



STELLUNGNAHME NR. 03/2011

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

vom 19. April 2011

**für eine Verordnung der Kommission zur Festlegung der
Durchführungsbestimmungen für behördliche und organisationsbezogene
Anforderungen**

„Behördliche Anforderungen – Organisationsbezogene Anforderungen“

Inhalt

I.	Zusammenfassung	3
II.	Allgemeines	5
III.	Konsultation.....	6
IV.	Ziel der Stellungnahme der Agentur	7
V.	Umfang und Struktur der Stellungnahme der Agentur	10
VI.	Begründung Teil-AR	13
	Allgemeines	13
	Konsultation.....	13
	Geltungsbereich und Anwendbarkeit	15
	Mantelregulierung – Punkte, die für Teil-AR relevant sind.....	18
	Teil-AR, Teilabschnitt GEN, Abschnitt I – Allgemeines.....	19
	Teil-AR, Teilabschnitt GEN, Abschnitt II – Management	21
	Teil-AR, Teilabschnitt GEN, Abschnitt III – Aufsicht, Zertifizierung und Durchsetzung...	23
	Teil-AR Teilabschnitt FCL.....	27
	Teil-AR Teilabschnitt CC.....	29
	Teil-AR Teilabschnitt ATO	30
	Teil-AR Teilabschnitt FSTD	31
	Teil-AR Teilabschnitte AeMC und MED	32
VII.	Begründung Teil-OR	34
	Allgemeines	34
	Konsultation.....	34
	Geltungsbereich und Anwendbarkeit	36
	Mantelregulierung – Punkte, die für Teil-OR relevant sind	36
	Begriffsbestimmungen bezüglich Teil-OR	38
	Teil-OR Teilabschnitt GEN, Abschnitt I – Allgemeines.....	38
	Teil-OR, Teilabschnitt GEN, Abschnitt II – Managementsystem	42
	Teil-OR Teilabschnitt ATO.....	45
	Teil-OR Teilabschnitt FSTD	47
	Teil-OR Teilabschnitt AeMC.....	48
	ANHANG I	49

I. Zusammenfassung

Diese Stellungnahme enthält Vorschläge für Anforderungen an zuständige Aufsichtsbehörden und Organisationen im Bereich des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt (Flugbesatzung und Flugbegleiter). Dies umfasst unter anderem allgemeine Anforderungen (Teilabschnitt GEN) an das fliegende Personal und für den Flugbetrieb und bereichsspezifische Anforderungen bezüglich der Lizenzierung von Flugbesatzungen, Flugbegleiterbescheinigungen, Tauglichkeitszeugnissen, zugelassener Ausbildungseinrichtungen, Flugsimulationsübungsgeräten¹ und flugmedizinischer Zentren. Die mit dieser Stellungnahme vorgeschlagenen Anforderungen ergänzen die technischen Vorschriften gemäß Teil-FCL, Teil-MED und Teil-CC.

- **AR.ATO** und **AR.FCL** basieren auf bestehenden Anforderungen von Aufsichtsbehörden an Ausbildungseinrichtungen und bezüglich der Lizenzierung von Flugbesatzungen gemäß JAR-FCL und den damit zusammenhängenden JIPs. Es wurden neue Bestimmungen für die Überwachung von Prüfern aufgenommen.
- **OR.ATO** basiert auf den bestehenden Anforderungen an Ausbildungseinrichtungen gemäß ICAO Anhang 1 (Anlage 2) und JAR-FCL. Alle Ausbildungseinrichtungen, einschließlich derjenigen, die nur Lehrgänge für Leichtflugzeug-Pilotenlizenzen, Privatpilotenlizenzen, Ballonpilotenlizenzen oder Segelflugzeugpilotenlizenzen anbieten, müssen Inhaber eines ATO-Zeugnisses sein.
- **AR.CC** setzt die Bestimmungen von Artikel 8 Absatz 4 und Artikel 8 Absatz 5 Buchstabe e der Grundverordnung um. **AR.FSTD** und **OR.FSTD** basieren auf JAR-FSTD Flugzeuge und Hubschrauber und den JIPs für JAR-STD.
- **AR.MED**, **AR.AeMC** und **OR.AeMC** enthalten die Vorschriften für Tauglichkeitszeugnisse für Flugbesatzungen, für den Datenschutz bezüglich medizinischer Unterlagen aus flugmedizinischen Untersuchungen, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde geführt werden, und die organisationsbezogenen Anforderungen für AeMC. Die vorgeschlagenen Vorschriften basieren auf JAR-FCL 3 und den entsprechenden Kapiteln der gemeinsamen JAA-Umsetzungsverfahren (JAA Joint Implementation Procedures, JIPs).

Die behördliche Anforderungen (Teil-AR) und die organisationsbezogenen Anforderungen (Teil-OR) stützen sich ferner auf die bestehenden Anforderungen in Abschnitt B der Lufttüchtigkeitsvorschriften und setzen die einschlägigen Bestimmungen der Grundverordnung bezüglich der Interaktionen zwischen zugelassenen Organisationen und der zuständigen Aufsichtsbehörde, der Zusammenarbeit und des Informationsaustausches zwischen Mitgliedstaaten, der Notwendigkeit, unverzüglich auf Sicherheitsprobleme zu reagieren, sowie der Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf von Zeugnissen, Lizenzen, Berechtigungen, Bescheinigungen und Zulassungen, wie in Artikel 7 und 8 der Grundverordnung festgelegt, um.

Die behördlichen Anforderungen berücksichtigen in angemessener Weise die kritischen Elemente eines Sicherheitsaufsichtssystems wie von der ICAO definiert und dienen der in der Grundverordnung genannten Zielsetzung einer Standardisierung. Sie enthalten ferner Elemente, die für die Schaffung eines umfassenden Flugsicherheitsmanagementsystems auf EU-Ebene unerlässlich sind, das die Zuständigkeiten der EU und der Mitgliedstaaten für das Sicherheitsmanagement regelt. Daher stehen die gemeinsamen behördlichen Anforderungen in einem direkten Zusammenhang mit der Umsetzung des Europäischen Luftfahrtsicherheitsprogramms (European Aviation Safety Programme, EASP).

¹ Die bereichsspezifischen behördlichen und organisationsbezogenen Anforderungen für den Flugbetrieb werden in die Stellungnahme zum Flugbetrieb aufgenommen.

Die organisationsbezogenen Anforderungen basieren auf den wichtigsten Empfehlungen bezüglich der „Konsistenz der Organisationszulassungen“ (Consistency of Organisation Approvals², COra²) und den ICAO-Normen hinsichtlich Sicherheitsmanagementsystemen (Safety Management Systems, SMS). Sie bilden das Gegenstück zu Teil-AR bezüglich der Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf von Zeugnissen und Zulassungen.

Im Hinblick auf die Übertragung der entsprechenden ICAO-Normen auf SMS schlägt Teil-OR in Teilabschnitt GEN konsolidierte allgemeine Anforderungen an Managementsysteme vor, die die Kompatibilität mit bestehenden Verwaltungssystemen und die Anwendbarkeit auf alle Organisationen gewährleisten, die Inhaber eines Zeugnisses als Organisation gemäß der Grundverordnung sind. Die vorgeschlagenen Anforderungen können an die Größe einer Organisation und die Natur und Komplexität ihrer Aktivitäten angepasst werden. Sie sollen einen Standard für die Umsetzung von SMS für alle zugelassenen Organisationen auf dem Gebiet von Flughäfen, Flugverkehrsmanagement, Flugsicherungsdiensten und Lufttüchtigkeit schaffen.

Die mit dieser Stellungnahme vorgeschlagenen Vorschriften besitzen eine horizontale Vorschriftenstruktur. Gemäß der Empfehlung der Europäischen Kommission wird die horizontale Vorschriftenstruktur aufgegeben, um eine rechtzeitige Verabschiedung der Vorschriften für die erste Erweiterung zu ermöglichen. Danach werden eine Reihe von strukturellen Änderungen und unwesentlichen Anpassungen an den Entwürfen von Vorschriften erforderlich sein. Diese Änderungen werden in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission nach Veröffentlichung dieser Stellungnahme vorgenommen. Zur Vereinfachung dieses Prozesses wurden behördliche und organisationsbezogene Anforderungen, die als zwei getrennte Entwürfe von Vorschriften für die Änderungsmitteilungen (Notices of Proposed Amendment, NPA) und Kommentar-Antwort-Dokumente (Comment Response Documents, CRD) veröffentlicht wurden, in einer einzigen Stellungnahme zusammengefasst.

Die Stellungnahme enthält einen Vorschlag für Übergangsmaßnahmen und Ausnahmeregelungen mit einer Geltungsdauer von sechs Monaten bis drei Jahren, um insbesondere den neuen Anforderungen an ein Managementsystem, dem Fall von Organisationen, die erstmals einer Zertifizierungsverpflichtung unterliegen, sowie den Änderungen an den Vorschriften nach der Entscheidung, die Struktur der Vorschriften nach Veröffentlichung der Stellungnahme zu ändern, Rechnung zu tragen.

²

[http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).

II. Allgemeines

1. Zweck dieser Stellungnahme ist die Unterstützung der Europäischen Kommission bei der Ausarbeitung von Durchführungsbestimmungen für behördliche Anforderungen im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb und der Lizenzierung von Flugbesatzungen. Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008³ des Europäischen Parlaments und des Rates (nachstehend: die „Grundverordnung“) schafft einen geeigneten und umfassenden Rahmen für die Festlegung und Umsetzung gemeinsamer technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt.
2. Zielsetzung der vorgeschlagenen Vorschriften ist die Schaffung von Folgendem:
 - a. gemeinsamer von der Agentur und den Mitgliedstaaten einzuhaltender administrativer Anforderungen zur Umsetzung und Durchsetzung der Grundverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen hinsichtlich Flugbetriebs- und personeller Anforderungen, sogenannter „behördlicher Anforderungen“ (nachstehend: Teil-AR), und
 - b. gemeinsamer technischer Vorschriften zur Umsetzung und Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen hinsichtlich Flugbetriebs- und personeller Anforderungen, sogenannter „organisationsbezogener Anforderungen“ (nachstehend: Teil-OR). Die Anforderungen gemäß Teil-OR betreffen das Verwaltungs- und Managementsystem und die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung und Widerruf von Zeugnissen.

Die vorgeschlagenen Vorschriften basieren auf JAR-FCL und JAR-FSTD, auf ICAO-Normen und empfohlenen Handlungsweisen (SARPs), einschlägigen gemeinsamen Umsetzungsverfahren der Joint Aviation Authorities (JAA) auf dem Gebiet des Flugbetriebs und der Lizenzierung von Flugbesatzungen sowie auf bestehenden Anforderungen bezüglich Abschnitt B in der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003⁴ und (EG) Nr. 2042/2003⁵. Sie berücksichtigen weiterhin die folgenden Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

- a. Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft⁶;
- b. Verordnung (EU) Nr. 996/2010⁷ über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG und
- c. Richtlinie 2003/42/EG⁸ über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt.

3 Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

4 Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6).

5 Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1).

6 ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3-20.

7 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35-50).

3. Die Stellungnahme wurde gemäß dem Verfahren angenommen, das vom Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (die Agentur)⁹ im Einklang mit Artikel 19 der Grundverordnung festgelegt wurde.
4. Diese Stellungnahme basiert auf den folgenden NPA:
 - NPA 2008-22b mit Entwurfsvorschlägen für Durchführungsbestimmungen (Implementing Rules) und zugehörigen annehmbaren Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) und Anleitungen (Guidance Material, GM) für behördliche Anforderungen (Teil-AR, Teilabschnitt GEN, Abschnitt I, II und III, Teilabschnitte FCL, ATO, AeMC und MED);
 - NPA 2008-22c mit Entwurfsvorschlägen für Durchführungsbestimmungen und damit zusammenhängende AMC und GM für organisationsbezogene Anforderungen (Teil-OR, Teilabschnitt GEN, ATO und AeMC);

NPA 2009-02d enthielt Entwurfsvorschläge für Durchführungsbestimmungen und damit zusammenhängende AMC und GM für zuständige Aufsichtsbehörden bezüglich Vorfeldinspektionen (AR.GEN. Abschnitt IV) für den Betrieb (AR.OPS) und für Flugbegleiter (AR.CC). Diese werden in dieser Stellungnahme nicht behandelt; sie werden in der ersten zu veröffentlichenden Stellungnahme über den Flugbetrieb behandelt werden.

III. Konsultation

5. NPA 2008-22 wurde am 31. Oktober 2008 auf der EASA-Website (<http://www.easa.europa.eu>) veröffentlicht. NPA 2009-02 wurde am 30. Januar 2009 veröffentlicht.

Der Beratungszeitraum für diese NPA wurde gemäß Artikel 6 Absatz 6 des Regelsetzungsverfahrens¹⁰ auf Antrag der Beteiligten verlängert, um eine zeitliche Überschneidung der Beratungszeiträume der ersten Erweiterungs-NPA¹¹ zu erreichen. Bis zum Fristablauf am 28. Mai 2009 (NPA 2008-22) bzw. 31. Juli 2009 (NPA 2009-02) waren bei der Agentur 9 405 Kommentare zu Teil-AR und Teil-OR von über 400 Kommentatoren eingegangen, darunter einzelstaatliche Luftfahrtbehörden, Berufsverbände, private Unternehmen und Einzelpersonen. Die Gesamtzahl der Kommentare zu beiden NPA betrug 18 243.

6. Die Überprüfung von Kommentaren wurde gemäß der von der Agentur und der Europäischen Kommission erarbeiteten und vom Verwaltungsrat und vom EASA-Ausschuss gebilligten gemeinsamen Verfahrensweise für die Erweiterung der EU-Zuständigkeiten durchgeführt.¹² Dies beinhaltet eine zeitlich gestaffelte Vorgehensweise für die Bearbeitung der Vorschriften für die erste Erweiterung, sodass die Vorschläge mit den verfügbaren Ressourcen und im Komitologieverfahren Zug um Zug abgearbeitet werden können. Damit soll außerdem eine effiziente Arbeitsweise bei der Überprüfung von Kommentaren erreicht werden: Einerseits die rechtzeitige Veröffentlichung des CRD,

⁸ Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt (ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23–36).

⁹ Beschluss des Verwaltungsrats bezüglich des von der Agentur anzuwendenden Verfahrens zur Veröffentlichung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen (Regelsetzungsverfahren). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

¹⁰ Beschluss 08-2007 des EASA-Verwaltungsrats zur Änderung bzw. Aufhebung des Regelsetzungsverfahrens, angenommen auf der Sitzung des Verwaltungsrates 03-2007 vom 13. Juni 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

¹¹ Es handelt sich um NPA 2008-22 über behördliche und organisationsbezogene Anforderungen und NPA 2009-02 über Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb von EU-Betreibern (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

¹²

http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%202015%2009%2009.pdf.

um die Veröffentlichung der Vorschriften bis 8. April 2012, dem in Artikel 70 der Grundverordnung festgelegten Termin, nicht zu gefährden; andererseits sollte die Agentur CRD vorlegen, die es den Beteiligten erlauben, die an NPA vorgenommenen Änderungen, die ICAO-Konformität und Unterschiede zwischen EU-OPS¹³/gemeinsamen Luftfahrtvorschriften (Joint Aviation Requirements, JAR) in der erforderlichen Weise ohne Weiteres festzustellen. Mit dieser Arbeitsweise wird Artikel 7 des EASA-Regelsetzungsverfahrens Genüge getan.

7. Die geänderten Regelsetzungstexte wurden mit den für NPA 2008-22 und 2009-02 eingerichteten Überarbeitungsgruppen ausführlich erörtert. Die Zusammensetzung der Überarbeitungsgruppen orientierte sich an derjenigen der anfänglichen Arbeitsgruppen, die für die Regelsetzungsaufgaben OPS.001 und FCL.001 eingerichtet wurden. Die Mitgliederzahl dieser anfänglichen Arbeitsgruppen wurde gemäß den Verfahrensregeln für die Mitgliedschaft in Regelsetzungsgruppen um weitere Vertreter von Beteiligten und einen Vertreter der Standardisierungsabteilung der Agentur erhöht. Teil-AR wurde gemeinsam mit Teil-OR behandelt, um die Konsistenz der Ergebnisse und Effizienz beim Überprüfungsprozess sicherzustellen. Der Überprüfungsprozess beinhaltete auch eine enge Abstimmung mit den Überarbeitungsgruppen für die technischen Flugbetriebsanforderungen (Technical Air Operations OPS) (NPA 2009-02b) und Konsultation der für die zweite Erweiterung (Flughäfen, Flugverkehrsmanagement, Flugsicherungsdienste) geschaffenen Arbeitsgruppen.
8. Die CRD für Teil-AR und Teil-OR mit Kommentarzusammenfassungen und den entsprechenden Agenturantworten und der geänderte Text wurden am 4. Oktober 2010 auf der Website der Agentur veröffentlicht. Die CRD enthielten eine Übersicht über alle Personen und/oder Organisationen, von denen Kommentare eingegangen waren. Bis zum Schlusstermin am 6. Dezember 2010 gingen bei der Agentur 1 020 Kommentare zu Teil-AR und Teil-OR von über 70 Kommentatoren ein, hauptsächlich nationalen Luftfahrtbehörden, Berufsverbänden, gemeinnützigen Organisationen und privaten Unternehmen. Weitere Informationen zu diesen Reaktionen und ihrer Berücksichtigung in dieser Stellungnahme sind unter den entsprechenden Teilabschnitt- und Abschnitt-Überschriften dieser Erläuterung zu finden.

