




Guten Morgen und Willkommen!

SBAV  FSA



Einführung

BHB-Workshop | 25. Mai 2019

Balthasar Wicki | SBAV (Ressort Recht + Ausbildung)

Inhalt

1. Zeitplan, Organisatorisches
2. Part-BOP
 1. Rechtsquellen
 2. Ausgewählte inhaltliche Hinweise
 3. Stand Umsetzung OM/OMM
 4. Offene Fragen
3. Arbeitsorganisation





1 Zeitplan, Organisatorisches

Zeitplan (LT)

0900-0930	Einführung , Arbeitsorganisation
0930-1230	Arbeitsblock 1 mit Pause von 1100-1115
1230-1330	Sandwich-Lunch
1330-1400	Diskussionsblock: Dokumentenablage
1400- max. 1600	Arbeitsblock 2 mit Pause von 1445-1500

Organisatorisches

WiFi

SSID: Free_Arte
PW: via SMS

PALLAS

ARTE ★ ★ ★ ★
SEMINAR- UND KONFERENZHOTEL

Free SMS Login

Guest Login

Voucher Login

Mobilnummer:
+41796111210

Automatisches Login

Ich habe die Vertragsbedingungen gelesen und akzeptiert.

Internetzugang vom Konferenzhotel offeriert.
Geben Sie bitte Ihre Mobilnummer ein. Sie erhalten anschliessend den Zugangscodes per SMS zugestellt (SMS gratis, keine kommerzielle Nutzung der Mobilnummer).

Weiter

Toiletten
Sprache

ausserhalb der Arbeitsraumes, gleich links
Primär deutsch

Methodisches

Ziele	Fertigstellen der persönlichen BHB/OHB-Entwürfe Jeder verlässt den WS mit einer Pendenzenliste, die ihm das kurzfristige Finalisieren des BHB-OHB erlaubt
Pendenzenliste	Entweder elektronisch oder gleich von Hand
Vorgehen	Von vorne nach hinten in der Gruppe Dann immer wieder 15-20min Arbeitszeit Anhänge dort behandeln, wo sie das erste Mal erwähnt werden
Parkfeld	Für Pendenzen und ‚Späteres‘

Sind diese Spielregeln akzeptiert?

- Keine Scheu vor Fragen – bitte frisch von der Leber weg
- Bedürfnis nach Hilfe anmelden, auch in IT-technischer Hinsicht (Effizienz)
- Einzelbedürfnisse bilateral - Gruppennutzen bei Gruppengesprächen im Vordergrund
- Einzelarbeitszeit für Flüsterdiskussionen nutzen
- Biologische Pausen und Rauchpausen individuell
- Alle störenden Aktivitäten (Telefonieren etc.) bitte nach draussen verlegen
- Bitte, wenn es geht, keine Empörungsdiskussionen - Konzentration auf das Erarbeiten eines Handbuchs
- Darf ich die Rolle des ‚Policier‘ übernehmen?

