

Inhaltsverzeichnis

0 Revisionsverzeichnis	1
1 Zweck	1
2 Geltungsbereich	1
3 Inkrafttreten	1
4 Beschreibung/Regelung	2
4.1 Ausnahmen und abweichende Verfahren	2
4.1.1 Dienstplanausgabe	2
4.1.2 Beförderung von Gefahrgütern, die der Handdesinfektion dienen	2
4.2 Vorkehrungen und Maßnahmen aufgrund von Vorgaben der EASA	3
5 Beurteilung	4
6 Hinweise	4

0 Revisionsverzeichnis

<i>Rev. Nr.</i>	<i>Datum</i>	<i>Ergänzungen/Änderungen</i>
Rev. 0	09.11.2020	Erstausgabe

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 jeweiligen Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 idgF erfasst sind.

3 Inkrafttreten

Dieser BTH tritt am 13. November 2020 in Kraft und gilt bis einschließlich 31. Mai 2021.

	Betriebstüchtigkeitshinweis Nr. A-014
Abteilung LFA	Flugbetriebliche Folgemaßnahmen aufgrund COVID-19

4 Beschreibung/Regelung

4.1 Ausnahmen und abweichende Verfahren

Im Zusammenhang mit der Bekämpfung der Ausbreitung des Coronavirus (COVID-19) wurden mit dem - mit Ablauf des 12. November 2020 nicht mehr geltenden - BTH A-011 zeitlich befristete behördliche Maßnahmen getroffen, um den betroffenen Betreibern eine Fortführung des Flugbetriebes zu gewährleisten, ohne dabei die Interessen der Sicherheit der Luftfahrt zu beeinträchtigen.

Während einige der gewährten Ausnahmen und alternativen Nachweisverfahren künftig einer gesonderten individuellen Überprüfung durch die Luftfahrtbehörde im Antragsfall unterliegen, soll die jeweilige Anwendung der in diesem BTH gewährten Ausnahmen und alternativen Nachweisverfahren weiterhin für einen befristeten Geltungszeitraum generell möglich bleiben.

4.1.1 Dienstplanausgabe

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

4.1.2 Beförderung von Gefahrgütern, die der Handdesinfektion dienen

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.

Die betroffenen Betreiber haben die im Zusammenhang mit der Beförderung von Handdesinfektionsmitteln erstellten Unterlagen und Verfahren dem zuständigen Flugbetriebsinspektor (POI) im Bereich des gewerblichen Flugbetriebes bzw. an ops@austrocontrol.at im Bereich des nichtgewerblichen Flugbetriebes jeweils unaufgefordert schriftlich zu übermitteln.

GZ: AOT779-007/20-20	09.11.2020 / Rev. 0	Seite 2/4
-----------------------------	----------------------------	------------------

	Betriebstüchtigkeitshinweis Nr. A-014
Abteilung LFA	Flugbetriebliche Folgemaßnahmen aufgrund COVID-19

4.2 Vorkehrungen und Maßnahmen aufgrund von Vorgaben der EASA

Aufgrund der EASA SD 2020-03 vom 25.06.2020, welche die EASA SD 2020-01 ersetzt, sind bei der Beförderung von Personen Maßnahmen zur Vermeidung der Verbreitung von COVID-19 zu treffen.

Diese Maßnahmen dienen der Minimierung des Risikos einer COVID-19 Ansteckung für die Passagiere, die Besatzungsmitglieder und für anderes betroffenes Luftfahrtpersonal.

Betreiber im gewerblichen Luftverkehr haben daher ihre Luftfahrzeuge zu reinigen und vollständig mit für die Luftfahrt geeigneten Mitteln wie folgt zu desinfizieren:

- i. auf Basis einer Risikoanalyse, welche die flugbetrieblichen Gegebenheiten, einschließlich der Strecken, und die Dauer der Desinfektionswirkung der verwendeten Substanz berücksichtigt, zumindest jedoch innerhalb eines 24 Stunden-Intervalls, es sei denn das Luftfahrzeug wurde seit der letzten Reinigung und Desinfektion nicht für den Passagiertransport eingesetzt;

Hinweis: Geeignete Substanzen sind beispielsweise jene, die von der ECDC (European Center for Disease Prevention) oder den nationalen Gesundheitsbehörden empfohlen werden. Die Herstellerangaben in Bezug auf die Eignung der verwendeten Substanzen sind jedenfalls zu prüfen.

- ii. vor einem Langstreckenflug;
- iii. vor dem nächsten Flug, der nach einem Langstreckenflug stattfindet.

Hinweis: ein Langstreckenflug (long haul flight) im Sinne dieser Vorgabe ist jeder im gewerblichen Luftverkehr durchgeführte Flug oder jede Folge von durchgeführten Flügen, bei denen nicht alle Passagiere aussteigen und deren Gepäck nicht vollständig entladen wird, mit einer Flugdauer von sechs Stunden oder länger, gemessen ab dem Zeitpunkt des planmäßigen Verlassens der Parkposition des Luftfahrzeuges zu Beginn des Fluges oder einer Folge von Flügen bis zum Zeitpunkt des planmäßigen Erreichens der Parkposition am Ende des Fluges oder einer Folge von Flügen.

Betreiber im gewerblichen Luftverkehrsbetrieb haben sicherzustellen, dass in jenen Fällen, wo ein COVID-19 Verdachtsfall im Luftfahrzeug aufgetreten ist, dieses Luftfahrzeug bis zur Reinigung und Desinfektion mit für die Luftfahrt geeigneten Substanzen im gewerblichen Luftverkehr nicht mehr eingesetzt wird.

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

Es wird darauf hingewiesen, dass auch Betreiber außerhalb des gewerblichen Luftverkehrs angehalten sind, entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung einer COVID-19-Ansteckung zu treffen.

	Betriebstüchtigkeitshinweis Nr. A-014
Abteilung LFA	Flugbetriebliche Folgemaßnahmen aufgrund COVID-19

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 und Desinfektion von Luftfahrzeugen steht in Einklang mit den Vorgaben der *Safety Directive* der EASA SD 2020-03 vom 25.06.2020.

6 Hinweise

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) wird über

- die Ausnahmen gemäß Artikel 71 Abs 1 und 2 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 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 normierten Verpflichtungen aufrecht bleiben.

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>