IV. Ziel der Stellungnahme der Agentur

9. In der Grundverordnung hat der europäische Gesetzgeber den Umfang der Kompetenzen und Befugnisse, die von den Mitgliedstaaten auf die Gemeinschaft übertragen werden, und die wesentlichen Sicherheitsziele definiert, die durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden sollen. Der europäische Gesetzgeber hat ferner die Europäische Kommission ermächtigt, über das Komitologieverfahren Durchführungsbestimmungen zur Grundverordnung zu erlassen, wie dies in den Erwägungsgründen 37 und 38 der Grundverordnung allgemein beschrieben ist.
10. Die Grundverordnung schafft die gesetzliche Grundlage für den Erlass von Anforderungen gegenüber den zuständigen Aufsichtsbehörden der Mitgliedstaaten durch die Europäische Kommission. Die Existenz dieser Anforderungen ist ein wichtiges Instrument für das Erreichen des Hauptziels der Grundverordnung: die Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit. Nur dadurch, dass gemeinsame Anforderungen an die nationalen Luftfahrtbehörden gestellt werden, kann sichergestellt werden, dass EU-Recht einheitlich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten angewandt wird.
11. Die Regulierung von Zeugnissen und Zulassungen erfordert die Festlegung von Anforderungen an Antragsteller und Inhaber und die zuständigen Aufsichtsbehörden gleichermaßen. Teil-AR schafft Anforderungen an Behörden, die Befugnisse hinsichtlich

¹³ Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen.

Erteilung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf und Aufsicht über Zeugnisse, Berechtigungen, Lizenzen, Bescheinigungen und Zulassungen gemäß Artikel 7 und 8 der Grundverordnung ausüben. Die vorgeschlagenen Vorschriften setzen weiterhin die entsprechenden Bestimmungen in Artikel 10, 11, 13, 14, 15, 18 Buchstabe d, Artikel 22, 24 und 54 der Grundverordnung um.

Teil-OR schafft gemeinsame technische Vorschriften für Betreiber, Ausbildungseinrichtungen für Piloten, flugmedizinische Zentren und Inhaber von Zeugnissen für Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD) gemäß Artikel 7 und 8 der Grundverordnung. Gemeinsame behördliche und organisationsbezogene Anforderungen tragen wesentlich zur einheitlichen Anwendung von EU-Recht bei, indem sie die Anforderungen hinsichtlich der Aufsicht und des Managementsystems für alle Beteiligten im Bereich des Betriebs und der Lizenzierung von Flugbesatzungen vereinheitlichen.

12. Im Einklang mit den Grundsätzen einer leistungsorientierten Regelsetzung wurde bei der Erstellung dieser Stellungnahme das Gleichgewicht zwischen Durchführungsbestimmungen und AMC überprüft, um die Angemessenheit und Robustheit der Vorschriften in einer Zeit sicherzustellen, in der Fortschritte bei der digitalen Kommunikation, in der Informatik und in anderen Fachgebieten unzählige technische Alternativen eröffnet haben, die Anzahl von Auswahlmöglichkeiten ausufert und die Komplexität und Dichte von Betriebsabläufen stetig zunimmt. Grundlegende Sicherheitselemente werden als Durchführungsbestimmungen festgelegt; nicht-wesentliche Umsetzungsaspekte werden als AMC oder GM aufgenommen. Diese erhöhte Komplexität der Betriebs- und Luftfahrtaktivitäten, mit mehrfachen Interaktionen zwischen den Elementen des Systems, zwingt Behörden und Organisationen zur Einführung effektiver Managementsysteme.
13. Um die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Rahmen des Abkommens von Chicago zu unterstützen und das Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt in Europa ständig zu verbessern, enthält Teil-AR einige wesentliche Elemente für die Schaffung eines umfassenden Managementsystems auf EU-Ebene, das die Zuständigkeiten der EU und der Mitgliedstaaten im Sicherheitsmanagement regelt. Dieser Rahmen gewährleistet die Einhaltung der einschlägigen ICAO-Normen bei Sicherheitsmanagementsystemen (Safety Management Systems, SMS) und einzelstaatlichen Sicherheitsprogrammen (State Safety Programmes, SSP) für alle EU-Mitgliedsstaaten. In diesem Bereich ist die Agentur einem ganzheitlichen Ansatz bei Managementsystemen verpflichtet, der SMS als grundlegendes Element des Managementsystems von Organisationen und Behörden versteht. Diesbezüglich stehen die gemeinsamen behördlichen Anforderungen in einem direkten Zusammenhang mit der Umsetzung des Europäischen Luftfahrtsicherheitsprogramms (European Aviation Safety Programme, EASP). In diesem Bereich werden derzeit detaillierte Anforderungen und zugehörige AMC und GM entwickelt, die das Sicherheitsprogramm auf EU-Ebene umfassen und die Interaktion zwischen den Mitgliedstaaten und der Agentur definieren. Dieses Material wird auf den Arbeiten basieren, die derzeit vom Europäischen Beratungsausschuss für die Luftfahrtsicherheit (European Aviation Safety Advisory Committee, EASAC) insbesondere bezüglich des EASP koordiniert werden.
14. In Hinblick auf die Übertragung der entsprechenden ICAO-Normen auf SMS schlägt Teil-OR in Teilabschnitt GEN konsolidierte allgemeine Anforderungen an Managementsysteme vor, die die Anwendbarkeit auf alle Organisationen gewährleisten, die Inhaber eines Zeugnisses als Organisation gemäß der Grundverordnung sind. Die vorgeschlagenen Anforderungen gewährleisten eine vollständige Einhaltung der einschlägigen ICAO-Normen bezüglich SMS und können zugleich an die Größe einer Organisation und die Natur und Komplexität ihrer Aktivitäten angepasst werden. Der Vorschlag der Agentur fördert einen integrierten Zugang zu Managementsystemen unter Einschluss der Konformitätsüberwachung und des Sicherheitsmanagements, statt bestehenden Managementsystemen ein weiteres System zu überlagern. Die Auswertung von ICAO-Richtlinien und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARPs) zu SMS hat ergeben, dass viele Elemente von ICAO-SMS auch von der Initiative „Konsistenz der

Organisationszulassungen“ (Consistency of Organisation Approvals, COrA) erfasst sind, die unter den gemeinsamen JAA-Implementierungsverfahren eingeleitet wurde (siehe auch Vorab-NPA (Advance Notice of Proposed Amendment, A-NPA) 15-2006¹⁴). Die ICAO-Zielsetzung, SMS in allen Luftfahrtbereichen einzuführen, führt zwangsläufig zu denselben Grundsätzen optimierter Anforderungen für die Zulassung von Organisationen und bei den Anforderungen an ein Aufsichts- und gemeinsames Managementsystem.

15. Gemeinsame und harmonisierte behördliche Anforderungen, nebst den entsprechenden organisationsbezogenen Anforderungen, die für alle Aufgabenbereiche im Zusammenhang mit Flugbetrieb und Flugbesatzung gelten, wurden so konzipiert, dass die wichtigsten COrA-Empfehlungen umgesetzt werden. Da die JAR schrittweise und mehr oder weniger unabhängig für jeden Bereich erarbeitet wurden, war das reglementierte Material in vielen Aspekten unterschiedlich. Während der Umsetzung der JAR traten Inkonsistenzen bei den Organisationszulassungen zutage. Während einige dieser Inkonsistenzen wegen der Besonderheiten des jeweiligen Bereichs gerechtfertigt waren, traf dies auf viele andere nicht zu.
16. Die Agentur hatte sich anfänglich dafür entschieden, die Organisationszulassungen nach und nach zu harmonisieren. In einem ersten Schritt wurden diese Empfehlungen beim Entwurf der Durchführungsbestimmung für den Flugbetrieb und die Lizenzierung von Flugbesatzungen berücksichtigt. Im nächsten Schritt war geplant, diese für die NPA der zweiten Erweiterung (Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste und Flugplätze) umzusetzen. In einer späteren Phase sollten die COrA-Empfehlungen innerhalb der Lufttüchtigkeitsvorschriften¹⁵ (Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 und 2042/2003) umgesetzt werden, um eine vollständige Konsistenz der Anforderungen an Behörden und Organisationen in allen Zuständigkeitsbereichen der Agentur zu erreichen. Die Agentur verweist ausdrücklich auf die Bedeutung einer Konsistenz der Organisationszulassungen im Hinblick auf die Bereitschaft ihrer Partner wie z. B. der US-amerikanischen Federal Aviation Administration (FAA) und der kanadischen Transport Canada Civil Aviation (TCCA), die EASA-Vorschriften zu akzeptieren. Die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen und Zeugnissen würde durch harmonisierte und optimierte Anforderungen für die Erteilung solcher Zulassungen und Zeugnisse erheblich erleichtert.
17. Eine spezielle langfristige COrA-Zielsetzung war die Schaffung eines einzigen Zulassungssystems mit unterschiedlichem Geltungsbereich, das zu einem Standard-Antragsformular und einem einzigen Zeugnis mit einer eindeutigen Zulassungsnummer für verschiedene zugelassene Organisationen führen würde, wobei unterschiedliche Kriterien für die jeweilige Zulassung beibehalten werden sollten. Ein solches einheitliches Zulassungssystem wäre nicht nur deshalb vorteilhaft, weil eine erhebliche Anzahl von Organisationen Inhaber mehrerer Zulassungen sind, sondern auch deshalb, weil zugelassene Organisationen nicht im luftleeren Raum existieren. In vielen Fällen sind sie eng mit anderen zugelassenen Organisationen verbunden, und es ist davon auszugehen, dass sich diese Tendenz in der Zukunft verstärken wird. Dieses Ziel kann jedoch nicht ohne einen klaren Konsens zwischen den Beteiligten bezüglich der Notwendigkeit optimierter gemeinsamer behördlicher und organisationsbezogener Anforderungen erreicht werden, die für alle technischen Bereiche innerhalb der EASA-Vorschriften gelten.
18. Einige Beteiligte brachten Bedenken bezüglich der Zweckmäßigkeit der Schaffung einer horizontalen Vorschriftenstruktur für alle flugsicherheitsrelevanten Vorschriften zum Ausdruck. Sie verwiesen auf die zu erwartenden Schwierigkeiten bei einer Ausdehnung der Verfahrensweise auf weitere Tätigkeitsbereiche der Agentur, wenn eine Übereinkunft über solche gemeinsamen behördlichen und organisationsbezogenen Anforderungen mit einer größeren Zahl Beteiligter schwieriger zu erreichen wäre. Gleichzeitig empfahl die

¹⁴ [http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COrA%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COrA%20(26.09.06).pdf).

¹⁵ Bei den Lufttüchtigkeitsvorschriften, die direkt aus den JAR hervorgehen, wird als Voraussetzung für die Umsetzung der Anforderungen an ein gemeinsames Managementsystem, die mit Teil-OR vorgeschlagen wurden, um SMS auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeit umzusetzen, eine Konsistenzprüfung erforderlich sein.

Europäische Kommission einen Verzicht auf die horizontale Vorschriftenstruktur, um eine rechtzeitige Verabschiedung der Vorschriften für die erste Erweiterung zu gewährleisten. Die strukturellen Änderungen und erforderlichen nicht wesentlichen Anpassungen der Bestimmungen nach einer Neuverteilung auf die entsprechenden technischen Vorschriften (FCL, Flugbegleiter (CC), MED, OPS) erfolgen nach Veröffentlichung dieser Stellungnahme auf der Website der Agentur. Im Hinblick auf eine Vereinfachung dieser Änderungen im Entwurfsmaterial wurden Teil-AR und Teil-OR in einer einzigen Stellungnahme zusammengefasst, während alle Elemente, die sich ausschließlich auf den Betrieb beziehen, entfernt wurden.

Dies betrifft einschlägige Artikel und Absätze in der Mantelregulierung, Begriffsbestimmungen und Vorschriften in den Durchführungsbestimmungen, die nur für gewerbliche Betreiber, für Betreiber, die der Verpflichtung zur Abgabe einer Erklärung gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Grundverordnung unterliegen, und für private Betreiber anderer als technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge relevant sind. Diese Punkte werden in die Stellungnahme zum Flugbetrieb übertragen.

Anhang I dieser Erläuterung enthält eine tabellarische Gegenüberstellung der Vorschriftenbezeichnungen und -Titel wie mit den CRD für Teil-AR/Teil-OR veröffentlicht und wie in dieser Stellungnahme enthalten.

V. Umfang und Struktur der Stellungnahme der Agentur

19. Diese Stellungnahme umfasst:

- a. allgemeine behördliche und organisationsbezogene Anforderungen in Bezug auf fliegendes Personal und den Flugbetrieb (AR.GEN mit Ausnahme von Abschnitt IV, „Vorfeldinspektionen“, und OR.GEN);
- b. spezifische behördliche Anforderungen in Bezug auf die Lizenzierung von und Aufsicht über Flugbesatzungen (AR.FCL);
- c. spezifische behördliche Anforderungen in Bezug auf Bescheinigungen für und Aufsicht über die Flugbegleiter (AR.CC);
- d. spezifische behördliche und organisationsbezogene Anforderungen in Bezug auf die Zertifizierung von und/oder Aufsicht über zugelassene Ausbildungseinrichtungen (AR.ATO und OR.ATO);
- e. spezifische behördliche und organisationsbezogene Anforderungen in Bezug auf die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten (AR.FSTD und OR.FSTD);
- f. spezifische behördliche und organisationsbezogene Anforderungen in Bezug auf die Ausstellung flugmedizinischer Tauglichkeitszeugnisse und/oder auf flugmedizinische Zentren (AeMC) (AR.MED; AR.AeMC und OR.AeMC).

Die bereichsspezifischen behördlichen und organisationsbezogenen Anforderungen an den Flugbetrieb (AR.OPS und OR.OPS) und Vorfeldinspektionen (AR.GEN Abschnitt IV¹⁶), die mit den CRD zu Teil-AR und Teil-OR veröffentlicht wurden, werden in die erste Stellungnahme aufgenommen, die zum Flugbetrieb veröffentlicht wird. Diese Übertragung betrifft auch die spezifischen Durchführungsbestimmungen zur Erklärung (AR.GEN.345 und OR.GEN.145), da diese ausschließlich für nicht gewerbsmäßige Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge gelten.

Die Stellungnahme ist wie folgt strukturiert:

- Mantelregulierung „Behördliche Anforderungen – Organisationsbezogene Anforderungen“;

¹⁶ Die bisher in AR.GEN. Abschnitt IV enthaltenen Bestimmungen über Vorfeldinspektionen werden mit den behördlichen Anforderungen für den Flugbetrieb als Teilabschnitt „Vorfeldinspektionen“ veröffentlicht.

- Anhang I – In der Mantelregulierung verwendete Begriffsbestimmungen in Teil-AR und Teil-OR;
 - Anhang II – Behördliche Anforderungen – Teil-AR;
 - Anhang III – Organisationsbezogene Anforderungen – Teil-OR.
20. Zwei neue Teilabschnitte werden mit dieser Stellungnahme zur Zusammenfassung von Anforderungen an Flugsimulationsübungsgeräte vorgeschlagen, die sich bisher in AR.ATO bzw. OR.ATO befanden:
- Teilabschnitt AR.FSTD mit spezifischen Anforderungen an die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten;
 - Teilabschnitt OR.FSTD mit spezifischen Anforderungen an die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten und an Organisationen, die Flugsimulationsübungsgeräte betreiben.

Die nachfolgenden Diagramme zeigen die Struktur von Anhang II Teil-AR und von Anhang III Teil-OR wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen.

