großvaterrechte“
- Bürokratischer Aufwand muss minimiert werden
- Aufklärung und Weiterbildung sind wichtiger als neue Vorschriften
- Neues Beratungsgremium aus GA Branchenexperten (GA COM) EASA Empfehlungen geben, entsprechend dem neuen Motto der EASA: „Simpler, lighter, better Rules for General Aviation“



Working well together for years now.

The General  
Aviation  
Associations

National Aviation  
Authorities

EASA project  
team





**EASA**  
European Aviation Safety Agency

# GA Road Map: Working towards



**Simpler, lighter, better rules for**  
*General Aviation*

Y Morier, Head of department GA and RPAS

AOPA General Assembly

12 September 2015

**Your safety is our mission.**

An agency of the European Union 

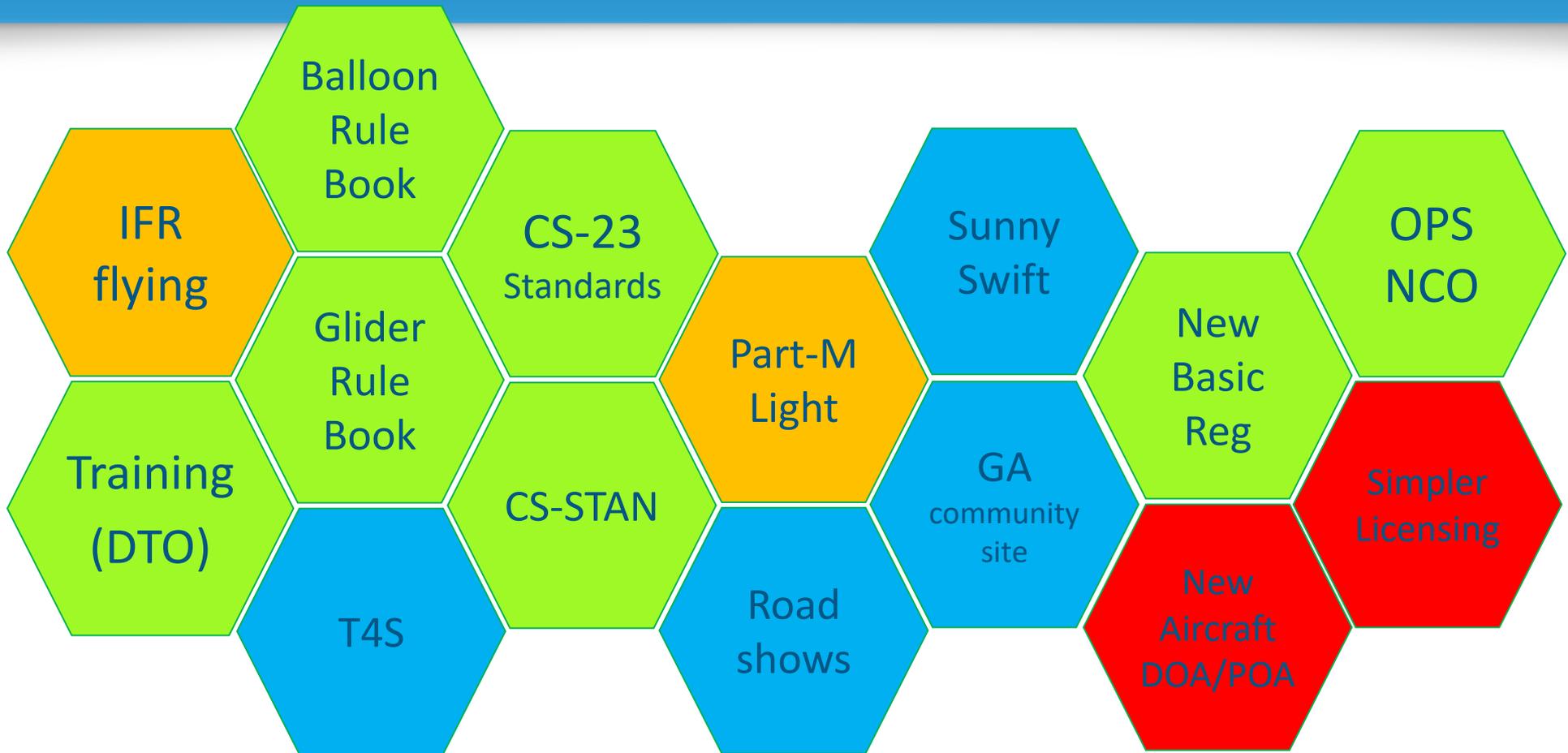


# GA Roadmap, a selection of topics

- Changes to the Basic Regulation
- Part M Light
- Facilitate access to IFR (holistic approach across domains)
- Aircraft changes and repairs made easy (CS-STAN)
- More options for pilot training outside ATO (DTO)
- Air Operations and licence Balloon Rule Book
- Air Operations and licence Gliders Rule Book
- Medical Certificate
- Modular LAPL
- Simpler Certification (Part 21 proportionality – manufacturer approval)
- Reorganisation of CS-23 using Industry standards
- Communication & Technical Training



# Rule changes... and more





# GA Roadmap 2.0: Make GA Safer & Cheaper



**A Continued  
Priority for  
General  
Aviation**



**Share the  
General  
Aviation  
Safety  
Culture**



**Net Safety  
Benefit**



**Embracing  
New  
Business  
Models**



**Adapt  
Design and  
Production  
Rules**



**GA Goes  
Digital**





## ➤ **GA Roadmap 2.0: Make GA safer and cheaper**

### ➤ **Objectives/Action area**

- Proportionate design and production rules (missing piece of the R-puzzle)