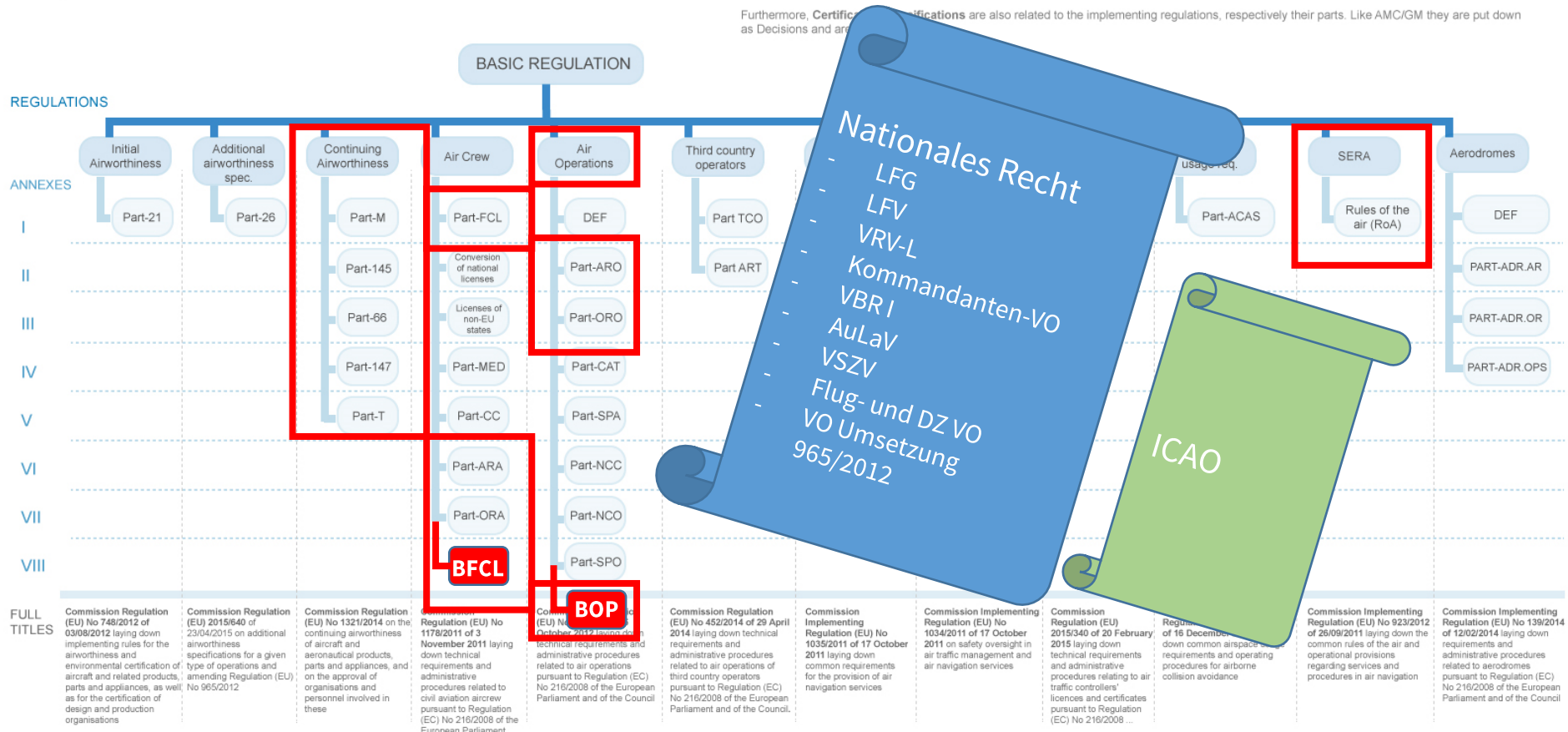


2 EASA Part-BOP

Verordnung (EU) 2018/395

Einordnung der EASA-Regelungen

Regulations Structure



Überblick über gültige gesetzliche Grundlagen betreffend Luftverkehr:

https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Fachleute/Regulationen_und_Grundlagen/ueberblick_ueberallegueltigenstandardsundnormen.pdf.download.pdf/ueberblick_ueberallegueltigenstandardsundnormen.pdf

Wesentliche Begriffe im EASA Rechtssystem

Begriff	Definition	Beispiel
Hard Law	Agency Rules produced by EASA («Agency») in order to assist the implementation of the relevant EU legislation ('hard law'); published as Agency Decisions	Regulations IR
Soft Law	The term soft law is used to denote agreements, principles and declarations that are not legally binding.	
IR	<u>I</u> mplementing <u>R</u> ule are binding in their entirety and used to specify a high and uniform level of safety and uniform conformity and compliance. The IRs are adopted by the European Commission in the form of Regulations .	
CS	<u>C</u> ertification <u>S</u> pecifications are non-binding technical standards adopted by the EASA to meet the essential requirements of the Basic Regulation. CSs are used to establish the certification basis (CB).	CS-31GB CS-31HB
AMC	<u>A</u> ceptable <u>M</u> eans of <u>C</u> ompliance (AMC) are non-binding . The AMC serves as a means by which the requirements contained in the Basic Regulation, and the IR, can be met. Use of an existing AMC gives the user the benefit of compliance with the IR.	AMC zu Part-BOP
GM	<u>G</u> uidance <u>M</u> aterial is non-binding explanatory and interpretation material on how to achieve the requirements contained in the Basic Regulation, the IRs, the AMCs and the CSs. It contains information, including examples, to assist the user in the interpretation and application of the Basic Regulation, its IRs, AMCs and the CSs.	GM zu Part-BOP
AltMoC	<u>A</u> lternative <u>M</u> eans of <u>C</u> ompliance are those that propose an alternative to an existing AMC, however, they have not the presumption of compliance provided by the EASA AMC. Those Alternative Means of Compliance proposals must be accompanied by evidence of their ability to meet the intent of the IR. Use of an existing AMC gives the user the benefit of compliance with the IR.	

Balloon Rule Book

Automatisch als Teil der «eRules platform» generiert, enthält das Balloon Rules Book automatisch immer die neuste Version der publizierten hard und soft law quellen betreffend Ballone.

→ Immer die neuste Version downloaden/gebrauchen

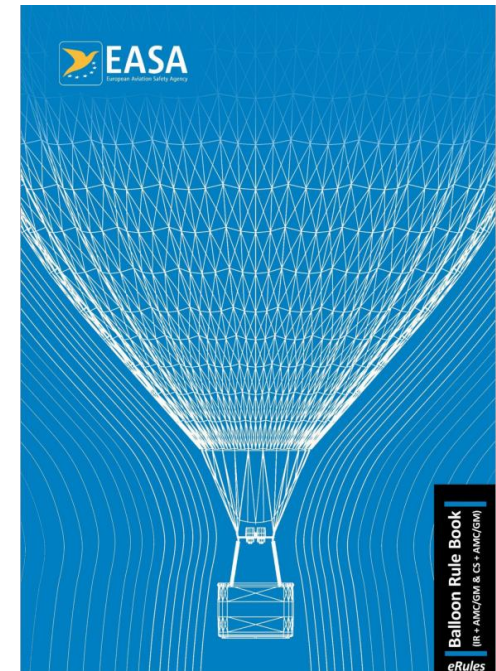
→ Weitere Zugang über <http://www.aerocom.aero/e-system>

Inhalt (mit Hyperlinks zu den Gesetzestexten):

- IR: Verordnung (EU) 2018/395 mit
 - Anhang I – Definitions (**Part-DEF**)
 - Anhang II – Balloon air operations (**Part-BOP**)
- AMC/GM zu IR (ED Decision): ED Decision 2018/004/R mit
 - Anhang I – **AMC und GM** zu Verordnung (EU) 2018/395
 - Anhang II - **AMC und GM** Anhang II (Part-BOP)
- CS/GM (ED Decisions):
 - ED Decision 2011/012/R (**CS-31GB**)
 - ED Decision 2011/013/R (**CS-31HB**)
 - ED Decision 2013/011/R (CS-31TGB)

Ergänzung mit folgenden Bestimmungen ist inhaltlich bereits vorgesehen:

- Lizenzregeln (neuer Part-BFCL)
- Continuing Airworthiness (neuer Part-ML)



<https://www.easa.europa.eu/site/default/files/dfu/Balloon%20Rule%20Book.pdf>

AltMoC

- Antrag des Operator an BAZL (mit Risikoanalyse) oder durch BAZL selbst: Operator kann nicht selbst entscheiden
- Nach Genehmigung muss BAZL die EASA orientieren (https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/FO.RPRO_00076.docx)
- EASA sammelt die notifizierten AltMoC und publiziert diese laufend: <http://easa.europa.eu/download/altmoc/AltMoC-list-for-web.xlsx>
- Bis jetzt sind keine AltMoC zu Part-BOP oder zu den für unsere Tätigkeit relevanten CS und Artikeln von Part-FCL publiziert.