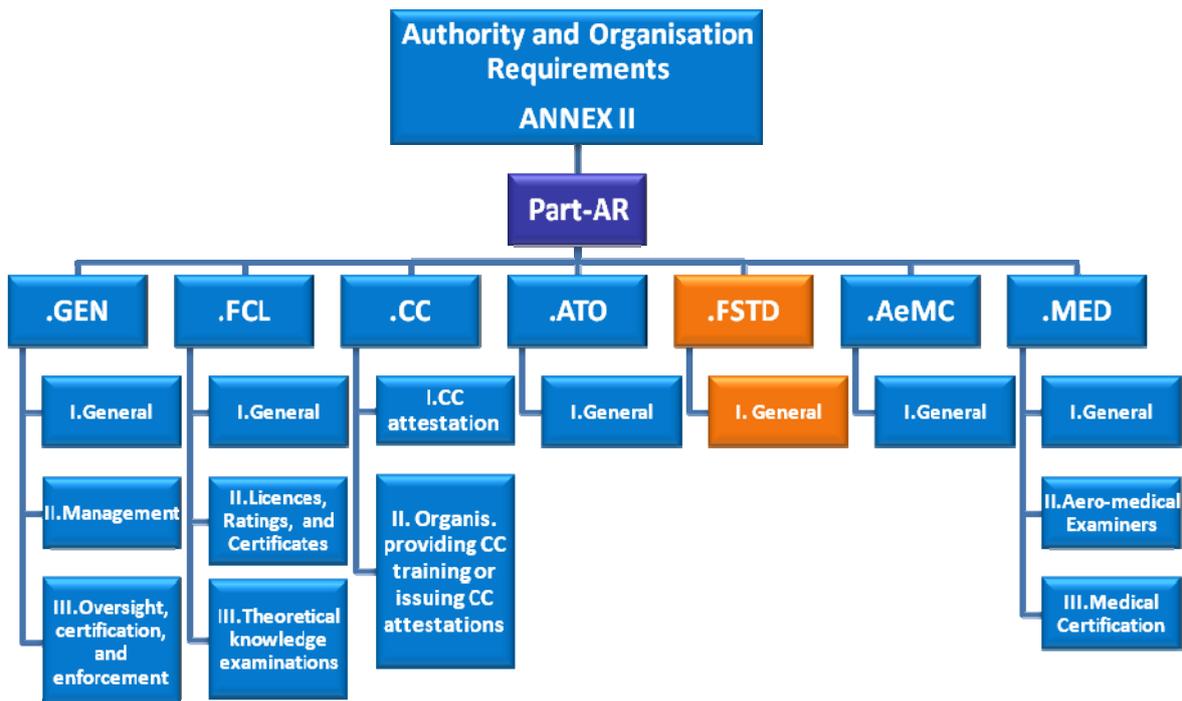


Diagramm 1: Behördliche Anforderungen

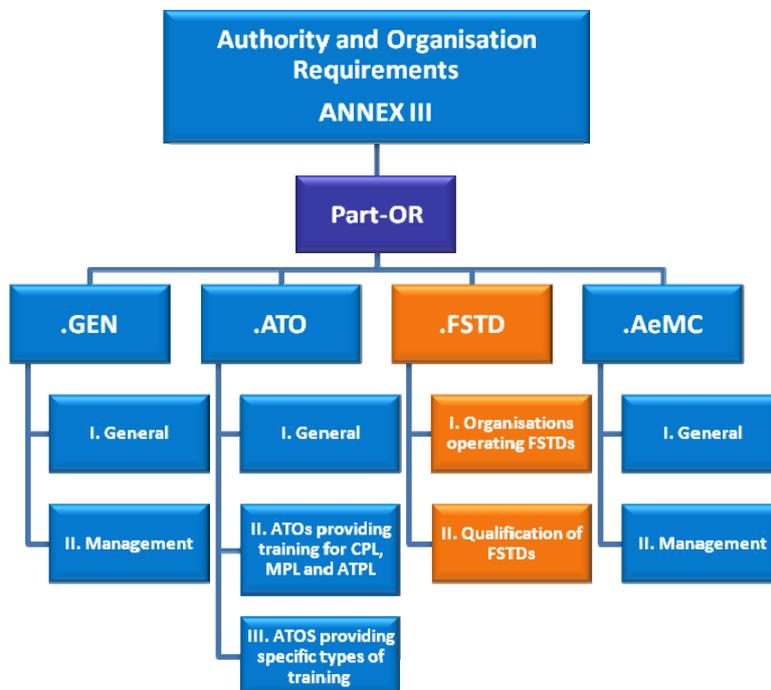


Diagramm 2: Organisationsbezogene Anforderungen

VI. Begründung Teil-AR

Allgemeines

21. Teil-AR, wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen, besteht aus sieben Teilabschnitten, die weiter in Abschnitte mit allgemeinen Anforderungen und den bereichsspezifischen Anforderungen für die zuständige Aufsichtsbehörde entsprechend der Art des Zeugnisses, der Zulassung oder Tätigkeit gegliedert sind:
- Teil-AR Teilabschnitt GEN, allgemeine Anforderungen;
 - Teil-AR Teilabschnitt FCL, spezifische Anforderungen in Bezug auf die Lizenzierung von Flugbesatzungen;
 - Teil-AR Teilabschnitt CC, spezifische Anforderungen in Bezug auf Bescheinigungen für und Aufsicht über die Flugbegleiter;
 - Teil-AR Teilabschnitt ATO, spezifische Anforderungen in Bezug auf zugelassene Ausbildungseinrichtungen;
 - Teil-AR Teilabschnitt FSTD, spezifische Anforderungen in Bezug auf die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten;
 - Teil-AR Teilabschnitt AeMC, spezifische Anforderungen in Bezug auf flugmedizinische Zentren, und
 - Teil-AR Teilabschnitt MED, spezifische Anforderungen an die flugmedizinische Zertifizierung.
22. Der in der Stellungnahme vorgeschlagene Text enthält die Änderungen an den ursprünglichen Vorschlägen der Agentur (wie in NPA 2008-22b und 2009-02d veröffentlicht) aufgrund der öffentlichen Konsultation sowie weitere Änderungen, die nach Analyse und Bewertung der Reaktionen zum CRD vorgenommen wurden.

Konsultation

23. Für Teil-AR und Teil-OR gingen bei der Agentur 1 020 Reaktionen von über 70 Kommentatoren ein, und zwar Luftfahrtbehörden aus Österreich, Belgien, Deutschland, Frankreich, Finnland, Italien, Irland, den Niederlanden, Norwegen, Spanien, Schweden, der Schweiz und Großbritannien sowie von Berufsverbänden, gemeinnützigen Organisationen, privaten Unternehmen und einigen Einzelpersonen. Die US Federal Aviation Administration (FAA) überprüfte die CRD ebenfalls und hatte keine Kommentare hierzu. Von den eingegangenen Reaktionen beziehen sich 530 auf Teil-AR und 490 auf Teil-OR. Die Mehrzahl der Reaktionen betraf Teilabschnitt GEN. Rund 20 % der 1 020 Reaktionen betrafen die AMC und GM zu Teil-AR und Teil-OR.

Die nachfolgenden Diagramme zeigen die Verteilung der Reaktionen zu Teil-AR auf die einzelnen Teilabschnitte.

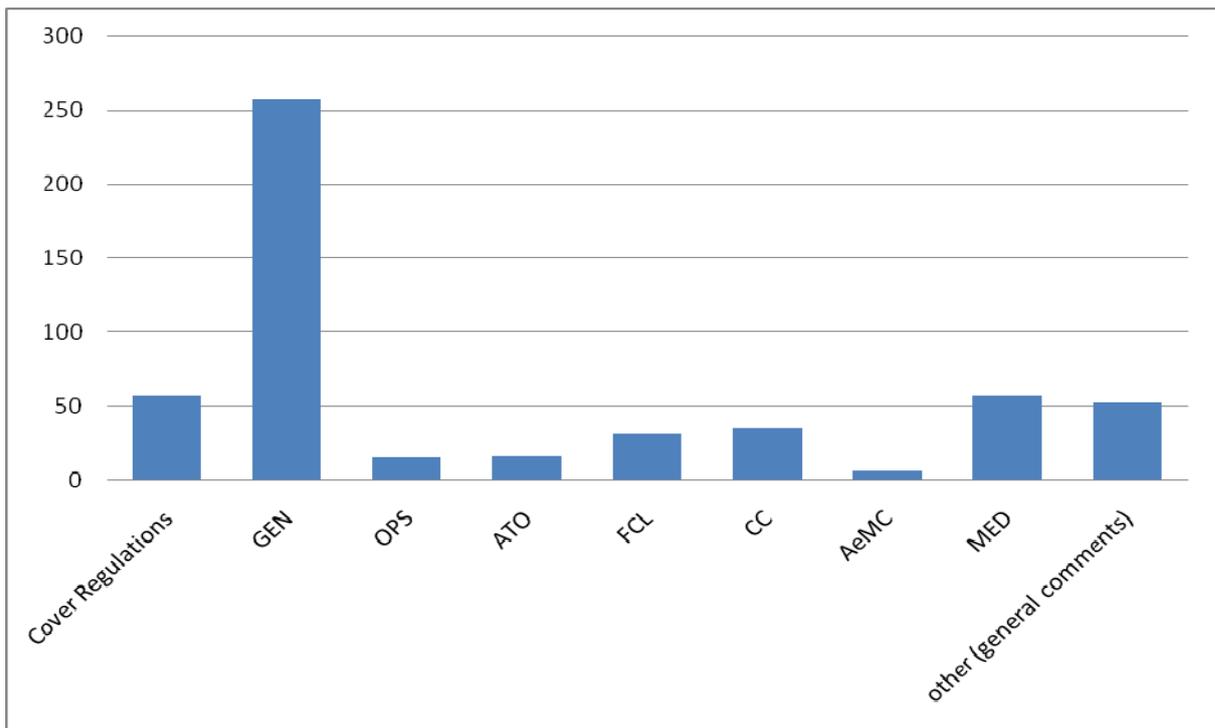


Diagramm 1: Reaktionen zu Teil-AR – Verteilung

24. Die Herkunft der Reaktionen ist nachfolgend aufgeschlüsselt. Angesichts der Tatsache, dass Reaktionen von Branchendachverbänden üblicherweise im Namen der einzelnen Mitglieder übermittelt werden, ist davon auszugehen, dass der Anteil der Branchenverbände in dieser Graphik unterrepräsentiert ist. Dass die Mehrzahl der Reaktionen von einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden stammt, überrascht allerdings nicht.

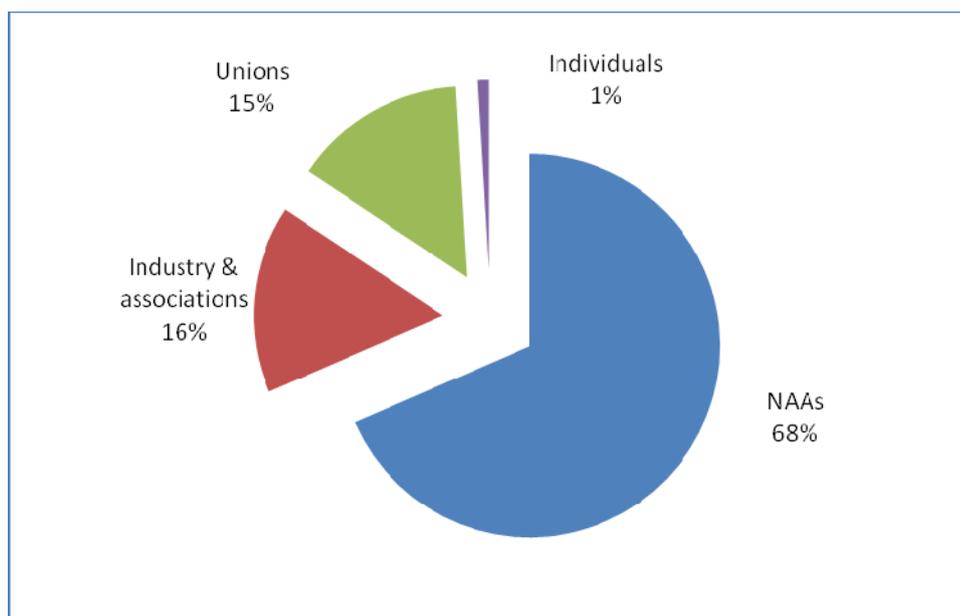


Diagramm 2: Reaktionen zu Teil-AR – Herkunft

Geltungsbereich und Anwendbarkeit

25. Teil-AR, wie in dieser Stellungnahme vorgeschlagen, gilt für die Lizenzierung von Flugbesatzungen, die Ausstellung von Bescheinigungen für und Aufsicht über Flugbegleiter, die Zulassung und fortlaufende Aufsicht über zugelassene Ausbildungseinrichtungen und flugmedizinische Zentren, die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten, die Aufsicht über die Inhaber einer Qualifikationsbescheinigung für Flugsimulationsübungsgeräte und die Ausstellung flugmedizinischer Tauglichkeitszeugnisse. Teilabschnitt GEN von Teil-AR definiert allgemeine Anforderungen an die zuständigen Aufsichtsbehörden, d. h. diejenigen, die für alle technischen Bereiche innerhalb des Geltungsbereichs anwendbar sind.

Teilabschnitt GEN von Teil-AR, wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen, umfasst drei Abschnitte:

- Abschnitt I Allgemeines;
- Abschnitt II Management und
- Abschnitt III Aufsicht, Zertifizierung und Durchsetzung.

26. Diese setzen einschlägige Artikel der Grundverordnung bezüglich der Interaktionen zwischen zugelassenen Organisationen und der zuständigen Aufsichtsbehörde, der Zusammenarbeit und des Informationsaustausches zwischen den zuständigen Aufsichtsbehörden und der Agentur, der Zulassung von Nachweisverfahren als Alternative zu den von der Agentur festgelegten Nachweisverfahren, der Notwendigkeit, sofort auf ein Sicherheitsproblem zu reagieren, sowie der Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf von Zeugnissen und Zulassungen um. Teilabschnitt GEN enthält weiterhin Anforderungen an die Organisation und das Managementsystem von zuständigen Aufsichtsbehörden, die von unmittelbarer Bedeutung für ihre Aufsichtskapazitäten sind.

Grundverordnung	Behördliche Anforderungen
Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d – Ziele Artikel 15 – Informationsnetz	Sicherheitsprogramm (Mantelregulierung Artikel 3)
Artikel 18 – Tätigkeiten der Agentur Artikel 19 – Stellungnahmen, Zertifizierungen und Anleitungen	Nachweisverfahren (AR.GEN.120)
Artikel 7 – Piloten	Aufsichtskapazitäten (Mantelregulierung Artikel 4) Aufsicht (AR.GEN.300)
Artikel 7 – Piloten (ATO, AeMC, FSTD)	Aufsichtsprogramm (AR.GEN.305)
Artikel 8 – Flugbetrieb	Erstzertifizierung (AR.GEN.310 und 315) Änderungen – Organisationen (AR.GEN.330)
Artikel 8 Absatz 4 – Flugbetrieb – Flugbegleiter	Feststellungen (AR.GEN.350) Durchsetzung – Personen (AR.GEN.355)
Artikel 10 – Aufsicht und Durchsetzung	Aufsicht (AR.GEN.300) Aufsichtsprogramm (AR.GEN.305) Feststellungen (AR.GEN.350) Durchsetzung – Personen (AR.GEN.355)
Artikel 13 + Anhang V Qualifizierte Stellen	Zuweisung von Aufgaben (AR.GEN.205)
Artikel 14, Artikel 18 Buchstabe d Flexibilitätsbestimmungen	Flexibilitätsbestimmungen (Mantelregulierung Artikel 5)
Artikel 15 – Informationsnetz	Mitteilungen an die Agentur (AR.GEN.125)

Grundverordnung	Behördliche Anforderungen
	Aufsichtsprogramm (AR.GEN.305) Managementsystem (AR.GEN.200)
Artikel 14 – Flexibilitätsbestimmungen Artikel 15 – Informationsnetz Artikel 22 Absatz 1 – Zulassung für den Flugbetrieb	Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem (AR.GEN.135)
Artikel 24 Überwachung der Anwendung der Vorschriften	Managementsystem (AR.GEN.200) Änderungen am Managementsystem (AR.GEN.210)
Artikel 54 Inspektionen in den Mitgliedstaaten	Änderungen am Managementsystem (AR.GEN.210) Führung von Aufzeichnungen (AR.GEN.220)

Tabelle 1: Durch Teil-AR umgesetzte Artikel der Grundverordnung

27. Im Einklang mit der ganzheitlichen Verfahrensweise wurde beim Entwurf der Anforderungen in Teilabschnitt GEN auf möglichst weitgehende Übereinstimmung und Kompatibilität mit den einschlägigen Vorschriften im Bereich Flugplätze, Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste sowie derjenigen der Lufttüchtigkeit geachtet. Angesichts ihrer Allgemeingültigkeit berücksichtigen die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen in angemessener Weise die kritischen Elemente (Critical Elements, CE) eines von der ICAO definierten Sicherheitsaufsichtssystems¹⁷, insbesondere hinsichtlich:

- CE-3: Einzelstaatliches Zivilluftfahrtsystem und einzelstaatliche Sicherheitsaufsichtsfunktionen
- CE-4: Qualifizierung und Schulung von technischem Personal
- CE-5: Technische Leitlinien, Werkzeuge und die Bereitstellung sicherheitskritischer Informationen
- CE-6: Lizenzierungs-, Zertifizierungs-, Autorisierungs- und/oder Zulassungsverpflichtungen
- CE-7: Überwachungsverpflichtungen
- CE-8: Beseitigung von Sicherheitsproblemen.

