

**Inhaltsverzeichnis**

0 Revisionsverzeichnis	1
1 Zweck	2
2 Geltungsbereich	2
3 Inkrafttreten	2
4 Beschreibung/Regelung	2
4.1 Ausnahmen und abweichende Verfahren	2
4.1.1 Wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen	3
4.1.2 Dienstplanausgabe	5
4.1.3 Abweichungen von Flugdienstzeiten	5
4.1.4 Beförderung von Gefahrgütern, die der Handdesinfektion dienen, sowie von kontaminierten Blutproben	5
4.1.5 Streckenflugüberprüfungen ( <i>Line Checks</i> )	6
4.2 Vorkehrungen und Maßnahmen aufgrund von Vorgaben der EASA	6
5 Beurteilung	7
6 Hinweise	8

**0 Revisionsverzeichnis**

<i>Rev. Nr.</i>	<i>Datum</i>	<i>Ergänzungen/Änderungen</i>
Rev. 0	13.03.2020	Erstausgabe
Rev. 1	16.03.2020	Erweiterung Trainings- und Simulatorzentren auf Kabinenbesatzung
Rev. 2	20.03.2020	Erweiterung der Ausnahmen bei wiederkehrenden Schulungen Beförderung von Gefahrgütern, die der Handdesinfektion dienen Beförderung von kontaminierten Blutproben Vorgabe von Verfahren zur Reinigung und Desinfektion von Luftfahrzeugen sowie Ausstattung
Rev. 3	23.03.2020	Abweichungen von Flugdienstzeiten Redaktionelle Änderungen
Rev. 4	25.03.2020	Fristverlängerungen bei wiederkehrenden Schulungen Redaktionelle Anpassungen
Rev. 5	22.04.2020	Redaktionelle Klarstellungen beim Inkrafttreten Anpassung Flugdienstzeiten aufgrund von EASA-Vorgaben hinsichtlich einer vorherigen Betreibermitteilung Alternatives Nachweisverfahren in Bezug auf Line Checks

**1 Zweck**

Dieser Betriebstüchtigkeitshinweis (BTH), basierend auf der Rechtsgrundlage des § 20h AOCV 2008 (BGBl. II Nr. 254/2008 idgF), legt unter Bezugnahme auf

- Artikel 71 Abs 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie
- ARO.GEN.120 (e) des Anhanges II (Teil-ARO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012

Ausnahmen und alternative Nachweisverfahren (Alternative Means of Compliance / AltMoC) im Zusammenhang mit der Bekämpfung der Ausbreitung des Coronavirus (COVID-19) fest.

Ebenso enthält er Vorgaben, die seitens der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) im Sinne der Sicherheit im Zusammenhang mit der COVID-19-Thematik publiziert wurden (z.B. SIB oder SD).

**2 Geltungsbereich**

Dieser BTH gilt für alle Betreiber, die vom Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 idgF erfasst sind.

Abgesehen von den luftfahrtrechtlichen Festlegungen werden andere Rechtsbereiche durch diesen BTH nicht berührt (z.B. versicherungs-, arbeits- oder gesundheitsrechtliche Regelungen).

**3 Inkrafttreten**

Dieser BTH tritt am 13. März 2020 in Kraft und gilt bis einschließlich 30. Juni 2020, sofern er nicht vorher aufgehoben wird.

Von der im BTH festgelegten Möglichkeit der Verlängerung von Intervallen der wiederkehrenden Schulungen und Überprüfungen um einen Zeitraum von bis zu vier Monaten kann bis zum Außerkrafttreten des BTH Gebrauch gemacht werden. In diesem Fall kann das Ende des Verlängerungszeitraums auch außerhalb der Geltungsdauer des BTH liegen.

Revision 1 ist ab 16. März 2020 anwendbar.

Revision 2 ist ab 20. März 2020 anwendbar.

Revision 3 ist ab 23. März 2020 anwendbar.

Revision 4 ist ab 25. März 2020 anwendbar.

Revision 5 ist ab 22. April 2020 anwendbar.