1. → Notifying-competent-authority-(CA)	
1.1→Name-of-the-CA
1.2→AltMoC-focal-point	Title: <input type="checkbox"/> ·Mr <input type="checkbox"/> ·Ms
	First-Name:
	Name:
	Job-title:
1.3→Contact-details-of-the-AltMoC-focal-point	E-mail:
	Tel.-No:
2. → Alternative-means-of-compliance-(AltMoC)	
2.1→Subject
2.2→Regulatory-reference

Commission Regulation (EU) No	Regulation paragraph	AMC	AltMoC reference number	Subject	Country code	Org or CA	EASA notified on
1178/2011	Annex 1, FCL.1015 Appendix 3 E.CPL	AMC1,2 FCL.1015	2016-00016	Examiner standardisation CPL(A) modular course - visual flight training	AT/ACG	CA	25.04.2016
		AMC1 to Appendix 3	2014-00014		EE/ECAA	Org	17.07.2014
	Appendix 6 A.IR(A)	AMC2 to Appendix 6	2014-00012	Certificate of completion of basic instrument flight module	EE/ECAA	Org	17.07.2014
		AMC2 to Appendix 7	2014-00013				
	ARA.FCL.300(b)	AMC1 ARA.FCL.300(b)	2013-00012	Distribution of questions in the Theoretical Knowledge Examinations for ATPL, (MPL), CPL and IR, for aeroplanes and helicopters	NL/ILT	CA	10.07.2014
			2014-00010				
	ARA.FSTD.100;ARA.FSTD.120	AMC5 ARA.FSTD.100(a)(1)	2013-00014	FSTD evaluation report fir Initial & recurrent evaluation	UK/UK CAA	CA	19.11.2013
	ARA.MED.135	AMC1 ARA.MED.135(a)	2012-00005	Aeromedical forms: LAPL Medical Examination Report	UK/UK CAA	CA	18.09.2012

Gewerblichkeitsdefinition von Part-BOP

- **Subpart-BAS:** gilt für alle Ballonbetreiber
Subpart-ADD: gilt zusätzlich für gewerbliche Betreiber gemäss Definition Part-BOP
- **Gewerblichkeitsdefinition** gemäss Art. 3(2)(3) Part-BOP

However, the second subparagraph shall not apply to operators engaged in the following operations with balloons:

- (a) **cost-shared operations by four individuals or less, including the pilot** provided that the direct costs of the flight of the balloon and a proportionate part of the annual costs incurred for the storage, insurance and maintenance of the balloon are shared by all those individuals;
- (b) **competition flights or flying displays**, provided that the remuneration or any other valuable consideration for such flights is limited to the recovery of the direct costs of the flight of the balloon and a proportionate part of the annual costs incurred for the storage, insurance and maintenance of the balloon and that any prizes gained do not exceed the value specified by the competent authority;
- (c) **introductory flights with four individuals or less, including the pilot, and flights for the purposes of parachute dropping, performed either by a training organisation which has its principal place of business in a Member State and which has been approved in accordance with [Regulation \(EU\) No 1178/2011](#) or by an organisation created for the purposes of promoting aerial sport or leisure aviation, provided that the organisation operates the balloon on the basis of either ownership or a dry lease agreement, that the flight does not generate profits distributed outside of the organisation and that such flights represent only a marginal activity of the organisation**;
- (d) **training flights**, performed by a training organisation which has its principal place of business in a Member State and which has been approved in accordance with [Regulation \(EU\) No 1178/2011](#).

Zielrichtung:
Operative Risiken
Schutz zahlender PAX

Hintergrund der Gewerblichkeitsdefinition in Part-BOP

- **Cost-sharing:** In Regulation (EU) No 965/2012, cost-shared operations by private individuals are permitted under the following conditions:
 - sharing of direct costs; and
 - six persons or less.

During the substantial discussion it became clear that cost-shared operations should be permitted in supporting balloon sport activities, but any profit should be avoided. Following this approach, the Agency decided to reduce the number of persons to four or less and to prescribe that the costs are equally shared (pilot included). On the other hand, it is proposed that not only direct costs but also a proportionate contribution of annual costs is permitted to be shared.

Opinion EASA
No. 01/2016, S. 8

In the context of the present rulemaking task, a survey was sent to national aviation authorities (NAAs) in June 2015 to gather general information on the balloon sector in EASA Member States. Based on this survey, the balloon activity in EASA Member States in 2015 can be summarised as follows (see **Table A2.2** and **Figure A2.1** of Appendix 2 for more details):

- 6 000 balloons exist, of which 60 % are private balloons;
- 130 000 balloons flights per year, of which 25 % are private balloon flights;
- on average 10 annual flights per private balloon and 50 annual flights per commercial operator balloon;
- slightly more than 1 000 operators¹⁴; and
- approximately 50 % of the operators are one-person operators¹⁵.

Opinion EASA
No. 01/2016, S. 12



European Aviation Safety Agency	Date: 16 September 2015
Balloon analysis 2010 - 2014	
SM1. Safety Intelligence and Performance	Point of contact: YNGVASON, Yngvi Rafn

Analysis of Balloon Accidents in Europe 2010-2014

Executive Summary

Opinion EASA No. 01/2016: <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/01%20Opinion%20No%2001-2016.pdf>

EASA Analysis of Balloon Accidents in Europe 2010-2014: not published, available from BWI:
https://www.dropbox.com/s/hmgmr2jycra0uzd/EASA%20Balloon_analysis_2015_open.pdf?dl=0

Gewerblichkeitsdefinition von Art. 100 LFV

Art. 100 Gewerbmässigkeit

¹ Flüge gelten als gewerbmässig, wenn:

- a. für sie in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet wird, das mehr als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren decken soll; und
- b. sie einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich sind.