Die ICAO-Normen über die Umsetzung eines Sicherheitsprogramms des Staates (State Safety Programme, SSP) erlegen dem Staat die Schaffung von Mechanismen zur Sicherstellung einer effektiven Überwachung dieser kritischen Elemente auf¹⁸.

28. Die vorgeschlagenen Vorschriften stützen sich darüber hinaus auf einschlägige Bestimmungen in EU-OPS Teilabschnitt C „Luftverkehrsbetreiberzeugnis und Aufsicht über Luftfahrtunternehmen“¹⁹ und in den JAA-JIP enthaltene Bestimmungen. Die Durchführungsbestimmungen und damit zusammenhängenden AMC in Teilabschnitt GEN Teil-AR stehen vollständig im Einklang mit den einschlägigen Normen bezüglich der

¹⁷ Siehe ICAO-Dokument 9735 *Safety Oversight Audit Manual*, 2. Fassung – 2006, Anlage C – durch Bewertung der effektiven Umsetzung der kritischen Elemente eines Sicherheitsaufsichtssystems wird die Fähigkeit eines Landes zu einer Sicherheitsaufsicht als Teil des ICAO-Programms zur universellen Bewertung der Sicherheitsaufsicht ermittelt.

¹⁸ Siehe ICAO Anhang 1 Anlage C und ICAO Anhang 6 Anlage J, „Framework for the State Safety programme“ Abs. 3.1.

¹⁹ Vergleichstabellen für die Regelungen in EU-OPS und JAR-OPS 3 sind in den CRD für Teil-AR und Teil-OR, enthalten, siehe <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/crd%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>

Sicherheitsaufsicht in ICAO Anhang 6²⁰ Teil I Anlage 5 und Teil III Anlage 1. Eine Ausnahme bildet Norm 5.5, „Vergütung und Beschäftigungsbedingungen“, für die keine Entsprechung in Teil-AR vorgeschlagen werden kann, da es für solche Bedingungen keine Bestimmungen im EU-Recht gibt.

ICAO Anhang 6 Teil I – Anlage 5 ICAO Anhang 6 Teil III – Anlage 1	EASA-Vorschriften
1. Primäre Rechtsvorschriften für den Luftverkehr	Verordnung (EG) Nr. 216/2008 OR.GEN.140
2. Spezifische Betriebsvorschriften	Verordnung (EG) Nr. 216/2008; Grundlegende Anforderungen, Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Teil-AR Teilabschnitt OPS
3. CAA-Struktur und Sicherheitsaufsichtsfunktionen	AR.GEN.200 Buchstabe a Absatz 2 ausreichende Zahl von Mitarbeitern Mantelregulierung Artikel 4
4. Technische Leitlinien	AR.GEN.200 Buchstabe a Absatz 1 AR.GEN.300 Buchstabe f
5. Qualifiziertes technisches Personal	AR.GEN.200 Buchstabe a Absatz 2 GM1 und 2-AR.GEN.200 Buchstabe a Absatz 2
6. Lizenzierungs- und Zertifizierungsverpflichtungen	AR.GEN.200 Buchstabe a Absatz 1 – AMC1- AR.GEN.305 Buchstabe b-OPS AR.GEN.310 – AMC1-AR.GEN.310 Buchstabe a- OPS
7. Fortlaufende Überwachungsverpflichtungen	AR.GEN.200 Buchstabe a Absatz 1; AR.GEN.300 AR.GEN.305; AMC1-AR.GEN.305 Buchstabe b
8. Beseitigung von Sicherheitsproblemen	AR.GEN.200 Buchstabe a Absatz 1 und AR.GEN.350 AR.GEN.350

Tabelle 2: Entsprechungen zwischen einschlägigen ICAO-Normen über die Aufsicht und Teil-AR

29. Teilabschnitt GEN von Teil-AR schlägt allgemeine Anforderungen vor, die auf alle Arten von Zeugnissen und Zulassungen angewandt werden können, und setzt damit die Schlussfolgerungen des JAA-CORa-Berichts im Hinblick auf leistungsbezogene Aufsicht und optimierte Zulassungsprozesse um, womit Konsistenz bei den Organisationszulassungen geschaffen wird, soweit eine solche Konsistenz für Organisationen unerlässlich ist, damit sie effektive (Sicherheits-)Managementsysteme einrichten können. Die ICAO-Zielsetzung, SMS in allen Luftfahrtbereichen einzuführen, führt zwangsläufig zu denselben Grundsätzen des Managements und der Zulassung von Organisationen.
30. Im Endergebnis unterscheidet sich, da Teil-AR auf bestehenden Vorschriften basiert und Anforderungen vorschlägt, die vollständig im Einklang mit den einschlägigen ICAO-Normen für staatliche Sicherheitsaufsichtssysteme stehen, der Kern der aufsichtsbehördlichen Aufgaben, die in den mit dieser Stellungnahme vorgeschlagenen

²⁰ ICAO Anhang 1 enthält keine solche Anlage über die Sicherheitsaufsicht.

Durchführungsbestimmungen festgelegt sind, nicht grundlegend von denjenigen, die die zuständigen Aufsichtsbehörden schon heute wahrnehmen. Zusätzliche Aufgaben finden ihre Berechtigung entweder direkt in der Grundverordnung (d. h. Umsetzung der Artikel, die sich auf die erste Erweiterung beziehen, Erreichen des Hauptziels der Grundverordnung im Hinblick auf die Sicherheit, Standardisierung und Harmonisierung) oder in den ICAO-Normen in Bezug auf die Schaffung eines SSP.

Mantelregulierung – Punkte, die für Teil-AR relevant sind

31. Die Mantelregulierung enthält Bestimmungen, die für die Mitgliedstaaten, d. h. nicht für die zuständigen Aufsichtsbehörden, gelten: Artikel 3 legt fest, dass die Mitgliedstaaten und die Agentur Flugsicherheitspläne erstellen müssen, die eine laufende Verbesserung der Sicherheit zum Ziel haben. Weiterhin wird den Mitgliedstaaten auferlegt, ihre Sicherheitspläne abzustimmen, da die Flugsicherheit jetzt eine gemeinsame Aufgabe der EASA-Staaten ist. Insbesondere erlaubt es die nunmehr geltende gemeinsame Zuständigkeit innerhalb der Europäischen Union nicht mehr, dass ein Mitgliedstaat isoliert einen Sicherheitsplan umsetzt. In absehbarer Zeit wird weiteres Material zur Unterstützung der gemeinsamen Umsetzung der Anforderungen des ICAO-Sicherheitsprogramms des Staates (SSP) in einem europäischen Rahmen zur Verfügung gestellt werden. Dieses wird auf den Arbeiten basieren, die derzeit vom Europäischen Beratungsausschuss für die Luftfahrtsicherheit (European Aviation Safety Advisory Committee, EASAC) insbesondere bezüglich des EASP-Handbuchs koordiniert werden.
32. Artikel 4 der Mantelregulierung schlägt Anforderungen bezüglich der Aufsichtskapazitäten vor. Diese Bestimmungen, die vollständig im Einklang mit den einschlägigen kritischen ICAO-Elementen eines Sicherheitsaufsichtssystems stehen, erlegen den Mitgliedstaaten zusätzlich auf, dafür Sorge zu tragen, dass ihr Aufsichtspersonal die erforderlichen Berechtigungen zur Durchführung von Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben besitzt und keinen Interessenkonflikten ausgesetzt ist.
33. Artikel 5 der Mantelregulierung legt fest, welche Angaben in der von einem Mitgliedstaat übersandten Mitteilung, wenn dieser Mitgliedstaat die Flexibilitätsbestimmungen gemäß Artikel 14 Absatz 1, Artikel 14 Absatz 4 und Artikel 14 Absatz 6 der Grundverordnung in Anspruch nehmen möchte, und von der Agentur gemacht werden müssen, wenn letztere gemäß Artikel 18 Buchstabe d²¹ der Grundverordnung eine Freistellung erteilt. Dies soll eine einheitliche Anwendung der einschlägigen Bestimmungen gewährleisten und die Effizienz bei der Erteilung von Freistellungen und Abweichungen verbessern, ohne einen Mehraufwand zu verursachen.
34. Artikel 9 der Mantelregulierung verpflichtet Mitgliedstaaten, der Agentur Unterlagen bezüglich der Aufsicht über außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten liegende ATO und AeMC zu übertragen, da die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für solche Organisationen nach dem 8. April 2012 endet. Einzelheiten zur Übertragung solcher Unterlagen gibt die Agentur den betreffenden zuständigen Aufsichtsbehörden bekannt.

In Artikel 10 der Mantelregulierung ist das Datum des Inkrafttretens und der Anwendbarkeit festgelegt. Bei der Festlegung, inwieweit es erforderlich ist, eine Übergangsregelung anzuwenden bzw. die Umsetzung der behördlichen Anforderungen aufzuschieben, hat die Agentur berücksichtigt, dass die vorgeschlagenen behördlichen Anforderungen weitgehend auf schon bestehenden Regelungen beruhen und keine Elemente enthalten, die bezüglich der Organisation einer zuständigen Aufsichtsbehörde im Bereich der Zertifizierung und Aufsicht grundsätzlich neu wären. Sie hat weiterhin berücksichtigt, dass Mitgliedstaaten, die Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago sind, schon seit vielen Jahren Sicherheitsaufsichtssysteme einführen. Wichtiger ist, dass Mitgliedstaaten zum Zeitpunkt der Anwendbarkeit der neuen Vorschriften in der Lage sein müssen, neue Anträge auf der Grundlage der neuen Anforderungen zu bearbeiten, was bedeutet, dass ihre Organisations- und Aufsichtssysteme auf den neuesten Stand

²¹ Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009.

gebracht werden müssen. Zu dem im CRD gemachten Vorschlag, Mitgliedstaaten eine Frist von 12 Monaten für die Aktualisierung ihrer administrativen Verfahren zur Erfüllung der neuen Vorschriften einzuräumen, gingen Kommentare von fünf europäischen Luftfahrtbehörden ein, die eine Verlängerung dieser Frist auf 24 Monate wünschten. Nach der internen Überprüfung hat die Agentur diese Bestimmung schließlich gestrichen, weil sie nicht mit den vorgeschlagenen Ausnahmeregelungen vereinbar ist und vor allen Dingen möglicherweise im Widerspruch zur Verordnung (EG) Nr. 736/2006 der Kommission über die Arbeitsweise der Europäischen Agentur für Flugsicherheit bei Inspektionen zur Kontrolle der Normung steht²². Es sollte jedoch mehr Zeit für die notwendigen Anpassungen und Aktualisierungen bei den detaillierten Aufsichtsverfahren und damit zusammenhängenden Systemen wie z. B. Software-Anwendungen aufgrund von Änderungen der Vorschriftenbezeichnungen nach der Entscheidung, zu einer vertikalen Vorschriftenstruktur zurückzukehren, eingeräumt werden. Um dem Rechnung zu tragen, wurde in Artikel 10 Absatz 2 eine allgemeine Übergangsfrist von 6 Monaten aufgenommen.

Übergangsmaßnahmen und Ausnahmeregelungen für Organisationen sind in Absatz 81 bis 86 dieser Erläuterung dargelegt.

Teil-AR, Teilabschnitt GEN, Abschnitt I – Allgemeines

35. Abschnitt I ergänzt die auf der Ebene der Mantelregulierung definierten Anforderungen an die Mitgliedstaaten um allgemeine Anforderungen an die zuständigen Aufsichtsbehörden. Ziel ist insbesondere die Vereinfachung der Zusammenarbeit und des Informationsaustausches zwischen Behörden und der Agentur sowie zwischen den Behörden untereinander. Diese Bestimmungen leiten sich von den hochrangigen Bestimmungen der Grundverordnung her (insbesondere Artikel 5 Absatz 5, Artikel 7 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 5, Artikel 10, Artikel 15, Artikel 22 Absatz 1 und Artikel 24). Abschnitt I enthält darüber hinaus Verpflichtungen bezüglich der Aufsichtsunterlagen, die die einschlägigen Bestimmungen der Mantelregulierung über Aufsichtskapazitäten im Zusammenhang mit dem kritischen Element der ICAO CE-5, „Technische Leitlinien, Werkzeuge und die Bereitstellung sicherheitskritischer Informationen“ ergänzen.
36. Abschnitt I verlangt ferner von den zuständigen Aufsichtsbehörden die Zurverfügungstellung sicherheitsrelevanter Informationen an die Agentur (AR.GEN.125 Buchstabe b). Richtlinie 2003/42/EG²³ enthält zwar die Vorschrift obligatorischer Sicherheitsmeldungen im Falle ernster Zwischenfälle, jedoch ist die Agentur der Meinung, dass die entsprechenden Durchführungsmaßnahmen²⁴ keine ausdrückliche Anforderung bezüglich der Notwendigkeit enthalten, der Agentur alle verfügbaren Sicherheitsinformationen in einem geeigneten Format zu übermitteln. Die Agentur sollte insbesondere über Probleme im Zusammenhang mit dem Entwurf, mit Betriebseignungsdaten (Operational Suitability Data, OSD) und der Betriebssicherheit wie im EASP genannt und in Bereichen informiert werden, für die die Agentur ausdrücklich festgelegt hat, dass sie sicherheitsrelevant sind. AMC-Material wird aufgrund der derzeit laufenden Arbeiten im Rahmen des internen Ereignis-Meldesystems (Internal Occurrence Reporting System, IORS) der Agentur für AR.GEN.125 Buchstabe b aufgenommen. Dies wiederum wird der Agentur ein wichtiges Werkzeug für die Erstellung des vom Gesetzgeber verlangten Jahressicherheitsberichts an die Hand geben²⁵.

²² ABI. L 129 vom 17.5.2006, S. 10.

²³ Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt (ABI. L 167 vom 4.7.2003, S. 23).

²⁴ Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission vom 12. November 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Zusammenführung der gemäß der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgetauschten Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt in einem Zentralspeicher, Text von Bedeutung für den EWR (ABI. L 294 vom 13.11.2007, S. 3).

²⁵ Artikel 15 Absatz 4 der Grundverordnung.

37. Abschnitt I enthält Anforderungen für die Behandlung von Nachweisverfahren, die eine Alternative zu den von der Agentur herausgegebenen annehmbaren Nachweisverfahren darstellen. Der Begriff „annehmbare Nachweisverfahren“ (Acceptable Means of Compliance, AMC) im Sinne von Artikel 18 und 19 der Grundverordnung wird hauptsächlich für technisches/verfahrenstechnisches Material verwendet, das die Mitgliedstaaten und die Industrie bei der Umsetzung der Grundverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen verwenden sollen. In dieser Hinsicht stellt ein AMC ein Beispiel für ein Verfahren zur Einhaltung der Vorschrift dar. Weil das diesbezügliche, von der Agentur herausgegebene Material keine Gesetzeskraft besitzt, ist es für der Regelung unterliegende Personen nicht verpflichtend, und diesen steht es frei, die Einhaltung der einschlägigen Anforderungen auf anderem Wege nachzuweisen. Andererseits war es jedoch die Absicht des Gesetzgebers, Antragstellern mit solchem Material Rechtssicherheit zu gewähren und eine einheitliche Umsetzung zu erreichen, weshalb er dieses Material mit der Vermutung der Vorschriftsgemäßheit ausgestattet hat. Das AMC verpflichtet die zuständigen Aufsichtsbehörden dahingehend, dass der Regelung unterliegenden Personen, die dieses erfüllen, die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zugestanden werden muss. Es besteht jedoch insoweit Flexibilität, als Beteiligte der zuständigen Aufsichtsbehörde alternative Nachweisverfahren vorschlagen können und, sofern sie den Nachweis dafür erbringen können, dass ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden kann, diese alternativen Nachweisverfahren zugelassen und umgesetzt werden können.
38. Ziel des mit dem CRD gemachten Vorschlags war es, eine einheitliche Bearbeitung solcher Alternativen durch die zuständigen Aufsichtsbehörden zu erreichen und für volle Transparenz zu sorgen, die im gegenwärtigen System fehlt. Die gesetzliche Grundlage für den Mechanismus der alternativen Nachweisverfahren und die Verpflichtungen der zuständigen Aufsichtsbehörden findet sich unter anderem in Artikel 5 Absatz 5, Artikel 7 Absatz 6 und Artikel 8 Absatz 5 der Grundverordnung, in denen festgelegt ist, dass Durchführungsbestimmungen über die Erteilung, Beibehaltung und Änderung von Zeugnissen und Zulassungen erlassen werden sollen. Da alternative Nachweisverfahren hauptsächlich Verfahren sind, die von Antragstellern zum Nachweis der Einhaltung von Durchführungsbestimmungen verwendet werden, hielt es die Agentur für notwendig, für Antragsteller wie auch für Behörden ein Verfahren für die Handhabung dieser alternativen Nachweisverfahren zu schaffen. Die rechtliche Grundlage für die Rolle und die Verpflichtungen der Agentur bilden die der Agentur übertragenen Befugnisse zur Überwachung der Umsetzung der Vorschriften durch die zuständigen Aufsichtsbehörden und zur Standardisierung ihrer Arbeitsweise (siehe Artikel 10 und Artikel 24 der Grundverordnung).
39. Für die Zwecke der Standardisierung und Harmonisierung wurde eine Verpflichtung der zuständigen Aufsichtsbehörde festgelegt, die Agentur über alle alternativen Nachweisverfahren zu informieren, die sie zugelassen hat oder verwendet, sowie allen Organisationen und Personen unter ihrer Aufsicht die alternativen Nachweisverfahren zur Verfügung zu stellen, die die zuständige Aufsichtsbehörde selbst verwendet, um die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften zu erreichen. Dies bedeutet eine neue Aufgabe für die zuständigen Aufsichtsbehörden, die jedoch auf der Grundlage bestehender Mechanismen und Verfahren umgesetzt werden kann; der zusätzliche Aufwand wird daher als begrenzt eingeschätzt.