- Prevent loss of control
- Ensure better access to accurate weather data on the ground and inflight
- Prevent mid-air collisions by improving sense & avoid
- Support more affordable training
- Facilitate the safe introduction of new business models

## ➤ **Ziele fließen ein in den “European Plan for Aviation Safety” EPAS**

# Die Systematik des EU-Luftfahrt-Regelwerks

Manchmal findet sich die EASA auch selbst kompliziert:



European Aviation Safety Agency

**Part Air Operations (OPS)**

**Your guide  
through the future rules**



# Basic Regulation

## Airworthiness

### Initial Airworthiness

#### Part 21/23

A/TC  
STC  
Production Org  
Design Org  
CofA  
Noise  
Parts  
Repairs  
ETSO  
Permit to fly  
B/Authority RQ

#### AD/LTA

Airworthiness Directives

### Continuing Airworthiness

#### Part M

A/Maintenance  
M/F  
CAMO  
B/Authority RQ

#### Part 145

Maint Org

#### Part 66

Maint Licences

#### Part 147

Maint Trg Org

## Flight Standards

### AIR Crew

#### Part FCL

Flight Crew Licences

**Conversion**  
from National

**Non EU**  
Licences

#### Part Medical

**Part CC**  
Cabin Crew Lic

**Part ARA**  
Authority Rq

**Part ORA**  
Organizational Rq

### AIR Operations

#### Definitions

**Part ARO**  
Authority Rq

**Part ORO**  
Organizational Rq

**Part CAT**  
Comm Air Transp

**Part SPA**  
Special Approvals

**Part NCC**  
Non-Comm  
Complex

**Part NCO**  
Non-Comm  
oth than Complx

**Part SPO**  
Special Ops

### TC Oper

#### TCO

#### ART

## ATM/ANS

### ATC Licence

### Oversight

### ANS Providers

### AUR/ACAS II

**SERA**  
Std. European  
Rules of the Air

**Occurrences**  
Report - Analysis

**8,33 khz**  
**COM**

**Annex II**  
To Basic  
Regulation

**Nationales**  
**Recht**

?

...