² Bei allen Flügen von Unternehmen, die über eine Betriebsbewilligung verfügen, wird die Gewerbmässigkeit vermutet. Die zoll- und steuerrechtliche Beurteilung eines Sachverhalts bleibt vorbehalten.

³ Bei nicht gewerbmässigen Flügen, für die ein Entgelt entrichtet wird, sind die Passagiere vor dem Abflug auf den privaten Charakter des Fluges und auf die damit verbundenen Folgen hinsichtlich des Versicherungsschutzes hinzuweisen.

**Zielrichtung:
Gewinnstrebigkeit**

Unterschiedliche Begriffe zu Part-BOP

- Gewerblichkeitsdefinition
- „Entgelt“

<http://media.baertschi-legal.ch/files/Die%20Definition%20der%20Gewerbsm%C3%A4ssigkeit%20AeroRevue%20B%C3%A4rtschi.pdf>

Die Definition der Gewerbmässigkeit

EU-Verordnung 216/2008 Auslegung der Rechtslage durch das BAZL

Art. 100 der Luftfahrtverordnung (LFV) regelte bis anhin für die Schweiz die Gewerbmässigkeit abschliessend. Im Frühling 2012 publizierte das Bundesamt für Zivilluftfahrt auf seiner Website die neue Definition der EU-Verordnung 216/2008, was bei Piloten Verwirrung auslöste.

Diese Verordnung ist zwar seit dem 20. Januar 2011 in der Schweiz rechtlich gültig. Das BAZL beurteilte die Frage der Gewerbmässigkeit jedoch weiterhin ausschliesslich nach Art. 100 LFV.

Die EU-Verordnung 216/2008 enthält eine – zumindest für die Schweiz – neue Definition der Gewerbmässigkeit. Der Ausdruck «gewerbliche Tätigkeit» bezeichnet darin «den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt.»

Diese Definition scheint erheblich von jener abzuweichen, die bislang für die Schweiz gültig war (gemäss Artikel 100 der Luftfahrtverordnung LFV). Vor dem Hintergrund der Erläuterun-

Entgelt: Unter Entgelt fällt nur, was die bisher in Art. 100 Abs. 1 LFV aufgeführten Sachkosten übersteigt. Als Entgelt wird also nur eine geldwerte Leistung erachtet, die höher ist als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren.

Vertrag: Von einem Vertrag geht das BAZL erst dann aus, wenn keine enge freund- oder verwandtschaftliche Beziehung zwischen dem Fluganbieter und dem Passagier besteht.

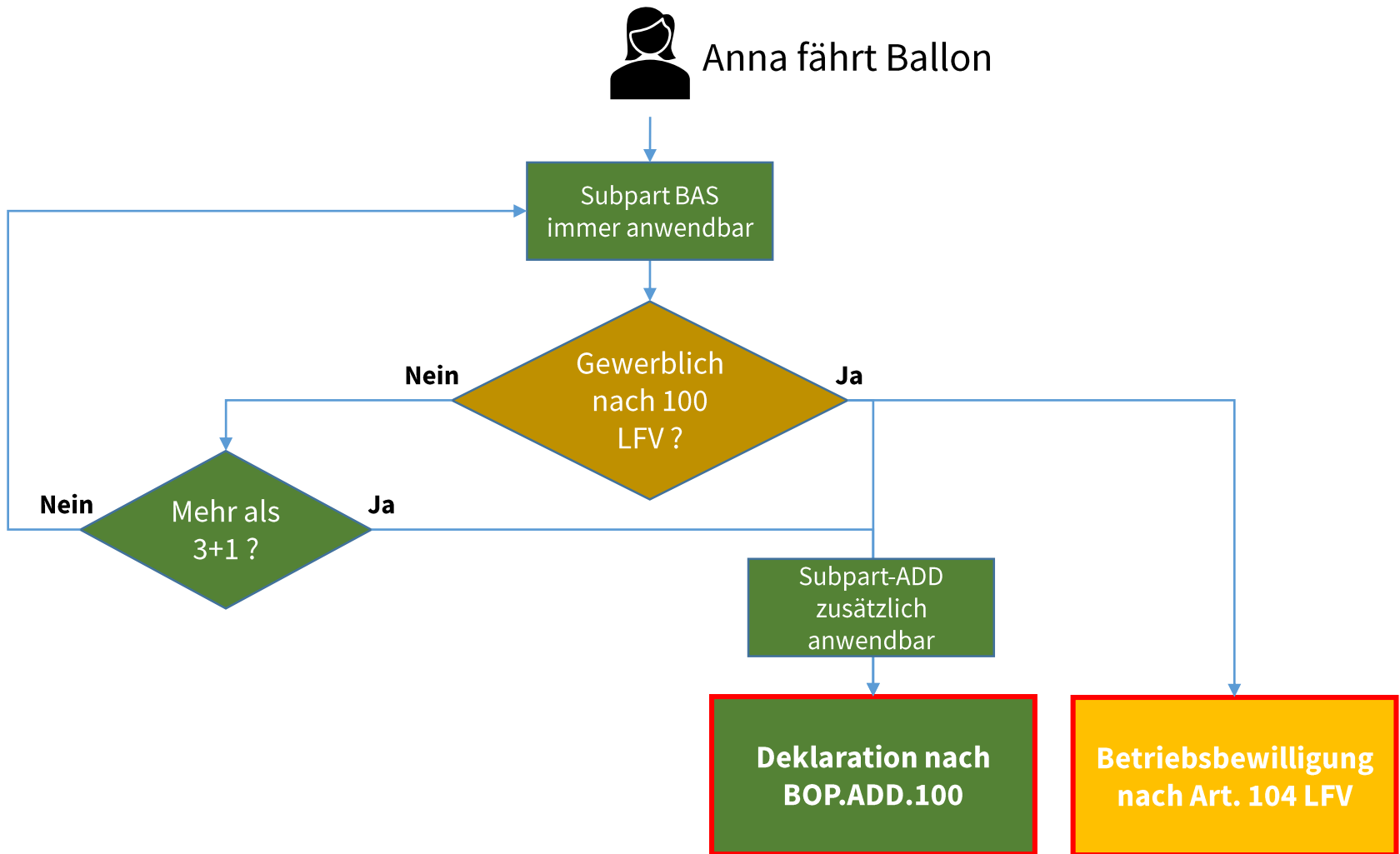
Kontrolle: Kontrolle hat ein Passagier gegenüber dem Fluganbieter dann, wenn es sich bei diesem um eine Gesellschaft oder einen Verein handelt und der Passagier stimmberechtigter Teilhaber (etwa Aktionär mit Stimmrecht bei der AG; Stammesanteiler bei der GmbH) oder stimmberechtigtes Mitglied eines Vereines ist. Durch das Stimmrecht hat der Teilhaber oder das Mitglied eine Kontrolle über das Unternehmen oder den Verein.