Aus den NPA-Kommentaren und CRD-Reaktionen geht deutlich hervor, dass eine Mehrheit der Beteiligten eine systematische Ex-ante-Bewertung aller alternativen Nachweisverfahren seitens der Agentur vor deren Zulassung und/oder Umsetzung durch die zuständige Aufsichtsbehörde wünscht. Das Hauptargument lautete, dass gleiche Bedingungen für alle geschaffen werden müssten und die in dem Umstand liegende Unsicherheit beseitigt werden müsse, dass alternative Nachweisverfahren, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde ohne Beteiligung der Agentur zugelassen wurden, nachträglich für ungültig erklärt werden könnten, z. B. während einer Inspektion zur Kontrolle der Normung. Die Grundverordnung enthält kein Mandat für eine solche Ex-ante-Zulassung durch die Agentur, da sie die Umsetzung der Vorschriften den

Mitgliedstaaten überlässt. Daher gibt es im Rahmen der derzeitigen Rechtslage keine Abhilfe für diese Bedenken. Um aber dennoch den Bedenken der Beteiligten Rechnung zu tragen, ist ein abmilderndes Element in der Weise vorgesehen, dass eine ausdrückliche Verpflichtung der zuständigen Aufsichtsbehörde besteht, ein System zur durchgängigen Bewertung und Überwachung aller alternativen Nachweisverfahren zu schaffen. In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die Anwendung von Nachweisverfahren, die von einer zuständigen Aufsichtsbehörde zugelassen wurden, auf Organisationen beschränkt ist, die unter der Aufsicht dieser Behörde stehen. Das bedeutet, dass andere Organisationen, die dieselben alternativen Nachweisverfahren nutzen möchten, diese erneut mit ihrer zuständigen Aufsichtsbehörde bearbeiten müssen.

40. Schließlich hat die Agentur aufgrund von Reaktionen zum CRD die Begriffsbestimmungen vereinfacht, indem der Begriff „zusätzliche Nachweisverfahren“ gestrichen und die Definition von „alternativen Nachweisverfahren“ auf Verfahren, die eine Alternative zu bestehenden annehmbaren Nachweisverfahren darstellen, und neue Nachweisverfahren der Grundverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen erweitert wurde, sofern keine entsprechenden annehmbaren Nachweisverfahren der Agentur vorhanden sind.

Teil-AR, Teilabschnitt GEN, Abschnitt II – Management

41. Die Vorschriften in Abschnitt II verpflichten die zuständigen Aufsichtsbehörden, ein Managementsystem einzurichten und zu verwalten, um ihre Verpflichtungen zu erfüllen und ihre in Teil-AR festgeschriebenen Zuständigkeiten wahrzunehmen. Die Hauptelemente eines solchen Managementsystems entsprechen den typischen Anforderungen an ein Managementsystem von Organisationen:
- dokumentierte Richtlinien und Verfahren;
 - ausreichendes und angemessen ausgebildetes Personal, einschließlich der Verpflichtung zu einer Planung der Verfügbarkeit von Personal;
 - Ernennung von Führungspersonal für die verschiedenen Tätigkeitsbereiche;
 - geeignete Einrichtungen und Räumlichkeiten;
 - eine Funktion zur Überwachung der Einhaltung des Managementsystems, einschließlich der Ernennung einer Person oder Gruppe von Personen, die für die Überwachung der Einhaltung verantwortlich ist/sind;
 - Sicherstellung, dass Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben, die für die zuständige Aufsichtsbehörde durchgeführt werden, die einschlägigen Anforderungen erfüllen;
 - ein System zur Ermittlung von Änderungen, die sich auf das Managementsystem auswirken, und zur Durchführung von Maßnahmen zur Sicherstellung, dass dieses System effektiv bleibt, und
 - ein Aufzeichnungssystem zur Sicherstellung der Rückverfolgbarkeit der durchgeführten Tätigkeiten.
42. Diese Anforderungen an ein Managementsystem werden um eine spezifische Anforderung zur Schaffung von Verfahren für den effektiven Informationsaustausch mit und die Unterstützung von anderen Behörden ergänzt, die die Anforderungen von Artikel 15 Absatz 1 der Grundverordnung näher ausführt. Die allgemeinen Anforderungen an die Managementsysteme zuständiger Aufsichtsbehörden, die mit Abschnitt II vorgeschlagen wurden, stehen in einem direkten Zusammenhang mit den kritischen Elementen der Sicherheitsaufsichtssysteme der ICAO CE-4, „Qualifizierung und Schulung von technischem Personal“, und CE-5, „Technische Leitlinien, Werkzeuge und die Bereitstellung sicherheitskritischer Informationen“. Diese Anforderungen unterstützen die Umsetzung von SSP und tragen zur Schaffung eines effektiven Aufsichtssystems bei, um reglementierten Organisationen einen Anreiz zur Einführung von Managementsystemen im Einklang mit Teil-OR zu geben.

43. Zur Unterstützung des Standardisierungsprozesses und zur Förderung der Weiterentwicklung dieses Prozesses in Richtung einer fortlaufenden Überwachung²⁶ schreibt Abschnitt II auch vor, dass die zuständigen Aufsichtsbehörden der Agentur die einschlägigen Unterlagen über ihr Managementsystem und Änderungen hieran vorlegen müssen.
44. Bezüglich der Verwendung qualifizierter Stellen (AR.GEN.205) kritisierten einige Mitgliedstaaten die Aufnahme spezifischer Bestimmungen in Teil-AR und wandten ein, dass Artikel 13 und Anhang V der Grundverordnung diesbezüglich ausreichen. Dagegen ist die Agentur der Auffassung, dass die Grundverordnung keine Bestimmungen darüber enthält, wie die genannten Verpflichtungen sichergestellt werden müssen, und hält daher an diesen Bestimmungen fest, wenn auch in geänderter Form: Die Vorschrift enthält jetzt Bestimmungen zur Übertragung von Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben durch die zuständige Aufsichtsbehörde an juristische oder natürliche Personen und konzentriert sich auf die einzuhaltenden Kriterien. Solche spezifischen Vorschriften sollen gewährleisten, dass alle Zertifizierungs- oder Aufsichtsaufgaben, die für die zuständige Aufsichtsbehörde durchgeführt werden, den einschlägigen Anforderungen in ähnlicher Weise genügen wie die Anforderungen an Organisationen bei der externen Vergabe von Tätigkeiten innerhalb ihrer eigenen Zulassungszuständigkeiten. Diese neue Durchführungsbestimmung dient unmittelbar der Sicherstellung eines hohen Sicherheitsniveaus bei den Zertifizierungs- und Aufsichtstätigkeiten der zuständigen Aufsichtsbehörde sowie einer einheitlichen Umsetzung der einschlägigen Bestimmungen der Grundverordnung.
45. Während die Bestimmungen in Abschnitt II auf bestehenden Anforderungen beruhen, wie z. B. denjenigen in Abschnitt B der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 auf dem Gebiet der Organisation, Qualifikation und Ausbildung, Verfahren, Betriebseinrichtungen, Führung von Aufzeichnungen usw. der zuständigen Aufsichtsbehörden, bringen sie auch neue Aufgaben für die zuständigen Aufsichtsbehörden mit sich:
- Weiterleitung von Verfahren und Änderungen hieran an die Agentur, Information der Agentur über Änderungen am Managementsystem (AR.GEN.200 Buchstabe d und AR.GEN.210 Buchstabe c);
 - Definition und Umsetzung von Verfahren für die Teilnahme an einem gegenseitigen Informationsaustausch und der Unterstützung anderer zuständiger Aufsichtsbehörden (AR.GEN.200 Buchstabe c) und
 - Umsetzung eines Systems zur Überwachung der Einhaltung (AR.GEN.200 Buchstabe a Absatz 4, 5), einschließlich der Einführung eines Systems für die erstmalige und fortlaufende Bewertung juristischer und natürlicher Personen, die Zertifizierungs- oder Aufsichtsaufgaben für die zuständige Aufsichtsbehörde durchführen (AR.GEN.205).

Während bei Tätigkeit a. und b. davon ausgegangen werden kann, dass sich die Behörden auf die vorhandenen Ressourcen und Kommunikationskanäle verlassen können, wird anerkannt, dass Tätigkeit c. weitere Ressourcen erforderlich machen könnte. Die Verantwortung der Mitgliedstaaten für die Bereitstellung der erforderlichen Aufsichtskapazitäten und Ressourcen für die zuständigen Aufsichtsbehörden, damit diese ihre Aufgaben gemäß den einschlägigen Anforderungen durchführen können, sind in Artikel 4 Absatz 4 der Mantelregulierung klar definiert. Dies wird die gesetzliche Grundlage dafür schaffen, dass alle weiteren Aufgaben finanziert werden können. In diesem Zusammenhang sollte darauf hingewiesen werden, dass ein effektives

²⁶ Das Verfahren der fortlaufenden Überwachung (Continuous Monitoring Approach, CMA) beinhaltet die Schaffung eines Systems zur fortlaufenden Überwachung der Mitgliedstaaten gemäß einem harmonisierten und konsistenten Verfahren. Die Überwachung der Sicherheitsaufsichtskapazität von Mitgliedstaaten wird auf den folgenden vier wesentlichen Schritten beruhen: (1) Sammlung und Überprüfung von Sicherheitsdaten, (2) Analyse und Messung des Niveaus der Sicherheitsaufsichtskapazität, (3) Identifizierung und Bewertung damit zusammenhängender Risiken, (4) Erstellung und Einführung von Strategien zur Risikoeindämmung.

Managementsystem, einschließlich einer effektiven Überwachung der Einhaltung, ein wertvoller Faktor sein könnte, um Kosteneffizienz bei Zertifizierungs- und Aufsichtsprozessen zu gewährleisten.

46. Außerdem enthalten die Bestimmungen von Abschnitt II jetzt die Verpflichtungen:
- a. der zuständigen Aufsichtsbehörden, ein Verzeichnis aller ausgestellten Zeugnisse für Organisationen, Zeugnisse für die FSTD-Qualifikation und Lizenzen, Berechtigungen, Zeugnisse und Bescheinigungen für Personal zu führen (AR.GEN.220 Buchstabe b);
 - b. der zuständigen Aufsichtsbehörden, Aufzeichnungen über die Bewertung von alternativen Nachweisverfahren zu führen, die von Organisationen vorbehaltlich der Zertifizierung und der Beurteilung alternativer Nachweisverfahren, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde selbst verwendet werden, vorgeschlagen wurden, und
 - c. zur Einführung eines Systems zur Planung der Verfügbarkeit von Personal (AR.GEN.200 Buchstabe a Absatz 2).

Auch wenn die derzeitigen Vorschriften solche Anforderungen nicht ausdrücklich enthalten, kann davon ausgegangen werden, dass die zuständigen Aufsichtsbehörden solche für die Einhaltung der neuen Anforderungen erforderlichen Verfahren im Rahmen ihrer Verwaltung von Zeugnissen und Zulassungen und ihres Personalmanagements bereits anwenden.

Teil-AR, Teilabschnitt GEN, Abschnitt III – Aufsicht, Zertifizierung und Durchsetzung

47. Dieser Abschnitt in Teilabschnitt GEN von Teil-AR stellt der zuständigen Aufsichtsbehörde die erforderlichen Elemente für den Austausch mit reglementierten Organisationen und Personen zur Verfügung. Er beschreibt allgemeine Aufsichtsgrundsätze, behandelt die Elemente des Aufsichtsprogramms und enthält Details zur den spezifischen Maßnahmen, Rollen und Verantwortlichkeiten der zuständigen Aufsichtsbehörden hinsichtlich Zertifizierung, fortlaufender Aufsicht und Durchsetzung. Er beruht auf bestehenden Verfahren in vorhandenen Vorschriften. Die Vorschriften bezüglich der Aufsicht berücksichtigen die hochrangigen Anforderungen in der Grundverordnung, um sicherzustellen, dass die Aufsicht nicht auf Organisationen und Personen beschränkt bleibt, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde zertifiziert sind.

Die entsprechenden Bestimmungen gehen zurück auf JIPs der JAA zu JAR-OPS und JAR-FCL sowie auf bestehende Anforderungen bezüglich Abschnitt B in den Verordnungen (EG) Nr. 1702/2003 und (EG) Nr. 2042/2003. Relevante Artikel der Grundverordnung sind für OPS: Artikel 8 Absatz 5; für FCL: Artikel 7 Absatz 6; für kooperative Aufsicht: Artikel 10, Artikel 11 und Artikel 15. Aufgrund der Reaktionen von Beteiligten werden spezifischere Anweisungen bezüglich der Erstzertifizierung und Aufsicht, insbesondere zu Prozessen, Qualifikationen von und angemessenem Bestand an Personal, Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen für Fluglehrer usw. in die AMC und GM aufgenommen.

48. Der mit der NPA gemachte Vorschlag enthielt Elemente aus den COra-Empfehlungen für die Ausstellung eines einzigen Zeugnisses als Organisation für Organisationen, die Zulassungen nach mehr als einem Teil besitzen. Die Analyse der NPA-Kommentare ergab klar, dass die Idee eines „einzigsten Zeugnisses“ nicht unterstützt wird: Die Branche verweist darauf, dass die ICAO keine „übergreifende“ Organisationszulassung zusätzlich zum Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) verlangt; dadurch würde also eine europäische Besonderheit geschaffen, die international nicht anerkannt ist. Die zuständigen Aufsichtsbehörden merkten an, dass die Bedingungen für die Ausstellung eines einzigen Zeugnisses und der Zusammenhang zwischen dem einzelnen Zeugnis als Organisation und den bereichsspezifischen Zeugnissen (AOC, ATO, AeMC) nicht deutlich genug festgelegt seien. Sie brachten weiterhin vor, dass das einzige Zeugnis als Organisation für die Aufsichtsbehörden einen deutlichen Mehraufwand bedeuten würde, der im Hinblick

auf die Sicherheit nicht gerechtfertigt sei. Da die Hauptziele der Idee eines einzigen Zeugnisses als Organisation auch erreicht werden können, ohne ein solches einziges Zeugnis auszustellen, verzichtete die Agentur darauf, diese Idee weiter zu verfolgen. Im Hinblick auf eine effektive Aufsicht ist es in der Tat weitaus sinnvoller, das Aufsichtsprogramm für Organisationen, die Zulassungen für mehr als einen Teil besitzen, zu straffen, als ein einzelnes Zeugnis als Organisation auszustellen. Die Anrechnung von Audit-Elementen für Organisationen, die nach mehr als einem Teil zertifiziert sind, ist erlaubt, wie in den AMC für AR.GEN.305 beschrieben.