# Basic Regulation

## Airworthiness

### Initial Airworthiness

**Part 21/23**  
 A/TC  
 STC  
 Production Org  
 Design Org  
 CofA  
 Noise  
 Parts  
 Repairs  
 ETSO  
 Permit to fly  
 B/Authority RQ

### AD/LTA

Airworthiness Directives

### Continuing Airworthiness

**Part M**  
 A/Maintenance  
 M/F  
 CAMO  
 B/Authority RQ

### Part 145

Maint Org

### Part 66

Maint Licences

### Part 147

Maint Trg Org

## Flight Standards

### AIR Crew

**Part FCL**  
 Flight Crew Licences

**Conversion**  
 from National

**Non EU**  
 Licences

### Part Medical

**Part CC**  
 Cabin Crew Lic

**Part ARA**  
 Authority Rq

**Part ORA**  
 Organizational Rq

### AIR Operations

**Definitions**

**Part ARO**  
 Authority Rq

**Part ORO**  
 Organizational Rq

**Part CAT**  
 Comm Air Transp

**Part SPA**  
 Special Approvals

**Part NCC**  
 Non-Comm  
 Complex

**Part NCO**  
 Non-Comm  
 oth than Complx

**Part SPO**  
 Special Ops

### TC Oper

**TCO**

**ART**

## ATM/ANS

**ATC Licence**

**Oversight**

**ANS Providers**

**AUR/ACAS II**

**SERA**  
 Std. European  
 Rules of the Air

**Occurrences  
 Report -  
 Analysis**

**8,33 khz  
 COM**

**Annex II  
 To Basic  
 Regulation**

**Nationales  
 Recht**

**Applicable Rules For  
 GA Pilots**

## Annex 1 / ehemals 2 – der Basic Regulation

Für einige Luftfahrzeugkategorien gelten die EU Vorschriften nicht, es gelten weiterhin nationale Vorschriften: Historische LFZ, ULs, Experimentals, Militär, Gyrocopter.

Diskussion über die 600kg MTOM Grenze für ULs ist beendet, Opt-Out für Nationalstaaten.

Der Grenzbereich zwischen 450kg und 600kg sollte für beide Systeme national/europäisch offen sein, so dass auch ein gewisser Wettbewerb entsteht.

**Annex II  
To Basic  
Regulation**

**Nationales  
Recht**

**State Aircraft  
Operations**

**Experimental**

**Historical**

**Ex Military**

**Ultralight  
Microlight**

**Replica**

**Gyroplanes**

**Light below  
...**

## Part M Light

Eingeführt sind die vereinfachten Wartungsvorschriften der EU 2015/1088 für ELA1 Aircraft bis 1200kg MTOW. ELA2 folgen hoffentlich ab 2019, Geltungsbereich dann für Flugzeuge bis 2730kg MTOW.

Mehr Verantwortung für die Eigentümer, kein CAMO-Zwang.

Part ML Wartungsvorschriften werden derzeit national uneinheitlich interpretiert, z.B. Cessna SIDs, TBO-Überziehungen, etc.

Wurde 1000 Tage aufgehalten von Juristen in der EU-Kommission auf Grund formaler Bedenken und Personalmangel.

### Part M

A/Maintenance  
M/F  
CAMO  
B/Authority RQ

Maintenance

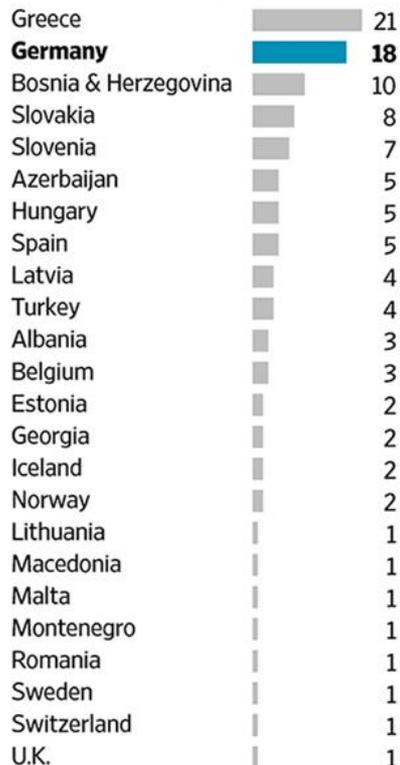
M/F

CAMO

## Dark clouds

Germany scores low in an annual survey of how well European governments enforce aviation safety rules.