Auch als Beitrag an die Sicherheit zu werten

Zusammenfassend bedeutet dies für Flüge in der Schweiz Folgendes: Wenn für einen Flug weniger oder gleich viel verlangt wird (Geld oder geldwerte Leistung) als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren, so darf ein solcher Flug auch inskünftige einem unbestimmten

AERO-CLUB 

Nebeneinander von Part-BOP und Art. 100 LFV



Stand Umsetzung Part-BOP

1. Seit 8. April 2019 gilt Part-BOP in der Schweiz.
2. Subpart-BAS gilt ab 8. April 2019 für sämtliche Ballonfahrt (privat oder gewerblich).
3. Gewerbliche Ballonbetreiber, die bisher über eine Betriebsbewilligung gemäss Art. 104 LFV verfügen, haben alle eine Verlängerung bis am 7. Oktober 2019 erhalten – müssen bis zu diesem Zeitpunkt ihre Declaration einreichen («grandfathering»).
4. Betreiber, die neu nach Part-BOP als gewerblich gelten, dürfen gewerbliche Fahrten nur durchführen, wenn sie vorgängig eine Deklaration nach BOP.ADD.100 eingereicht haben.
5. NOTA: Ausbildungstätigkeit gilt nicht als gewerbliche Tätigkeit unter Part-BOP.

DECLARATION				
in accordance with Commission Regulation (EU) 2018/395.				
Operator				
Name: _____				
Place where the operator has its principal place of business: _____				
Name and contact details of the accountable manager:				
_____	_____	_____	_____	
Name	Phone No	Email		
Balloon Operation				
Starting date of commercial operation: _____ Date of change to existing commercial operation (if relevant): _____				
Please complete the table below with information on: Balloon(s) used, commercial operation(s) and continuing airworthiness management + -				
Balloon type	Balloon registration	Main base	Type(s) of operation:	Continuing airworthiness management organisation:
_____	_____	_____	_____	_____
1. Type(s) of operation refers to the type of commercial operation conducted with the balloon. 2. Information about the organisation responsible for the continuing airworthiness management shall include the name of the organisation, the address and the approval reference.				
List of Alternative Means of Compliance with references to the associated Acceptable Means of Compliance (if applicable) + -				
Alternative Means of Compliance (AltMoC)		Acceptable Means of Compliance (AMC)		
_____		_____		
Statements				
<input type="checkbox"/> The operator complies, and will continue to comply, with the essential requirements set out in Annex IV to Regulation (EC) No 216/2008 and with the requirements of Regulation (EU) 2018/395				
The operator conducts its commercial operations in accordance with the following requirements of Subpart ADD of Annex II to Regulation (EU) 2018/395:				
<input type="checkbox"/> The management system documentation, including the operations manual, comply with the requirements of Subpart ADD and all flights will be carried out in accordance with the provisions of the operations manual as required by point BOP.ADD.005(b) of Subpart ADD.				
<input type="checkbox"/> All balloons operated either have a certificate of airworthiness issued in accordance with Regulation (EU) No 748/2012 or meet the specific airworthiness requirements applicable to balloons registered in a third country and subject to a wet lease agreement or a dry lease agreement (as required by points BOP.ADD.110 and BOP.ADD.115(b) and (c) of Subpart ADD).				
<input type="checkbox"/> All flight crew members hold a license and ratings issued or accepted in accordance with Annex I to Regulation (EU) No 1178/2011 (as required by point BOP.ADD.300(c) of Subpart ADD).				
<input type="checkbox"/> The operator will notify to the competent authority any changes in circumstances affecting its compliance with the essential requirements set out in Annex IV to Regulation (EC) No 216/2008 and with the requirements of Regulation (EU) 2018/395 as declared to the competent authority through this declaration and any changes to the information and lists of AltMoC included in this declaration (as required by point BOP.ADD.105(a) of Subpart ADD).				