**4 Beschreibung/Regelung****4.1 Ausnahmen und abweichende Verfahren**

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 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 Erleichterungen infolge der Ausnahmen und alternativen Nachweisverfahren.

**Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen bzw. 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 im folgenden Text angegebenen Referenzen beziehen sich auf die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 idgF.

#### 4.1.1 Wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen

Im Rahmen der wiederkehrenden Schulungen und Überprüfungen

- i. kann von tatsächlichem Aufsetzen des *protective breathing equipments* (PBE) abgesehen werden, unter der Voraussetzung, dass geeignete alternative Schulungsmaßnahmen zur Anwendung kommen, wie z.B. die Zurverfügungstellung einer detaillierten Beschreibung des Gebrauchs der PBEs oder der Einsatz entsprechender Videoanleitungen (AltMoC zu AMC1 ORO.FC.230 (a) (2) (ii) und Ausnahme zu ORO.CC.140 (d) (1) (i) B);
- ii. kann auf den tatsächlichen Gebrauch der Sauerstoffmasken im Zuge von Schulungen und Überprüfungen auf Flugsimulationsübungsgeräten verzichtet werden, das Aufsetzen der Masken muss jedoch gegebenenfalls simuliert werden;
- iii. kann von Übungen in einer geschlossenen simulierten raucherfüllten Umgebung abgesehen werden (AltMoC zu AMC1 ORO.FC.230 (a) (2) (iii) D und Ausnahme von ORO.CC.140 (d) (2) (iv) B);
- iv. können die Intervalle, innerhalb derer folgende Schulungs- und Überprüfungselemente zu absolvieren sind, um den Zeitraum von maximal 4 Monaten verlängert werden:
  - Befähigungsüberprüfungen durch den Betreiber (OPC) gemäß ORO.FC.230 (b) und ORO.FC.330;
  - Streckenflugbewertungen (Line Oriented Evaluation, LOE) gemäß ORO.FC.A.245 (d), sofern zutreffend;
  - Schulungen und Überprüfungen hinsichtlich des Gebrauchs der Not- und Sicherheitsausrüstung gemäß ORO.FC.230 (d);
  - Theorie- und Flugschulungen gemäß ORO.FC.230 (f);
  - Wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen für Flugbegleiter gemäß ORO.CC.140;
  - Wiederkehrende Schulungen für technische Besatzungsmitglieder gemäß ORO.TC.135;
  - Streckenflugüberprüfungen gemäß ORO.FC.230 (c);
  - Gefahrgut-Schulungen gemäß ORO.GEN.110 (j) und, falls zutreffend, gemäß SPA.DG.105(a);
  - Crew Resource Management (CRM)-Schulungen gemäß ORO.FC.230 (e) (1) und ORO.FC.230 (e) (2);
  - Wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen gemäß ORO.FC.130;
  - Wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen, die nach Teil-SPA (Sondergenehmigungen) durchzuführen sind, soweit zutreffend.

Bei Anwendung der Möglichkeit, Intervalle entsprechend zu verlängern, hat der Betreiber nach Durchführung jeweiliger Risikoanalysen gemäß den in seinem Betriebshandbuch dargestellten Verfahren (basierend auf ORO.GEN.200) geeignete Minderungsmaßnahmen (*mitigation measures*) festzulegen. Letztere haben jedoch zumindest folgenden Anforderungen zu entsprechen:

- Im Falle der Verlängerung von Intervallen betreffend
  - Befähigungsüberprüfungen durch den Betreiber (OPC) gemäß ORO.FC.230 (b),
  - Streckenflugbewertungen (Line Oriented Evaluation, LOE) gemäß ORO.FC.A.245 (d), sowie
  - Streckenflugüberprüfungen gemäß ORO.FC.230 (c),

ist die jeweilige Durchführung von Auffrischungsschulungen gefolgt von Überprüfungen verpflichtend. Soweit zutreffend, hat die Auffrischungsschulung auch relevante Elemente gemäß Teil-SPA zu enthalten.

Der jeweilige Betreiber legt die diesbezüglichen Programme fest und entscheidet über den Einsatz der geeigneten Methoden und Mittel.