### Number of serious unresolved safety lapses



Source: European Aviation Safety Agency  
THE WALL STREET JOURNAL.

# Die Herausforderung der Implementierung

Die Implementierung von EU-Verordnungen in den EASA-Mitgliedsstaaten ist eine große Herausforderung. Viele der vorteilhaften Projekte der GA Roadmap werden durch nationale Behörden fehlerhaft umgesetzt. Ursachen dafür sind unklare Formulierungen und Interpretationen, manchmal auch eine ablehnende Haltung gegenüber der EU.

# Parallel bestehende Rechtssysteme:

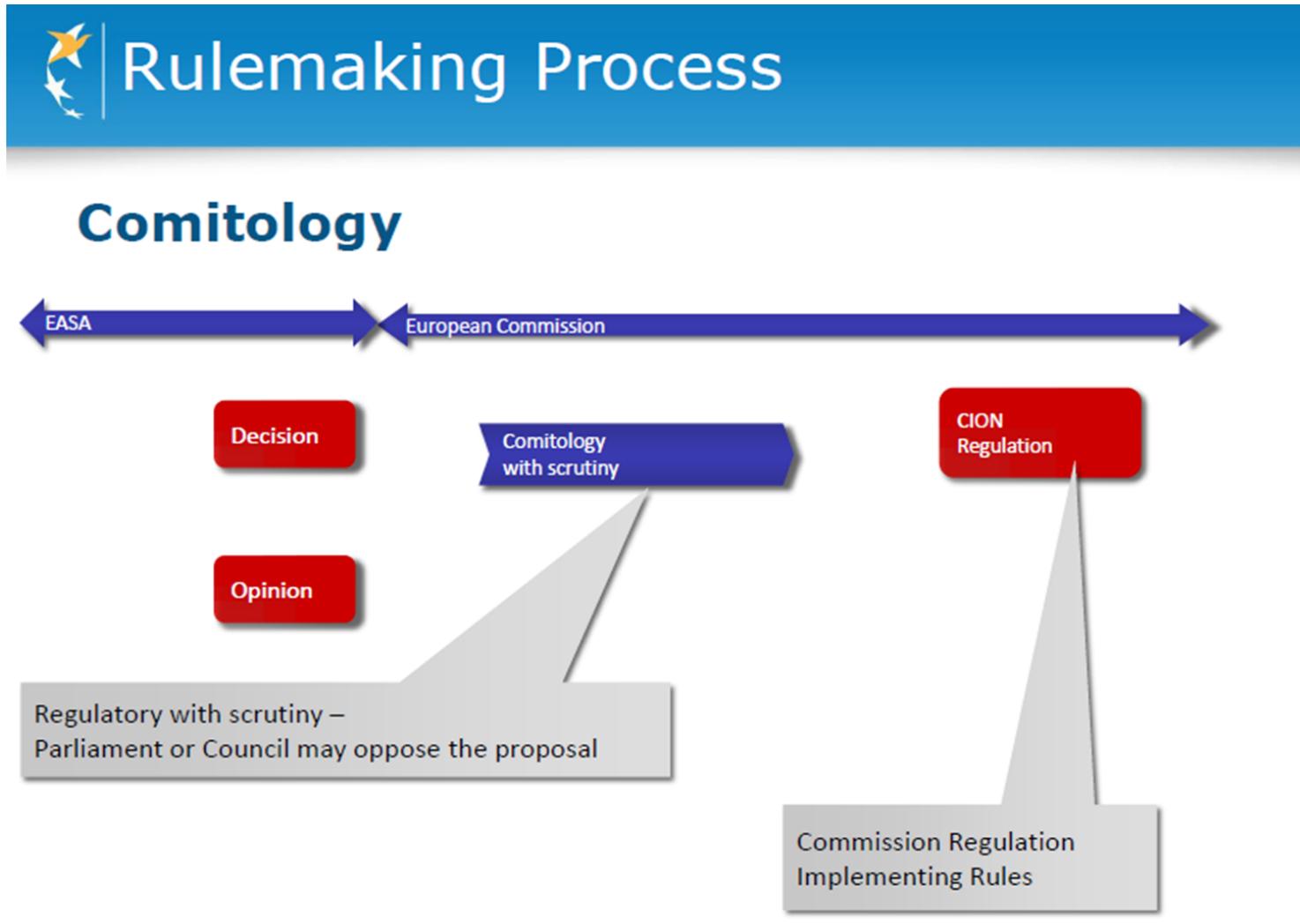
Was gilt denn nun, etwa die LuftVO oder EU-SERA?