Mit dem BAZL geklärte Fragen 1/5

<p>1</p>	<p>Ist für die Einordnung unter die 3+1-Regel die tatsächlich gefahrene Anzahl Pax oder die maximale Kapazität des Korbes gemäss Luftfahrzeugregister massgeblich? Mit anderen Worten: wenn ich einen Korb mit max Kapazität von 5 Personen habe, aber nie mit mehr als 3+1 fahre, kann ich dann auf eine Declaration verzichten? <u>Auffassung SBAV:</u> die tatsächlich gefahrene Anzahl Pax ist massgeblich.</p>	<p>Relevant ist die Zahl der tatsächlich an Bord befindlichen Personen für die Qualifikation jedes einzelnen Fluges (Art. 3 Ziff. 3 lit. c Part-BOP)</p>
<p>2</p>	<p>Müssen 4+1-Costsharing-Betreiber (die nach Part-BOP eine Declaration einzureichen haben), die nach Art 100 LFV aber nicht als gewerblich gelten (also nicht gewinnstrebig sind), ebenfalls zusätzlich neu eine Bewilligung nach Art 104 LFV beantragen? Mit anderen Worten: bedingt jede Declaration auch eine Betriebsbewilligung nach Art. 104 LFV? <u>Auffassung SBAV:</u> wenn ein 4+1-Costsharing-Betreiber entsprechend den Kriterien der LFV nicht gewerblich ist, also nicht gewinnstrebig operiert, nur auf cost-sharing-Basis arbeitet (z.B. ein Verein), mithin nicht unter Art. 100 LFV fällt, muss er keine Betriebsbewilligung nach Art. 104 LFV beantragen.</p>	<p>Das ist richtig so: während sich die Deklarationspflicht nach Part-Bop richtet, richtet sich die Bewilligungspflicht nach wie vor nach Artikel 100 LFV. Entsprechend kann es durchaus Fälle geben, die deklarationspflichtig sind, aber nicht einer Betriebsbewilligung bedürfen.</p>
<p>3</p>	<p>Wenn ein Betreiber heute Fahrten mit 3 Pax auf Costsharing-Basis durchführt, aber zugleich noch einen weiteren Pax auf eigene Kosten einlädt, gilt dies als gewerbliche Fahrt unter der 3+1-Regel, oder ist die noch eine nicht-gewerbliche Fahrt? <u>Auffassung SBAV:</u> Nachdem zahlende Pax (wenn auch nur auf costsharing-Basis) auf der Fahrt mitfahren und die 3+1-Regel auch risikobasierten Überlegungen entspringt, gilt diese Fahrt als gewerbliche Fahrt gemäss Part-BOP.</p>	<p>Als Cost-Shared-Flight gemäss Part-BOP Art. 3 Ziff. 3 lit. c kann nur eine Fahrt gelten, bei der neben dem Piloten maximal 3 Personen mitfahren. Wird eine zusätzlich Person mitgeführt, kann die Fahrt unabhängig von den Modalitäten eines allfälligen Entgelts nicht mehr als Cost-Shared-flight gelten und unterliegt der Pflicht über einen deklarierten Betrieb zu verfügen.</p>

Mit dem BAZL geklärte Fragen 2/5

4	<p>Wenn ein nichtgewinnstrebigter Verein seinen Mitgliedern 'gratis' Fahrten anbietet, diese aber Mitgliedergebühren zu bezahlen haben, die gesamtheitlich die Betriebskosten der Ballone abdecken, aber nicht alle Mitglieder vom Recht auf Mitfahren gebrauch machen, gilt dies als private oder als gewerbliche Fahrt? <u>Auffassung SBAV</u>: nachdem die Kosten nicht nur unter den Pax gedeckt werden, die tatsächlich mitfahren, sondern Dritte mitbezahlen, ist dies kein costsharing-Betrieb und die Fahrten gelten als gewerblich.</p>	<p>Deklarationspflicht: grds. kommerziell, jedoch Deklarationspflicht abhängig von Anzahl mitgeführter Pax (cost-shared Regel). Betriebsbewilligung: keine Betriebsbewilligung nach Art. 104 LFV notwendig, da nicht einem offenen Personenkreis zugänglich (Art. 100 LFV).</p>
5	<p>Wenn ein Betreiber heute ein Betriebshandbuch hat, gilt das zugleich als OM/OMM nach Part-BOP? <u>Auffassung SBAV</u>: solange das vorhandene Betriebshandbuch die Minimalanforderungen gemäss Part-BOP nicht erfüllt, gilt ein bereits vorhandenes Betriebshandbuch nicht als OM/OMM gemäss Part-BOP.</p>	<p>Richtig.</p>
6	<p>Und umgekehrt: wenn ein Betreiber neu ein OM/OMM nach Part-BOP erstellt, gilt das als Betriebshandbuch nach Art. 104 LFV? Meine Auffassung: das OM/OMM nach Part-BOP gilt zugleich als Betriebshandbuch – es reicht ein einziges betriebliches Organisationsdokument.</p>	<p>Das ist tatsächlich so – es ist wünschenswert, dass ein Dokument erstellt wird, das die Anforderungen des nationalen Rechts wie auch des Part-Bop erfüllen. Werden trotzdem zwei Dokumente geführt müssen diese frei von Widersprüchen und in parallelen Regelungsbereichen deckungsgleich sein.</p>