49. Die NPA enthielt auch einen Vorschlag für eine kooperative Aufsicht²⁷ mit dem Ziel, die Grundlage für eine möglichst effiziente Aufsicht über diejenigen Tätigkeiten zu schaffen, die geographisch nicht auf den Mitgliedstaat beschränkt sind, in dem das Zeugnis ausgestellt wird. Das Hauptziel der Bestimmungen der kooperativen Aufsicht besteht darin, durch Ermunterung zu einer bestmöglichen lokalen Nutzung von Aufsichtsressourcen eine europäische Dimension in der Aufsicht zu schaffen und zugleich sicherzustellen, dass alle Personen, Organisationen und Luftfahrzeuge einer regelmäßigen Aufsicht unterliegen. Damit würden einige der spezifischen Empfehlungen der Konferenz der Generaldirektoren der Zivilluftfahrt über eine globale Strategie für die Sicherheitsaufsicht (abgehalten 1997 in den ICAO-Räumlichkeiten) umgesetzt, bei der die Notwendigkeit einer Koordination und Harmonisierung der Grundsätze und Verfahren für die Bewertung der Sicherheitsaufsicht auf einer internationalen Ebene bekräftigt und die Vorzüge eines regionalen Blickwinkels anerkannt wurden. Zu dem Vorschlag der Agentur gingen viele Kommentare ein. Die Mehrzahl der Kommentare kam von den zuständigen Aufsichtsbehörden, die Bedenken hinsichtlich einer eventuellen Verwässerung der Verantwortlichkeiten für die Aufsicht und hinsichtlich der praktischen Aspekte der Zusammenarbeit zwischen Behörden äußerten, da unterschiedliche Rechtssysteme und Sprachbarrieren ein Hindernis darstellen könnten. Die Bedenken von Seiten der Branche betrafen hauptsächlich den zusätzlichen Aufwand und eine mögliche Verdoppelung der Aufsicht im Falle von Organisationen, die in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind.
50. Gemäß den von der AR/OR-Überarbeitungsgruppe gemachten Empfehlungen und nach einer Besprechung zum Thema mit Vertretern des Beratungsgremiums der nationalen Behörden (Advisory Group of National Authorities, AGNA) wurden die einschlägigen Bestimmungen von AR.GEN. Abschnitt III entsprechend den von den Beteiligten zum Ausdruck gebrachten wesentlichen Bedenken weiter im Detail überarbeitet. Mit einem risikoorientierten Ansatz, bei dem hauptsächlich die in Artikel 3 der Mantelregulierung des einzelstaatlichen Sicherheitsplans genannten Sicherheitsprioritäten berücksichtigt werden, soll der Umfang der Aufsicht bei Tätigkeiten festgelegt werden, die im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaates von Personen oder Organisationen durchgeführt werden, die nicht von der zuständigen Aufsichtsbehörde zertifiziert sind. Die primäre Verantwortlichkeit der zuständigen Aufsichtsbehörde, die das Zeugnis ausgestellt hat, bleibt unverändert. Der Vorschlag wird um Bestimmungen für eine Zusammenarbeit auf freiwilliger Basis in Form von Vereinbarungen zwischen Behörden ergänzt, sodass ein Teil der Aufsicht von der Aufsichtsbehörde durchgeführt werden kann, in deren Gebiet die Tätigkeit durchgeführt wird, wodurch mehr Transparenz bezüglich dieser Tätigkeiten geschaffen wird. Dies soll ein Anreiz für die zuständigen Aufsichtsbehörden sein, ihre lokalen Ressourcen bestmöglich zu nutzen. Die Durchführungsbestimmungen in Bezug auf Feststellungen und Durchsetzung (AR.GEN.350 und AR.GEN.355) wurden entsprechend geändert. AR.GEN.350 wurde weiterhin bezüglich des Umgangs mit Fälschungen und Betrug geändert, um Konsistenz mit AR.CC herzustellen. Ein neuer Unterabsatz AR.GEN.300 Buchstabe f wurde hinzugefügt, der die bisher in AR.GEN.425 Buchstabe a enthaltene Bestimmung enthält, die in die Verordnung über den Flugbetrieb übertragen wird.

²⁷ Der Ausdruck „kollektive Aufsicht“, der in der Erläuterung zur NPA 2008-22 benutzt wurde, wird jetzt ersetzt durch „kooperative Aufsicht“, was die Zielsetzung der einschlägigen Bestimmungen besser wiedergibt.

51. Während die Agentur ihren Vorschlag bezüglich einer kooperativen Aufsicht entsprechend den wichtigsten von den Mitgliedstaaten zum Ausdruck gebrachten Bedenken geändert hat, hält sie es nach wie vor für wichtig, die Aufsicht auf alle Tätigkeiten innerhalb des Gebiets eines Mitgliedstaates auszudehnen und die Kooperation zwischen den zuständigen Aufsichtsbehörden der Mitgliedstaaten zu intensivieren, um die Herausforderungen des Binnenmarktes bewältigen zu können: Immer mehr Piloten und Betreiber, aber auch Flugprüfer und flugmedizinische Sachverständige, üben ihre Rechte in einem anderen EU-Land als demjenigen aus, das primär für ihre Aufsicht verantwortlich ist. Die Agentur schlägt daher eine Überprüfung der Umsetzung der kooperativen Aufsichtsbestimmungen und der Effektivität des Aufsichtssystems in der Zukunft vor, um nicht nur mögliche Lücken im Aufsichtssystem zum frühestmöglichen Zeitpunkt festzustellen, sondern auch, um zu ermitteln, ob spezifischere Bestimmungen erforderlich sind, mit denen die Aufsichtskapazitäten auf der europäischen Ebene im Hinblick auf die Sicherheit und auf die effiziente Nutzung von Ressourcen gefördert werden können.
52. Ein weiteres wichtiges Element, das mit der NPA vorgeschlagen wurde, ist der Übergang zu einer risikobasierten und leistungsbasierten Aufsicht, der ebenfalls auf die CoRA-Initiative zurückgeht. Nach einer Beurteilung von NPA-Kommentaren wurde das ursprünglich auf der Ebene der Durchführungsbestimmung festgelegte Aufsichtsintervall von 24 Monaten auf das AMC für AR.GEN.305 für das CRD verschoben, um Flexibilität zu schaffen. Dieser Übergang auf die AMC-Ebene löste Reaktionen von Beteiligten aus, die ernsthafte Bedenken bezüglich der Einführung eines rein risikobasierten Systems in der gegenwärtigen Phase äußerten: So wurde vorgebracht, dass ein solches System nicht eingeführt werden sollte, bevor nicht die Sicherheitsmanagementsysteme der reglementierten Organisationen eine ausreichende Reife erreicht und die zuständigen Aufsichtsbehörden durch die Sammlung und Analyse von einschlägigen Daten einen Überblick über ihre Sicherheitseffizienz bekommen hätten. Einige Beteiligte verwiesen zudem darauf, dass die gewährte Flexibilität von einigen Mitgliedstaaten dazu genutzt werden könnte, weitere Kürzungen der Ressourcen der zuständigen Aufsichtsbehörde zu rechtfertigen. Um diesen Bedenken zu begegnen, hat sich die Agentur bereit erklärt, das Intervall von 24 Monaten wieder auf die Ebene der Durchführungsbestimmungen zu verlagern, und schlägt jetzt eine Reihe von Kriterien für die Verlängerung oder Verkürzung dieses Standard-Aufsichtsintervalls vor. Diese Bestimmungen gelten für Organisationen, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde zertifiziert sind, und für Inhaber einer Qualifikationsbescheinigung für Flugsimulationsübungsgeräte.
53. AR.GEN.300 und AR.GEN.305 enthalten allgemeine Anforderungen an die Aufsicht über Personen mittels Inspektionen. Einige Verbände von Beteiligten und gemeinnützige Organisationen reagierten auf diese Bestimmungen und stellten die Notwendigkeit unangekündigter Inspektionsbesuche infrage. Sie vertraten überdies die Ansicht, dass die Bestimmungen weitere Kosten verursachen würden, die letztlich die Lizenzinhaber zu tragen hätten. Es wird ein AMC aufgenommen, das klarstellt, dass die Aufsicht über Personen, die Inhaber einer Lizenz, eines Zeugnisses, einer Berechtigung oder einer Bescheinigung sind, normalerweise im Rahmen der Aufsicht über Organisationen durchgeführt werden sollte, in denen diese Personen ihre Rechte ausüben. Zudem sollte die zuständige Aufsichtsbehörde die Einhaltung der einschlägigen Anforderungen bei der Eintragung von Vermerken in Berechtigungen oder deren Erneuerung überprüfen. Darüber hinaus sollte die zuständige Aufsichtsbehörde im Rahmen einer angemessenen Wahrnehmung ihrer Aufsichtsaufgaben in bestimmtem Umfang unangekündigte Überprüfungen vornehmen. Das AMC wird die Bestimmungen von ICAO-Dokument 9379, „Manual of procedures for the establishment and management of a State’s personnel licensing system“ enthalten.
54. Die Bestimmungen für eine „indirekte Genehmigung“ bestimmter Arten von Organisationsänderungen, wie in der NPA vorgeschlagen, wurden überprüft. Dieser Punkt wird jetzt in AR.GEN.330 „Änderungen – Organisationen“ berücksichtigt, und Änderungen werden in solche eingeteilt, die eine vorherige Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde erfordern, und solche, für die dies nicht gilt. Darüber hinaus werden

Bestimmungen für Organisationen aufgenommen, die Änderungen ohne vorherige Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde durchführen möchten: Die Organisation muss über ein Verfahren verfügen, das den Umfang solcher Änderungen festlegt und beschreibt, wie diese verwaltet werden, und muss dieses Verfahren der zuständigen Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorlegen (siehe AR.GEN.310 Buchstabe c). Die geänderten Bestimmungen entsprechen vollständig der Zielsetzung einer „indirekten Genehmigung“ oder von „für die Behörde annehmbaren“ Änderungen.

55. Die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen für Feststellungen und Durchsetzungsmaßnahmen wurden in der Weise geändert, dass die bisher in Teil-OR enthaltene Beschreibung der Feststellungen aufgenommen wurde und die Durchführungsbestimmungen an die an AR.GEN.300 und AR.GEN.305 in Bezug auf die kooperative Aufsicht vorgenommenen Änderungen angepasst wurden. Darüber hinaus wurden alle Erwähnungen von Sanktionen gestrichen, da diese in den einschlägigen nationalen Vorschriften geregelt werden, mit denen Artikel 68 der Grundverordnung umgesetzt wird. Schließlich wurde die Umsetzungsfrist für Abhilfemaßnahmen im Sinne bestehender Anforderungen in den Vorschriften für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit neu festgelegt.
56. Angesichts der Tatsache, dass ein großer Teil der mit AR.GEN Abschnitt III vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen auf bestehenden Anforderungen beruht, und unter Berücksichtigung der Verpflichtung der Mitgliedstaaten der ICAO, im Rahmen ihres Sicherheitsprogramms des Staates effektive Aufsichtssysteme einzuführen, beschränken sich die Aufgaben, die wirklich neu bzw. nicht Teil derjenigen sind, die sich von den Verpflichtungen gemäß dem Abkommen von Chicago herleiten, auf Folgendes:
 - a. Information von Personen und Organisationen, die einer Aufsichtsvereinbarung zwischen zuständigen Aufsichtsbehörden unterliegen (AR.GEN.300 Buchstabe e);
 - b. Genehmigung des Verfahrens der Organisation bezüglich Änderungen, die keiner vorherigen Genehmigung bedürfen (AR.GEN.310 Buchstabe c);
 - c. Information der zuständigen Aufsichtsbehörde, die das Zeugnis ausgestellt hat, wenn eine Nichteinhaltung der einschlägigen Anforderungen durch eine Organisation, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde oder einem anderen Mitgliedstaat oder der Agentur zertifiziert wurde, festgestellt wurde, sowie Vorlage einer Angabe des Schweregrads der Feststellung (AR.GEN.350 Buchstabe e) und
 - d. Information der zuständigen Aufsichtsbehörde, die die Lizenz, das Zeugnis, die Berechtigung oder die Bescheinigung erteilt hat, wenn eine Nichteinhaltung der einschlägigen Anforderungen durch eine Person, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde oder einem anderen Mitgliedstaat zertifiziert wurde, festgestellt wurde (AR.GEN.355 Buchstabe e).

Es kann davon ausgegangen werden, dass Behörden bei der Durchführung dieser zusätzlichen Aufgaben bestehende Ressourcen, Aufsichts- und Zertifizierungsprozesse sowie Kommunikationskanäle nutzen dürfen.

Teil-AR Teilabschnitt FCL

57. Teilabschnitt AR.FCL definiert spezifische Anforderungen an Behörden in Bezug auf die Lizenzierung von Flugbesatzungen. Er umfasst 3 Abschnitte:

- Abschnitt I Allgemeines
- Abschnitt II Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnisse
- Abschnitt III Prüfungen der theoretischen Kenntnisse.

Abschnitt I dieses Teilabschnitts legt die allgemeinen Anforderungen fest und beinhaltet Bestimmungen für die Aufzeichnungen in Bezug auf Lizenzierung, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde zu führen sind.

Abschnitt II legt die Zusatzbestimmungen für Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnisse fest. Er enthält Anforderungen in Bezug auf die Verfahren für die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer Lizenz, die Überwachung von Prüfern, spezifische Informationen für Prüfer, die Gültigkeitsdauer von Lizenzen, das Verfahren für die Neuerteilung einer Lizenz und die Bestimmungen für Einschränkung, Aussetzung und Widerruf von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen.

Abschnitt III enthält Bestimmungen für die Prüfungsverfahren der theoretischen Kenntnisse.

58. AR.FCL basiert hauptsächlich auf den bestehenden Anforderungen an Behörden in Bezug auf Ausbildungseinrichtungen und die Lizenzierung von Flugbesatzungen gemäß JAR-FCL. Auf der Grundlage der eingegangenen Kommentare und weiterer Gespräche mit den Mitgliedstaaten wurde die wichtigste Änderung am System für die Überwachung von Prüfern vorgenommen.

59. An diesem Teilabschnitt wurden nur wenige bedeutsame Änderungen vorgenommen. Die Anforderung bezüglich der Verfahren für die Erteilung und Verlängerung einer Lizenz (AR.FCL.200) wurde im Hinblick auf die Lizenzierung durch Prüfer geändert. Dies trägt den bereits in Teil-FCL angesprochenen Änderungen besser Rechnung und erlaubt es den zuständigen Aufsichtsbehörden, bestimmte Prüfer speziell hierzu zu ermächtigen.

Die meisten der eingegangenen Kommentare und Reaktionen befassten sich mit AR.FCL.205 (in Abschnitt II) bezüglich der Überwachung von Prüfern. Im CRD legte die Agentur eine Übersicht über die von den Behörden einzusetzenden Prüfer vor, um den Behörden einen Überblick zu geben. Angesichts der eingegangenen Reaktionen und der Gespräche mit den Mitgliedstaaten fügte die Agentur eine Verpflichtung der Behörden hinzu, auch die von einem anderen Mitgliedstaat zertifizierten Prüfer, die aber die Rechte auf ihrem Hoheitsgebiet ausüben, aufzunehmen. Zusätzlich nahm die Agentur eine Bestimmung auf (die bereits in JAR-FCL enthalten ist), dass die Behörden Verfahren für die Ernennung von Prüfern für bestimmte praktische Prüfungen erarbeiten müssen.

60. Es muss betont werden, dass die Aufgabe einer Erstellung und Veröffentlichung eines Verzeichnisses von Prüfern sowie die Notwendigkeit, Briefings für Prüfer zu organisieren, die in anderen Mitgliedstaaten zertifiziert sind, und der damit verbundene Verwaltungsaufwand einige zusätzliche Aufgaben für die zuständigen Aufsichtsbehörden mit sich bringt.

Die Bestimmung, dass Prüfern Sicherheitskriterien an die Hand gegeben werden müssen, die bei praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen zu beachten sind, wurde neu gefasst, um klarzustellen, dass sie auch für Prüfer gilt, die in einem anderen Mitgliedstaat zertifiziert wurden. In einem zukünftigen Regelsetzungsprozess wird dieser Punkt erneut behandelt werden, da bestimmte Elemente dieser Sicherheitskriterien als Ergebnis dieses Regelsetzungsprozesses Teil des Prüferhandbuchs sein werden.