- Im Falle der Verlängerung von Intervallen betreffend
  - Schulungen und Überprüfungen hinsichtlich des Gebrauchs der Not- und Sicherheitsausrüstung gemäß ORO.FC.230 (d),
  - Theorie- und eine Flugschulungen gemäß ORO.FC.230 (f),
  - Befähigungsüberprüfungen durch den Betreiber (OPC) gemäß ORO.FC.330,
  - wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen für Flugbegleiter gemäß ORO.CC.140,
  - wiederkehrende Schulungen für technische Besatzungsmitglieder gemäß ORO.TC.135,
  - Gefahrgut-Schulungen gemäß ORO.GEN.110 (j) und, falls zutreffend, gemäß SPA.DG.105 (a),
  - Crew Resource Management (CRM)-Schulungen gemäß ORO.FC.230 (e) (1) und ORO.FC.230 (e) (2),
  - wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen gemäß ORO.FC.130,

ist die Durchführung von zusätzlichen Schulungen verpflichtend. Der jeweilige Betreiber legt die diesbezüglichen Programme fest und entscheidet über den Einsatz der geeigneten Methoden und Mittel. Die Schulungen können etwa unter Einsatz von Videos, *Computer Based Training* (CBT) oder auch der Herausgabe von Bulletins oder *Leaflets* durchgeführt werden.

Die beschriebenen Erleichterungen finden somit nur auf **wiederkehrende** Schulungen und Überprüfungen Anwendung.

Nach Außerkrafttreten des BTH ist das jeweilige nächste Training in vollem Umfang durchzuführen.

Die von einer maximal 4-monatigen Verlängerung des jeweiligen Intervalls betroffenen wiederkehrenden Schulungen und Überprüfungen sind ehestmöglich, jedenfalls bis 31.03.2021 wieder auf das von den einschlägigen Anforderungen festgelegte Intervall zurückzuführen.

#### 4.1.2 Dienstplanausgabe

Die in AMC1 ORO.FTL.110(a) vorgegebene Frist kann entsprechend reduziert werden. Eine Reduktion bedarf einer Begründung, welche dem zuständigen Flugbetriebsinspektor (POI) jeweils unaufgefordert schriftlich zu übermitteln ist.

#### 4.1.3 Abweichungen von Flugdienstzeiten

Hinsichtlich der gemäß ORO.FTL.125 genehmigten und im Betriebshandbuch des jeweiligen Betreibers dargestellten Flugzeitspezifikationspläne kann im Einzelfall wie folgt abgewichen werden:

Die jeweiligen Begrenzungen der Flugdienstzeit (ORO.FTL.205) können für Flüge, die der Evakuierung von Passagieren sowie der Beförderung von Fracht dienen, unter Einhaltung folgender Bedingungen erweitert werden:

- Die Evakuierungs- bzw. Frachtflüge stehen unmittelbar im Zusammenhang mit den Umständen, die sich ausschließlich aus der Bekämpfung der Ausbreitung des Coronavirus (COVID-19) ergeben;
- Der Betreiber führt jeweils eine Risikoanalyse gemäß den in seinem Betriebshandbuch dargestellten Verfahren (basierend auf ORO.GEN.200 / Management System) durch und legt in Folge
  - die zur Anwendung kommenden Maximalwerte für die Flugdienstzeit (ORO.FTL.205), sowie
  - allfällige zusätzliche Maßnahmen, die der Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus (*mitigation measures*) dienen,
 fest;
- Die Abweichung sowie deren Begründung samt den getroffenen Minderungsmaßnahmen sind der Austro Control GmbH schriftlich anzuzeigen.  
Die Abweichung darf erst angewandt werden, wenn sie zuvor von der Behörde akzeptiert wurde. (Anmerkung: Im Fall eines Nicht-Akzeptierens ergeht seitens der Behörde eine bescheidmäßige Erledigung.)

Für jene Betreiber, die den diesbezüglichen Regelungen des Subpart Q des Anhanges III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 (*EU-OPS*) unterliegen, kommen die festgelegten Erleichterungen und deren Bedingungen sinngemäß zur Anwendung.