Mit dem BAZL geklärte Fragen 3/5

<p>7</p>	<p>Muss das OM/OMM vom BAZL genehmigt werden, oder dem BAZL zur Info zugestellt werden? <u>Auffassung SBAV:</u> das OM/OMM muss gemäss Part-BOP grundsätzlich nicht vom BAZL genehmigt werden. Sofern ein Betreiber auch eine Betriebsbewilligung nach Art. 104 LFV hat, muss er das OM/OMM aber dennoch dem BAZL zustellen/vorlegen.</p>	<p>Richtig, selbstverständlich steht es allerdings dem BAZL im Rahmen der Aufsichtstätigkeit jederzeit zu das OM/OMM eines Betriebes einzufordern oder in dieses Einsicht zu nehmen. (Detail der Zulassung und Aufsicht von Betrieben sollten mit Isabelle Pecoraio besprochen werden.)</p>
<p>8</p>	<p>Müssen PIC die bei 4+1-Costsharing-Betrieb als gewerblich gemäss Part-BOP gelten, zwingend eine gewerbliche EASA-Lizenz haben, oder genügt aufgrund des vom BAZL erteilten Aufschubs der Einführung von PART-FCL (bis zur Inkraftsetzung von Part-BHFCL) eine nationale Lizenz? <u>Auffassung SBAV:</u> eine nationale Lizenz genügt, sofern der PIC die Anforderungen an die erforderliche Erfahrung zum gewerblichen Fahren erfüllt. Aber wenn ein PIC eine EASA-Lizenz hat, dann muss er die ComOps-Erweiterung besitzen.</p>	<p>Das ist richtig und wird so Geltung behalten bis zur In-Kraft-Setzung des «neuen RFP» (voraussichtlich auf 1.1.2020).</p>
<p>9</p>	<p>Gilt eine rein privat durch den Owner bezahlte Fahrt auf 4+1-Basis als gewerblich gemäss Part-BOP? <u>Auffassung SBAV:</u> Nein, nachdem die Pax überhaupt keine Kosten zu decken haben, ist dies ist eine private Fahrt und weiterhin ohne Declaration zulässig.</p>	<p>Eine solche Fahrt wäre mangels Entgelt in keinem Fall als gewerbsmässig anzusehen. (Ich gehe davon aus, dass mit Owner der Operator gemeint ist.)</p>

Mit dem BAZL geklärte Fragen 4/2

10	Ist die Flugdienstzeitbeschränkung gemäss Part-ARO/ORO, die im Template von Ernesto Merz enthalten ist (OM Kapitel 1.14), bei einem reinen Cost-Sharing-Betrieb erforderlich? Was ist die gesetzliche Grundlage für die von Ernesto Merz angeführten Dienstzeiteinschränkungen: [Tabelle]	Wo [diese] Werte herkommen kann ich nicht nachvollziehen... Grundsätzlich gilt: Wenn der Betrieb eine Bewilligung nach Artikel 104 LFV benötigt, sind die Flight Time Limitation - Bestimmungen der Verordnung des UVEK über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr (VBR I; SR 748.127.1) anwendbar. Gleiches gilt kraft Verweis aufs nationale Recht bei Betrieben, die keine Betriebsbewilligung haben und/oder benötigen, wenn sie ein deklarerter Betrieb bzw. deklarationspflichtig sind.
11	Geht das BAZL davon aus, dass die Bedingungen gemäss BOP.ADD.310(a) und BOP.ADD.315(a) und (b) beim Einreichen der Deklaration erfüllt sein müssen (d.h. diese Ausbildungen bzw. Checks vorher gemacht sein müssen), oder beginnt die entsprechende periodische Frist dann zu laufen? <u>Auffassung SBAV</u> : Der SBAV vertritt die Auffassung, dass das Zweite zutrifft (nur schon aus Praktikabilitätsüberlegungen).	Rein rechtlich betrachtet könnten die Anforderungen ab dem ersten Tag der Gültigkeit gefordert werden. Mangels einer Übergangsfrist wird das BAZL die Erfüllung dieser Anforderungen erst nach Ablauf der Frist beginnend mit der Deklaration prüfen.

Mit dem BAZL geklärte Fragen 5/5

12	<p>Gemäss AMC1 BOP.ADD.315(b),(c) soll der OPC von einem Prüfer (FE) durchgeführt werden (The operator proficiency check should be conducted by an examiner.”). Aufgrund einer isolierten sprachlichen Interpretation des Worts ‘should’ im englischen Text des AMC hat das BAZL am 14.03.2019 die schriftliche Auffassung vertreten, dass ein OPC auch durch einen bezeichneten Piloten abgenommen werden kann, unabhängig von dessen Lizenzstufe, das AMC inhaltlich also nicht zwingend sei.</p> <p><u>Auffassung SBAV</u>: Diese Auffassung steht im Widerspruch zu den Interpretationen dieses AMC in Deutschland und Österreich und auch zur sprachlichen Definition des Worts ‘should’, das gemäss üblicher Definition in der englischen Rechtssprache gebraucht wird, um «to indicate obligation, duty, or correctness». Kann das BAZL diese Auslegung noch einmal vorbehaltlos bestätigen und auch kurz begründen, wieso das BAZL in diesem Fall es nicht als erforderlich erachtet, für die Schweiz ein AltMoC in dieser Hinsicht zu unterbreiten.</p>	<p>Die Praxis des BAZL wonach ein «Shall» eine absolut zwingende Vorschrift darstellt und ein «Should» eine nach Möglichkeit einzuhaltende, nicht aber absolut verbindliche, stützt sich auf diverse Rückfragen an die EASA welche dahingehend beantwortet worden sind (und ist in Übereinstimmung mit der ICAO-Terminologie). Vor dem Hintergrund der diesbezüglich ständigen Praxis gilt unsererseits diese Auslegung auch mit Blick auf AMC1 BOP.ADD.315(b),(c). Im Normalfall und sinnvoller Weise wird entsprechend ein OPC durch einen Prüfer abzunehmen sein. Sollte sich im einzelnen Unternehmen eine anderweitige Lösung abzeichnen die gleichwertig (z.B. erfahrener Pilot oder Instruktor mit Sonderkenntnissen und mehr Erfahrung in einer Operationsart oder mit einem Gerät als einer der verfügbaren FE’s) und sinnvoll oder gar sinnvoller erscheint soll diese möglich bleiben.</p>
-----------	--	--



3 Arbeitsorganisation


Stand Umsetzung OM/OMM (BHB/OHB)