61. Das Hauptproblem im Zusammenhang mit den Anforderungen in Abschnitt III war die Notwendigkeit einer gemeinsamen europäischen zentralen Fragenbank, einschließlich der Verteilungstabelle der Fragen und der Dauer der Prüfung in bestimmten Sachgebieten. AR.FCL.300 wurde im Hinblick auf einige redaktionelle Irrtümer und zur Klärung der Fragen in Bezug auf die europäische zentrale Fragenbank leicht abgeändert.
62. Auf der Grundlage der eingegangenen Reaktionen wurde der Standard-Lizenzvordruck, EASA-Vordruck 141, jetzt in Anlage I zu Teil-AR, ebenfalls überprüft, und es wurden während der Konsultationsphase verschiedene Änderungen gegenüber dem Lizenzvordruck in JAR-FCL vorgenommen. Einige der hauptsächlichen Änderungen sind:
- mit anderen europäischen Lizenzen übereinstimmendes Format;
 - Ebene und Gültigkeitsfrist für Sprachkompetenzvermerk hinzugefügt;
 - mehr Platz für die Verlängerung der Sprachkompetenzvermerke;
 - Platz für die spezifischen Bemerkungen auf der LAPL-Lizenz (nicht im Einklang mit ICAO);
 - zusätzliche Spalte für das Datum der Instrumentenflugberechtigungsprüfung hinzugefügt und
 - zusätzliche Zeile IVa für das Geburtsdatum (zur Angleichung an ICAO-Artikel 5.1.1.2)

In einem späteren Stadium wird ein weiterer Regelsetzungsprozess eingeleitet werden, bei dem eine Liste von standardisierten Abkürzungen (z. B. Berechtigungen, Luftfahrzeugkategorien) und von deren möglichen Kombinationen erarbeitet werden wird. Diese Liste sollte für die Einträge in der Lizenz und als Richtlinie für die zuständigen Aufsichtsbehörden und Prüfer für die Erteilung/Verlängerung/Erneuerung von Berechtigungen in der Lizenz verwendet werden.

Teil-AR Teilabschnitt CC

63. Dieser Teilabschnitt stellt eine Ergänzung der Anforderungen von Teilabschnitt GEN bezüglich der Bescheinigungen für Flugbegleiter und ihrer Inhaber dar. Hierin werden einige Anforderungen hinsichtlich der Spezifität von Flugbegleiterbescheinigungen im Sinne von Artikel 8 Absatz 4 und Artikel 8 Absatz 5 Buchstabe e der Grundverordnung eingehender dargestellt. Er besteht aus:
- Abschnitt I Flugbegleiterbescheinigungen
 - Abschnitt II Organisationen, die Flugbegleiterschulungen durchführen oder Flugbegleiterbescheinigungen ausstellen.
64. *Abschnitt I* befasst sich mit den Aspekten, die direkt mit der Flugbegleiterbescheinigung selbst zusammenhängen wie z. B. den beiden den Mitgliedstaaten für die Erteilung zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, dem zu verwendenden EASA-Standardvordruck und den Situationen, in denen es notwendig sein kann, dass die zuständige Aufsichtsbehörde im Rahmen ihrer Durchsetzungsaufgaben im Hinblick auf Personen Maßnahmen ergreift.
- Abschnitt II* befasst sich mit den Organisationen, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde vorbehaltlich bestimmter allgemeiner Bedingungen die Berechtigung erhalten können, Flugbegleiterschulungen durchzuführen und/oder Flugbegleiterbescheinigungen auszustellen. Es sei darauf hingewiesen, dass die Grundverordnung der Agentur, anders als bei den Ausbildungseinrichtungen für die Flugbesatzung, keine klare gesetzliche Grundlage für die Festlegung von Kriterien für die Ausbildungseinrichtungen für Flugbegleiter bietet. Aus diesem Grund bleiben die einschlägigen nationalen Anforderungen gültig, bis ggf. entsprechende Kriterien auf EU-Ebene erarbeitet werden.
65. Die Flugbegleiterbescheinigungen unterscheiden sich von der Bescheinigung über die Sicherheitsschulung, die derzeit von EU-OPS verlangt wird. Wie bei EU-OPS müssen Flugbegleiter, die mit der gewerbsmäßigen Beförderung im Luftverkehr befasst sind, im Besitz dieser Bescheinigung sein. Im Gegensatz zur EU-OPS-Bescheinigung muss sie jedoch regelmäßig erneuert werden, und es gibt Fälle, in denen sie geändert, eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden muss. Die an die Inhaber gerichteten Anforderungen sind in einem getrennten Teil-CC genannt.
66. Laut ICAO-Anhang 1 und Anhang 6 müssen Flugbegleiter nicht Inhaber einer Bescheinigung, eines Zeugnisses oder einer Lizenz sein. Nicht wenige ICAO-Mitgliedstaaten haben jedoch ein solches System erarbeitet. So gibt es z. B. in mehreren EU-Mitgliedstaaten nationale Lizenzierungs- oder Zertifizierungsanforderungen für Flugbegleiter, die die Mindestforderungen von EU-OPS ergänzen; die FAA stellt ein Zeugnis über den Befähigungsnachweis für US-amerikanische Flugbegleiter aus, die mit der gewerbsmäßigen Beförderung im Luftverkehr befasst sind, und die südafrikanische Zivilluftfahrtbehörde South African Civil Aviation Authority of South Africa (SACAA) verlangt und stellt Flugbegleiterlizenzen aus.
67. Die Haupteinwände in den auf das CRD eingegangenen Reaktionen und die entsprechenden Antworten der Agentur betreffen Folgendes:
- *Die Anforderung, für Flugbegleiterbescheinigungen das neue EASA-Format zu verwenden:* Die zunächst vorgeschlagene Übergangsfrist von 18 Monaten wurde analog zu den von einem Mitgliedstaat bis zum 8. April 2012 ausgestellten JAR-konformen Pilotenlizenzen auf 60 Monate verlängert (siehe Stellungnahme „Durchführungsbestimmungen für die Qualifikation von mit dem gewerbsmäßigen Flugbetrieb befassten Flugbegleitern“ – Mantelregulierung Artikel 9 Buchstabe b).
 - *Zulassung von Organisationen für die Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen im Namen der zuständigen Aufsichtsbehörde:* Die Aufgabe der Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen kann, falls von einem Mitgliedstaat gewünscht, von

einer Organisation mittels einer Zulassung wahrgenommen werden, die das Recht zur Ausstellung solcher Bescheinigungen beinhaltet.

- *Die Anforderung, eine Luftfahrzeugmuster-spezifische Ausbildung zu absolvieren, bevor eine Flugbegleiterbescheinigung ausgestellt werden kann:* Diese Anforderung wurde gestrichen. Eine gültige Luftfahrzeugmuster-Qualifikation bleibt jedoch in Teil-CC als Voraussetzung für die Verwendung einer Bescheinigung durch den Inhaber bestehen.
- *Das Fehlen gemeinsamer Kriterien oder Standards auf EU-Ebene für die Zulassung von Ausbildungseinrichtungen für Flugbegleiter, für die Qualifikationen von Lehrberechtigten und Prüfern und für Flugsimulationsübungsgeräte:* Vorbehaltlich gemeinsamer Auffassungen und einer Zustimmung des Gesetzgebers zur rechtlichen Grundlage schlägt die Agentur vor, sich dieser Problematik in einem zukünftigen Regelsetzungsprozess zuzuwenden.

Teil-AR Teilabschnitt ATO

68. Teilabschnitt AR.ATO definiert die spezifischen behördlichen Anforderungen bezüglich zugelassener Ausbildungseinrichtungen für die Lizenzierung von Flugbesatzungen. Er enthält einen Abschnitt:

- Abschnitt I Allgemeines

Teilabschnitt AR.ATO legt Anforderungen zur Ergänzung der allgemeinen Anforderungen fest, wie z. B. im Zusammenhang mit dem Aufsichtsprogramm für ATO und dem Aufzeichnungssystem für ATO-bezogene Daten. AR.ATO basiert hauptsächlich auf den bestehenden Anforderungen an Behörden in Bezug auf Ausbildungseinrichtungen und die Lizenzierung von Flugbesatzungen gemäß JAR-FCL. Angesichts der Reaktionen einiger Beteiligten möchte die Agentur darauf hinweisen, dass im Rahmen der vorgeschlagenen Vorschriften ATO zwar Betreiber im Sinne von Artikel 3 Buchstabe h der Grundverordnung sind, aber nicht Inhaber eines AOC sein müssen.

69. Es wurden nur wenige bedeutsame Änderungen vorgenommen. An AR.ATO.105 bemängelten Beteiligte während der Konsultationsphase insbesondere, dass die Verwendung eines Schulungsluftfahrzeugs mit nur 2 Sitzen möglicherweise keine Stichproben bei Schulungsflügen erlauben würde. Dies wurde berücksichtigt, und der Wortlaut wurde geändert, um diese Frage zu klären.

Die Bestimmungen von AR.ATO.120 über die Führung von Aufzeichnungen wurden geändert, um die für die Verwendung von Flugsimulationsübungsgeräten verwendete Terminologie zu klären. Es sei darauf hingewiesen, dass die Agentur beschlossen hat, für Flugsimulationsübungsgeräte einen neuen Regelsetzungsprozess einzuleiten, um alle Durchführungsbestimmungen, CS und AMC an die 3. Fassung des ICAO-Dokuments 9625 anzugleichen.

Im CRD hat die Agentur Beteiligte darüber informiert, dass - da die Standard-Organisationszulassungsbescheinigung der EASA nicht beibehalten wird - eine eigene ATO-Zulassungsbescheinigung erarbeitet wird. Die Grundlage für diese Zulassungsbescheinigung war das JAA-Form 153 FTO/TRTO Approval Certificate und die Zulassungsbescheinigung EASA.147 mit dem beigefügten Zulassungsplan, jetzt „Zulassung für die Durchführung von Ausbildungslehrgängen“ genannt.

Aufgrund von Kommentaren zur Zulassung für die Durchführung von Ausbildungslehrgängen wurde die Genehmigung für ATO zur Verwendung von Flugsimulationsübungsgeräten (früher „Benutzerzulassung“ genannt) in den der ATO-Zulassungsbescheinigung beigefügten Lehrgangszulassungsvordruck aufgenommen. Diese Lehrgangszulassung verlangt, dass der Ausbildungslehrgang und die entsprechenden Flugsimulationsübungsgeräte in einer Liste erfasst werden.

Teil-AR Teilabschnitt FSTD

70. Teilabschnitt AR.FSTD definiert die spezifischen behördlichen Anforderungen an die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten. Er enthält einen Abschnitt:

- Abschnitt I Allgemeines

AR.FSTD beschreibt die hauptsächlichen Verpflichtungen der zuständigen Aufsichtsbehörde, die den Betrieb von Flugsimulationsübungsgeräten qualifiziert und überwacht. Er beschreibt den Bewertungsprozess, der zur Ausstellung von Qualifikationsbescheinigungen für Flugsimulationsübungsgeräte führt, einschließlich des erstmaligen und wiederkehrenden Beurteilungsverfahrens, der Zusammensetzung des Beurteilungsteams, der Bewertung des Konformitätsüberwachungssystems des Betreibers der Flugsimulationsübungsgeräte und der Ausstellung einer Qualifikationsbescheinigung. Der Abschnitt behandelt auch die Verfahren, die im Falle von Änderungen am qualifizierten Flugsimulationsübungsgerät oder wenn der Betreiber den erforderlichen Standard für die Qualifikation nicht aufrechterhalten kann, einzuhalten sind.

AR.FSTD basiert auf JAR-FSTD A und H und den JIP für JAR-STD (enthalten im JAA Administration and Guidance Material, Section Six: Synthetic Training Devices (STD), Part Two: Procedures). Es gibt keine wesentlichen Unterschiede und es entstehen keine neuen Aufgaben für die zuständigen Aufsichtsbehörden gegenüber den bisherigen Vorschriften.

Der „Qualifikationsbescheinigung für Flugsimulationsübungsgeräte“ wurde eine Tabelle hinzugefügt, in der aufgeführt ist, was bei Ausbildung, Tests und Überprüfungen zu berücksichtigen ist, damit der Inhaber der Qualifikationsbescheinigung allen Benutzern des Geräts die von der qualifizierenden zuständigen Aufsichtsbehörde genehmigten Informationen zur Verfügung stellen kann.

Teil-AR Teilabschnitte AeMC und MED

71. AR.MED und AR.AeMC definieren die spezifischen Anforderungen im Zusammenhang mit der Ausstellung flugmedizinischer Tauglichkeitszeugnisse, die die allgemeinen Anforderungen gemäß Teil-AR Teilabschnitt GEN ergänzen. AR.AeMC und AR.MED stellen zusammen mit OR.AeMC das behördliche System für die Zertifizierung von AeMC und flugmedizinischen Sachverständigen (AME), die Mitteilung von Ärzten für Allgemeinmedizin und die Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen für Piloten dar.

AR.AeMC besteht nur aus einem Abschnitt – „Allgemeines“.

AR.MED besteht aus drei Abschnitten:

- Abschnitt I Allgemeines
- Abschnitt II Flugmedizinische Sachverständige
- Abschnitt III Tauglichkeitszeugnisse

Teilabschnitt AR.AeMC enthält auch das Standardformular für den Zulassungsplan für flugmedizinische Zentren. AR.MED führt auch das AeMC-Zeugnis und das EASA-Standard-Tauglichkeitszeugnis für Piloten ein.

72. Bezüglich der AeMC gab es keine wesentlichen Einwände. Bedenken gab es hauptsächlich bezüglich Absatz AR.MED150, „Führung von Aufzeichnungen“, in Teilabschnitt MED: Die zuständigen Aufsichtsbehörden der überwiegenden Mehrheit der Mitgliedstaaten werden die medizinischen Akten aller Piloten führen, deren Lizenz von dieser Behörde (lizenzierende Behörde) ausgestellt wurden. Die europäische Datenschutzrichtlinie wurde in den Mitgliedstaaten höchst unterschiedlich umgesetzt, die Herausgabe der medizinischen Akten wird daher in Europa unterschiedlich gehandhabt. Daher wurden die Reaktionen, die eine Herausgabe medizinischer Akten ohne Anonymisierung des Piloten an Forschungseinrichtungen, an das Management der zuständigen Aufsichtsbehörde, an Untersuchungskommissionen (Unfall, Sicherheit, Polizei) und „unter sonstigen Umständen, wenn dies im Rahmen der nationalen Gesetzgebung erforderlich ist“, nicht den Durchführungsbestimmungen hinzugefügt, sondern in ein AMC aufgenommen. Damit wird den Mitgliedstaaten ausreichende Flexibilität eingeräumt, um ihre nationale Datenschutz-Gesetzgebung anzuwenden. Der Absatz wurde jedoch geändert, und die Reaktionen bezüglich der Herausgabe medizinischer Unterlagen für eine medizinische Überprüfung zur Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses (an den medizinischen Dienst, an der Beurteilung beteiligte medizinische Spezialisten) wurden aufgenommen. Diese Unterlagen werden benötigt, um eine Entscheidung bezüglich der medizinischen Tauglichkeit treffen zu können, was der Hauptgrund dafür ist, warum die zuständigen Aufsichtsbehörden die medizinischen Akten führen.

73. Die Reaktionen eines Mitgliedstaats bezüglich verschiedener Absätze (AR.MED 120, 125, 150, 315 und 325) betrafen die Beteiligung der zuständigen Aufsichtsbehörde/des medizinischen Gutachters an der flugmedizinischen Untersuchung eines Piloten und die Tatsache, dass die AME nach einer flugmedizinischen Untersuchung und Beurteilung die gesamten medizinischen Untersuchungsberichte aller Piloten an die Behörde senden müssen, bei der die Lizenz des Piloten geführt wird (lizenzierende Behörde). Dieser Mitgliedstaat begründete seine Haltung damit, dass keine medizinischen Akten an die zuständige Aufsichtsbehörde gesendet werden sollten und die Tauglichkeit nicht von dem medizinischen Gutachter der zuständigen Aufsichtsbehörde bewertet werden sollte, bei der die Lizenz des Piloten geführt wird (lizenzierende Behörde), sondern nur von einem AME oder AeMC. Es wurden keine Änderungen am Wortlaut vorgenommen, weil dieses Problem in Teil-MED beseitigt wurde und die Vorschriften für die übrigen Mitgliedstaaten benötigt werden.

74. Anlage VI von Teil-AR enthält den Vordruck des Tauglichkeitszeugnisses für Piloten und dessen Beschreibung. Punkt 13 der Beschreibung und Feld X im Zeugnisformular wurden

geändert, weil das Tauglichkeitszeugnis nicht in allen Mitgliedstaaten vom Arzt für Allgemeinmedizin oder medizinischen Gutachter unterzeichnet werden kann. Das Feld auf Seite 4 des Zeugnisses mit den Informationen für den AME über die Daten der „letzten“ und „nächsten“ Untersuchung (EKG, Audiogramm und Sehtest) wurde auf Wunsch eines Mitgliedstaats entfernt und an seiner Stelle MED.A.020 eingefügt. Mehrere Mitgliedstaaten wünschten die Aufnahme von „MED.A.020 Abnahme der medizinischen Tauglichkeit“ in das Tauglichkeitszeugnis. Die Agentur ist der Meinung, dass ein Tauglichkeitszeugnis dem Nachweis dienen soll, dass sich der Pilot der entsprechenden flugmedizinischen Untersuchung und Beurteilung unterzogen hat und als flugtauglich beurteilt wurde, und nicht dazu, den Piloten über seine Verpflichtung im Falle einer Abnahme der medizinischen Tauglichkeit zu informieren. Die Reaktion wurde aber dennoch akzeptiert, da sie kein Sicherheitsproblem darstellt und einigen Mitgliedstaaten wichtig zu sein scheint.