#### 4.1.4 Beförderung von Gefahrgütern, die der Handdesinfektion dienen, sowie von kontaminierten Blutproben

Beförderung von Gefahrgütern, die der Handdesinfektion dienen:

Abweichend von den Vorgaben gem. CAT.GEN.MPA.200 (a) bzw. NCC.GEN.150 (a) iVm den *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (ICAO Doc. 9284) können Betreiber von der Möglichkeit Gebrauch machen, folgende der Handdesinfektion dienende Gefahrgüter an Bord mitzuführen:

- Alkohole, n.a.g. (UN1987) / UN1987 Alcohols, n.o.s.; sowie
- Ethanol-Lösung (UN1170) / UN1170 Ethanol solution.

Eine Beförderung von Substanzen, welche die gegenständlichen Gefahrgüter beinhalten, ist jedoch nur unter Beachtung folgender Bedingungen zulässig:

- Das Gefahrgut wird an Bord derart befördert, dass ein unbeabsichtigtes Auslaufen der Substanz sowie Brandgefahr vermieden wird;
- Der Betreiber befördert nur jene Mengen der betreffenden Substanzen, die erforderlich sind, um den Zweck deren Beförderung zu erfüllen;
- Die Nettomenge pro Behälter beträgt maximal 0,5 Liter, wobei die Gesamtmenge von 10 Litern nicht überschritten wird.

Beförderung von kontaminierten Blutproben:

In Fällen, in denen keine vollständige Übereinstimmung mit CAT.GEN.MPA.200 iVm den *Technical Instructions* hergestellt werden kann, um COVID-19 infizierte Blutproben zu transportieren, dürfen Betreiber, die über keine Genehmigung für den Transport von Gefahrgut verfügen, derartige Proben für medizinische Forschungs- und Untersuchungszwecke ausschließlich im Inlandsflugverkehr bis 30. Juni 2020 transportieren.

Dieser Transport muss gemäß den Bedingungen für UN3373 (biologische Substanzen, Kategorie B) unter Einhaltung der *Packing Instruction 650 of the Technical Instructions* durchgeführt werden. Zusätzlich muss der Betreiber geeignete Verfahren implementieren und sicherstellen, dass alle relevanten Informationen (z.B. durch ein Briefing) an die in den Transport involvierten Personen – einschließlich der Flugbesatzung – übermittelt werden.

#### 4.1.5 Streckenflugüberprüfungen (*Line Checks*)

Gemäß einer in AMC1 ORO.FC.230 (b)(3)(v) enthaltenen Vorgabe haben jene Kommandanten, welche Streckenflugüberprüfungen durchführen, den *observer seat* einzunehmen, sofern ein solcher installiert ist.

Abweichend davon können die seitens des jeweiligen Betreibers dafür benannten Kommandanten auch Streckenflugüberprüfungen als Teil der aktiven Flugbesatzung durchführen, sofern der jeweilige Betreiber im Rahmen einer entsprechenden Evaluierung (inklusive Risikoanalyse) allfällige Anpassungen der diesbezüglichen Verfahren insbesondere in Bezug auf die Bewertung von CRM-relevanten Elementen vornimmt.

#### **4.2 Vorkehrungen und Maßnahmen aufgrund von Vorgaben der EASA**

Aufgrund der SD-2020-01 vom 13.03.2020 der EASA sind bei der Beförderung von Personen Maßnahmen zur Vermeidung der Verbreitung von COVID-19 zu treffen.

Diese Maßnahmen dienen der Minimierung des Risikos für Passagiere und die Allgemeinheit bedingt durch den Betrieb von Flughäfen aus, die hinsichtlich des Infektionsrisikos mit COVID-19 als Hochrisikogebiet iSd Anhangs 1 zum EASA SD Nr. 2020-01 (*Annex 1 to EASA SD No 2020-01 and SD 2020-02*) eingestuft sind.