1. Das BAZL hat einen ersten Entwurf für ein Part-BOP-kompatibles OM/OMM weiter gegeben (auf Englisch).
2. SBAV (Walter Vogel, René Louis, Cynthia Sob Gian-Marco Nacht, Nicole Nacht, Balthasar Wicki) übersetzt/überarbeitet (Version 1).
3. Benj Senn mit Balthasar Wicki haben die Version 2 erarbeitet.
4. Christophe Iseli und Laurent Sciboz werden mit einem Team die Übersetzung auf Französisch machen.
5. Workshops mit dem BAZL:
 1. Sa 25.05.2019 in Olten
 2. Sa 29.06.2019 im Raum Fribourg
6. Ziel: Aktive Unterstützung bieten, so dass alle Gewerblichen bis am 7. Oktober 2019 die Declaration einreichen können

EASA Part-BOP
Verordnung (EU) 2018/395 der Europäischen Kommission vom 13.03.2018

BALLONTEAMNAME

BHB (Betriebshandbuch)



Dokumenten-Referenz	BHB 1.0
Dokumentenbezeichnung	Betriebshandbuch (BHB)
Ausgabe / Revision	1 / 1
Revisionsdatum	15.04.2019
Erklärung nach BOP.ADD.100	Empfangsbestätigung durch BAZL vom DATUM
Betriebsbewilligung (Art. 104 LfV)	XXXXXXXXXX vom DATUM

Ausgabe 1 Revision 1

Seite 1 von 6

SBAV FSA

Methodisches

- Jeder arbeitet an seinem eigenen BHB/OHB
- Grundlage ist die vereinfachte Version (veröffentlicht am 13.05.2019)
- Wir werden die Vorlage von vorne nach hinten durcharbeiten
- Bitte alle Fragen, Korrekturen oder Anmerkungen stellen
- Der Workshop ist fertig, sobald er fertig ist, aber spätestens 1600h
- Der SBAV wäre dankbar, wenn er auf freiwilliger Basis finalisierte Musterhandbücher erhalten würde, die er dann auch veröffentlichen dürfte

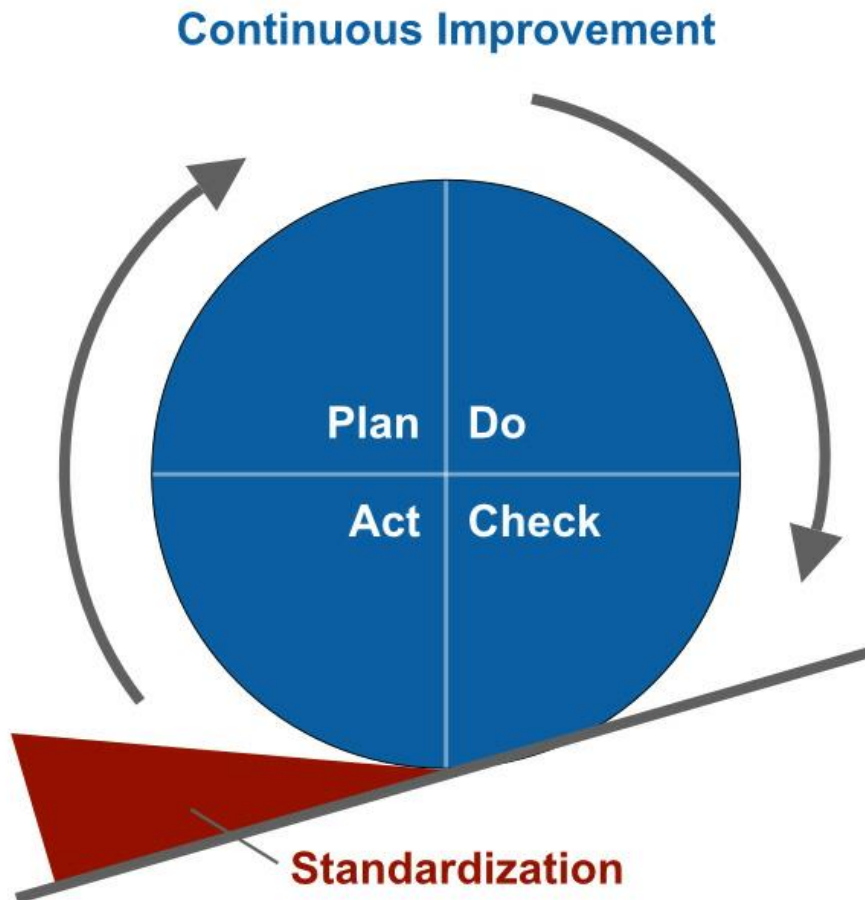
SBAV-Vorlage (Version)

1. Ausgerichtet auf 1-2 Personen-Betreiber
2. Grundsatz ist: wo immer möglich wird auf vorbestehende Dokumente verwiesen, möglichst keine Duplizitäten
3. Besondere Anforderungen müssen individuell abgebildet werden
4. Noch nicht in allen Punkten mit Compliance-Liste des BAZL abgeglichen
5. OHB ist Anhang zum BHB
6. Eigene betriebliche Realität abbilden
7. Aufzeichnungsmanagement im Auge behalten

Zielsetzungen:

- **Jeder Teilnehmer ist in der Lage, zeitnahe seine Deklaration einzureichen**
- **Offene Fragen werden vom BAZL beantwortet**

BHB macht Sinn, wenn wir es für unseren eigenen Betrieb mit sinnvollem Leben füllen



“to ensure that [the rules] are **proportionate** and **founded on a risk-based approach**, whilst ensuring that balloon operations are **carried out safely**”

S B A V  F S A


Herzlichen Dank!
Los geht's!

Balthasar Wicki
balthasar.wicki@sbav.ch
+41 79 611 12 10