Unklarheiten z.B. im Entwurf der neuen LuftVO

LuftVO, § 1 Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt die Voraussetzungen und Bedingungen für die Teilnahme am Luftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, soweit die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1, ABl. L 145 vom 31.05.2013, S. 38–39) in der jeweils geltenden Fassung nicht anwendbar ist oder keine Regelung enthält.

# Regeln entstehen, mit oder ohne „Comitology“



# Wo kann man all das nachlesen?

- Die CAA-UK hat ein vorbildliches Manual mit 163 Seiten veröffentlicht: Skyway Code
- Auf der EASA Website:  
<http://easa.europa.eu/ga>
- AMC und GM nur auf Englisch
- Im AOPA-Safety-Letter
- Moderne Online - Gesetzessammlungen immer auf dem neuesten Stand und auf Deutsch
- „Sunny Swift“ Cartoons



**Sunny Swift**



# Die Neue Basic Regulation (EU) 2018/1139

- Ist rechtsgültig seit dem 11 SEP 2018, Umsetzung der Änderungen in der GA muss innerhalb von 24 Monaten erfolgen
- Die Definition des “gewerblichen Luftverkehrs” ist neu:
  - Negativkriterium der Kontrolle des Kunden über den Betreiber ist weggefallen, das schafft möglicherweise Unsicherheit für Werksflugbetriebe
- Der Begriff “Complex Aircraft” für Part NCC ist nicht mehr fest definiert
- Ein risikobasierter, verhältnismäßiger Ansatz für Regulierungen wird vorgegeben, es werden neben der Sicherheit (Safety) auch die Wirtschaftlichkeit und die Security betrachtet.
- Fördert “Performance-Based” Rules, leistungsbasierte Ansätze, das erlaubt grundsätzlich zusätzliche Flexibilität bei der Regulierung der GA
- European Plan for Aviation Safety EPAS als zentrales, strukturiertes Dokument
- Opt-out für Micro-Lights bis 600kg MTOM
- Art 62 (11) Unterstützung der EASA bei Problemfällen mit der Interpretation der Vorschriften im Rahmen der nationalen Implementierung

# Was tut sich aktuell?

- ADS-B Diskussion läuft an, das bestehende Mandat soll ggf. auch unter 5700kg MTOM ausgedehnt werden. Geht es dabei auch ohne Mode S?
- EU-Kommission als Flaschenhals, kann nicht mehr als 7 Vorschriften pro Jahr werden abgesegnet. EASA hat aber 21 Gesetzesvorschriften im letzten Jahr eingebracht.
- Language Proficiency soll angepasst werden, Philippe Hauser als IAOPA-EU-Spezialist
- Tailored CPL soll kommen, speziell für PPL-FI und kleine Unternehmen



**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