Die betroffenen Betreiber sind daher angehalten:

- i. Nach jeder Ankunft von einem Flughafen in einem hinsichtlich des Infektionsrisikos mit COVID-19 als Hochrisikogebiet definierten Bereichs ist das betroffene Luftfahrzeug zu reinigen und vollständig mit für den Gebrauch in der Luftfahrt geeigneten Substanzen zu desinfizieren.

Hinweis: Substanzen mit einem Ethanol-Alkoholanteil von 62%-71%, 0.5% Wasserstoffperoxyd, oder 0.1% Natrium-Hypochlorit. Die Herstellerangaben in Bezug auf die Eignung der verwendeten Substanzen sind jedenfalls einzuhalten.

Seitens des jeweiligen Betreibers ist auf Basis einer Risikobewertung die spezifische Desinfektionsfrequenz festzulegen. Diese Risikobewertung muss sowohl die operationellen Umstände als auch den durch die Substanz gewährleisteten Desinfektionszeitraum berücksichtigen. Es ist jedenfalls seitens des Betreibers sicherzustellen, dass das betroffene Luftfahrzeug nicht später als 24 Stunden nach Abflug von einem hinsichtlich des Infektionsrisikos mit COVID-19 als Hochrisikogebiet definierten Bereichs vollständig gereinigt und desinfiziert wird.

- ii. Das für den diesbezüglichen Betrieb verwendete Luftfahrzeug ist mit einem oder mehreren universalen Schutzausrüstungspaketen („Universal Precaution Kits“) auszustatten. Diese sind von Flugbesatzungsmitgliedern zu verwenden, die im Zuge ihrer Betreuungstätigkeit möglicherweise mit COVID-19 infizierten Personen ausgesetzt sind oder die für Reinigungs- und Entsorgungsarbeiten von potenziell infektiösen Substanzen eingesetzt werden.

Weiterführende Informationen zu Reinigung und Desinfektion wurden seitens der EASA auf deren Website veröffentlicht.

### **5 Beurteilung**

Die diesem BTH zugrundeliegenden

- Ausnahmen gemäß Artikel 71 Abs 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 von den jeweiligen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sowie
- die jeweils beschriebenen alternativen Nachweisverfahren

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 Vorsichtsmaßnahmen sowie Erleichterungen nicht erkannt.

Die Vorschreibung von Verfahren in Hinblick auf die Reinigung bzw. Desinfektion von Luftfahrzeugen sowie deren Ausstattung mit einem oder mehr *Universal Precaution Kits* steht in Einklang mit den Vorgaben der *Safety Directive* der EASA SD-2020-01 vom 13.03.2020.

**6 Hinweise**

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) wird über

- die Ausnahmen gemäß Artikel 71 Abs 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie
- diese behördliche AltMoC gemäß ARO.GEN.120 (e) (2) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 idgF

benachrichtigt.

Dieser BTH wird in luftfahrtüblicher Weise auf der Website der Austro Control GmbH kundgemacht und damit allen betroffenen Betreibern zur Verfügung gestellt (ARO.GEN.120 (e) (1)).

Die Verwendung von AltMoCs stellt eine mögliche Alternative zum bestehenden AMC dar, d.h. den Betreibern steht es frei, ob sie AMC oder AltMoC anwenden. Ebenso entfaltet eine Ausnahme die Möglichkeit, jedoch keine Verpflichtung, von den einschlägigen Vorschriften entsprechend abzuweichen.

**Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in ORO.GEN.200 normierten Verpflichtungen aufrecht bleiben. Daraus folgt, dass die im vorliegenden BTH beschriebenen Maßnahmen, welche ausschließlich zur Aufrechterhaltung des Betriebes im Zusammenhang mit der COVID-19-Thematik anzuwenden sind, nur nach Durchführung entsprechender Risikoanalysen samt allenfalls erforderlichen Abhilfemaßnahmen seitens des jeweiligen Betreibers zur Anwendung gelangen können.**

Abschließend wird darauf aufmerksam gemacht, dass die EASA auf ihrer Website zahlreiche Informationen zu unterschiedlichen Themenbereichen in Zusammenhang mit COVID-19 veröffentlicht hat: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/coronavirus-covid-19>