75. Reaktionen, die wünschten, dass Elemente von AR.MED nach AR.GEN und von OR.AeMC nach OR.GEN verschoben werden sollten, wurden nicht berücksichtigt, da dies eine erneute Vertikalisierung der Vorschriftenstruktur bedeutet hätte. Im Rahmen der neuen Struktur wird es tatsächlich notwendig sein, Absätze aus AR.GEN nach AR.MED zu verschieben oder zu kopieren.

VII. Begründung Teil-OR

Allgemeines

76. Teil-OR, wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen, besteht aus vier Teilabschnitten, die weiter in Abschnitte mit allgemeinen Anforderungen und anschließend bereichsspezifischen Anforderungen für die verschiedenen Arten von Organisationen gegliedert sind:

- Teil-OR, Teilabschnitt GEN, allgemeine Anforderungen, ergänzt durch:
 - Teil-OR Teilabschnitt ATO, spezifische Anforderungen in Bezug auf zugelassene Ausbildungseinrichtungen;
 - Teil-OR Teilabschnitt FSTD, spezifische Anforderungen für Organisationen, die Flugsimulationsübungsgeräte betreiben, und für die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten
 - Teil-OR Teilabschnitt AeMC, spezifische Anforderungen in Bezug auf flugmedizinische Zentren.

Teilabschnitt OR.FSTD, der nicht im CRD enthalten war, betrifft die Durchführungsbestimmungen, die bisher in Abschnitt III von Teilabschnitt ATO enthalten waren. Diese Änderung der Struktur trägt dem Umstand Rechnung, dass nicht alle FSTD-Betreiber zugelassene Ausbildungseinrichtungen sind.

Teil-OR Teilabschnitt GEN wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen umfasst zwei Abschnitte:

- Abschnitt I Allgemeines
- Abschnitt II Managementsystem.

Teilabschnitt GEN von Teil-OR definiert Anforderungen, die grundsätzlich für alle Organisationen im Bereich des fliegenden Personals und des Flugbetriebs gelten. Diese stützen sich auf die wichtigsten COra-Empfehlungen und ICAO-Normen in Bezug auf SMS. Sie ergänzen die behördlichen Anforderungen bezüglich der Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung und Widerruf von Zeugnissen und Zulassungen.

77. Der in der Stellungnahme vorgeschlagene Text enthält die Änderungen an den anfänglichen Vorschlägen der Agentur (wie in NPA 2008-22c veröffentlicht) sowie weitere Änderungen, die nach Analyse und Bewertung der Reaktionen zum CRD vorgenommen wurden. NPA 2009-02c enthielt die spezifischen organisationsbezogenen Anforderungen an den Betrieb (Teil-OR Teilabschnitt OPS). Diese werden in der ersten Stellungnahme zum Flugbetrieb behandelt werden.

Konsultation

78. Absatz 23 dieser Erläuterung enthält allgemeine Informationen zu den Reaktionen auf die CRD für Teil-AR und Teil-OR. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Verteilung der 490 eingegangenen Reaktionen zu Teil-OR (CRD 2008-22c und 2009-02c), wovon ein Drittel die AMC und GM und zwei Drittel die Durchführungsbestimmungen betrafen.

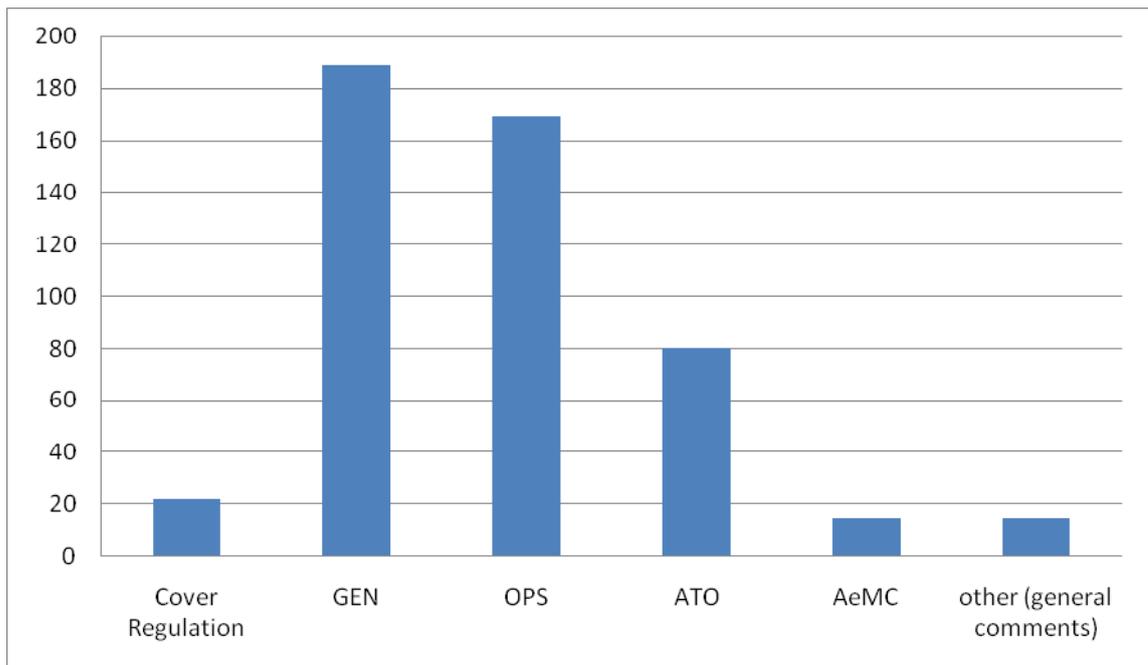


Diagramm 3: Reaktionen zu Teil-OR – Verteilung

79. Die Herkunft der Reaktionen ist nachfolgend aufgeschlüsselt. Angesichts der Tatsache, dass Reaktionen von Branchendachverbänden üblicherweise im Namen der einzelnen Mitglieder übermittelt werden, ist davon auszugehen, dass der globale Anteil der Branche in dieser Graphik unterrepräsentiert ist.

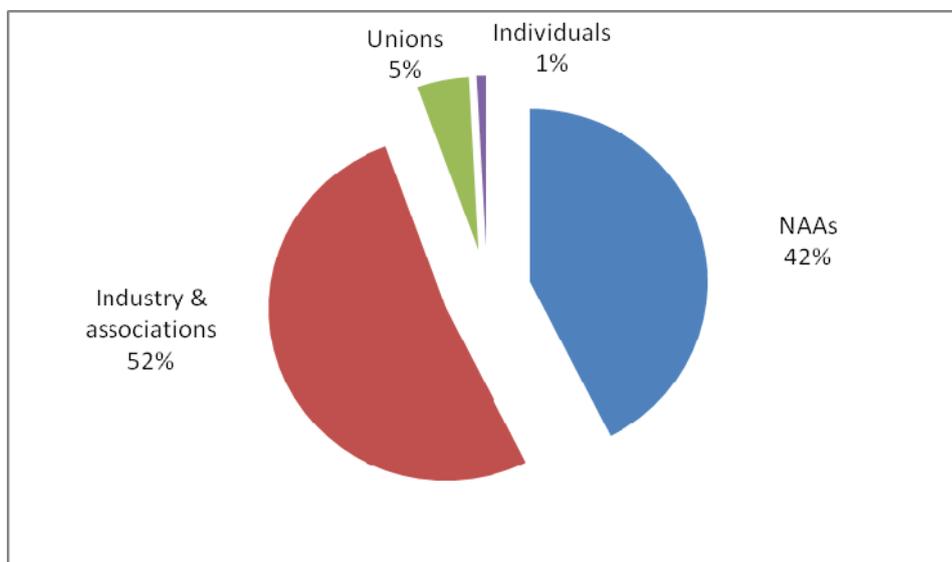


Diagramm 4: Reaktionen zu Teil-OR – Herkunft

Die Haupteinwände in den zum CRD eingegangenen Reaktionen werden in den nachfolgenden Absätzen behandelt.

Geltungsbereich und Anwendbarkeit

80. Teil-OR, wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen, betrifft die Zulassung und fortlaufende Aufsicht über ATO und AeMC, die Qualifikation von Flugsimulationsübungsgeräten und die fortlaufende Einhaltung der Anforderungen an zertifizierte Organisationen und die Inhaber einer Qualifikationsbescheinigung für Flugsimulationsübungsgeräte. Teilabschnitt GEN von Teil-OR definiert die grundsätzlich geltenden organisationsbezogenen Anforderungen an alle zertifizierten Organisationen und Inhaber eines FSTD-Zeugnisses²⁸ auf dem Gebiet der Lizenzierung von Flugbesatzungen und des Betriebs. Sie ergänzen die Bestimmungen von Teil-AR bezüglich Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung und Widerruf von Zeugnissen und Zulassungen. Teil-OR definiert auch die Anforderungen an ein gemeinsames Managementsystem, einschließlich Konformitätsüberwachung und Sicherheitsmanagement.

Mantelregulierung – Punkte, die für Teil-OR relevant sind

81. Die Mantelregulierung enthält einen Vorschlag für Übergangsbestimmungen und Ausnahmeregelungen, um insbesondere den neuen Bestimmungen bezüglich Managementsystemen der reglementierten Organisationen gemäß OR.GEN.200 Rechnung zu tragen. Mit diesen Bestimmungen werden die Sicherheitsmanagement-Grundsätze der ICAO umgesetzt, womit ihnen der Status neuer Anforderungen verliehen wird, wiewohl mit den derzeit in EASA-Mitgliedstaaten geltenden Anforderungen bereits einige dieser Bestimmungen umgesetzt werden. Insbesondere werden Qualitätsmanagementsysteme (Quality Management Systems, QMS) und Qualitätssicherung (Quality Assurance, QA) von EU-OPS unterliegenden Betreibern und gemäß JAR-FCL-Bestimmungen zugelassenen Ausbildungseinrichtungen schon seit vielen Jahren umgesetzt. So führen z. B. in der gewerbsmäßigen Beförderung (Commercial Air Transport, CAT) tätige Betreiber, für die EU-OPS 1.037 gilt, bereits verschiedene Maßnahmen durch, die für ein Sicherheitsmanagement erforderlich sind.
82. Angesichts dessen ist die Agentur der Ansicht, dass die Zeugnisse von Organisationen, die EU-OPS, JAR-OPS 3, JAR-FCL oder JAR-STD erfüllen, ihre Gültigkeit über den Stichtag der Anwendbarkeit der neuen Verordnung hinaus behalten sollten („Bestandsschutz“), da es diesen Organisationen möglich sein sollte, die übrigen Anforderungen an ein Managementsystem ohne wesentlichen zusätzlichen Aufwand umzusetzen. Es ist zu beachten, dass zur Einhaltung dieser Bestimmungen weiterhin die entsprechenden Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Verfahren geregelt sein müssen, sobald die neuen Vorschriften gelten. Der Nachweis, dass die einschlägigen Prozesse wirksam sind, kann jedoch erst nach einer gewissen Zeit erbracht werden, wenn ausreichend Daten erhoben wurden, um ein effektives Management von Sicherheitsrisiken durchführen zu können.
83. In der NPA 2008-22 wurde ein SMS-Umsetzungsplan vorgelegt. Er entfällt in der endgültigen Fassung der vorgeschlagenen Vorschrift, da er nur eine vorläufige Bestimmung darstellte. Darin wurde vorgeschlagen, dass das SMS über einen Zeitraum von 2 Jahren umgesetzt werden könnte. Zu diesem Vorschlag gingen während des Konsultationsprozesses keine Kommentare ein. Die Agentur geht daher davon aus, dass dies als ein geeigneter Zeitrahmen angesehen wird, und schlägt vor, eine Frist von 2 Jahren einzuräumen, um eventuelle Feststellungen auf Ebene 2, die sich aus Abweichungen gegenüber den neuen Bestimmungen ergeben, abzuschließen. Angesichts der Bedenken, die von einigen Mitgliedstaaten geäußert wurden, hat die Agentur den in Artikel 7 der mit dem CRD veröffentlichten Mantelregulierung zu Teil-OR gemachten Vorschlag gestrichen, dass ein Umsetzungsplan für ein Managementsystem zwischen der Organisation und der zuständigen Aufsichtsbehörde vereinbart werden soll. Es ist davon

²⁸ Die Inhaber einer Qualifikationsbescheinigung für Flugsimulationsübungsgeräte müssen ein Managementsystem gemäß Teil-OR einrichten, um die Gültigkeit ihrer Qualifikationsbescheinigung(en) für Flugsimulationsübungsgeräte aufrechtzuerhalten.

auszugehen, dass die SMS-Umsetzung durch die Mitgliedstaaten im Rahmen der Umsetzung ihrer einzelstaatlichen Sicherheitsprogramme vorangetrieben wird.

84. Die Einhaltung der Vorschrift muss bei ihrem Inkrafttreten gewährleistet sein. Es muss jedoch genügend Zeit für die Umsetzung eines Systems zur Konformitätsüberwachung und die Dokumentierung der anzuwendenden Verfahren, einschließlich der Bestellung des erforderlichen Personals, eingeräumt werden. Daher sollte Organisationen, die nicht auf ein bereits vorhandenes QMS zurückgreifen können, insbesondere, wenn sie erstmals einer Zertifizierungsverpflichtung unterliegen, genügend Zeit für die Umsetzung der neuen Anforderungen an ein Managementsystem gegeben werden. Die Agentur schlägt daher vor, Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, die Anwendbarkeit für solche Organisationen aufzuschieben, die bisher keinen JAR-Bestimmungen unterlagen. Somit könnte die Anwendung der Vorschrift auf Ausbildungseinrichtungen, die derzeit keiner Zertifizierungsverpflichtung gemäß JAR-FCL („registrierte Einrichtungen“) unterliegen, um bis zu 3 Jahre aufgeschoben werden.
85. Schließlich schlägt die Agentur eine allgemeine Übergangsfrist von 6 Monaten für JAR-konforme ATO und JAR-konforme AeMC vor, um den Auswirkungen der Entscheidung, die Vorschriftenstruktur zu ändern, Rechnung zu tragen. Diese Änderung der Vorschriftenstruktur wird Änderungen an den einzelnen Vorschriftenbezeichnungen sowie gewisse Anpassungen am Vorschrifteninhalt nach sich ziehen, die sich aus der Aufteilung von Teil-AR und Teil-OR auf die jeweilige technische Verordnung ergeben.
86. Die in Artikel 10 vorgeschlagenen Übergangsmaßnahmen sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst:

Artikel	Betreff	Beschreibung
10 Absatz 2 Buchstabe a	JAR-konforme zugelassene Ausbildungseinrichtungen und flugmedizinische Zentren	Die Mitgliedstaaten können die Anwendung der Bestimmungen von Teil-AR und Teil-OR bis längstens 8. Oktober 2013 aufschieben
10 Absatz 2 Buchstabe b	Ausbildungseinrichtungen, die nur Lehrgänge für Leichtflugzeug-Pilotenlizenzen, Privatpilotenlizenzen, Ballonpilotenlizenzen oder Segelflugzeugpilotenlizenzen anbieten	Die Mitgliedstaaten können die Anwendung der Bestimmungen von Teil-AR und Teil-OR bis längstens 8. April 2015 aufschieben
10 Absatz 2 Buchstabe c	Ausbildungseinrichtungen, die Ausbildungen für Flugprüfungsberechtigungen gemäß FCL.820 anbieten	Die Mitgliedstaaten können die Anwendung der Bestimmungen von Teil-AR und Teil-OR bis längstens 8. April 2015 aufschieben (zur Abstimmung auf Teil-FCL)
10 Absatz 2 Buchstabe d	Inhaber eines FSTD-Zeugnisses, die keine zugelassene Ausbildungseinrichtung sind	Die Mitgliedstaaten können die Anwendung der Bestimmungen von OR.GEN.200 Buchstabe a Absatz 3 bis längstens 8. April 2015 aufschieben

Tabelle 3: Vorgeschlagene Ausnahmeregelungen

Begriffsbestimmungen bezüglich Teil-OR

87. Die Definition von „Hauptgeschäftssitz“ im Hinblick auf die Festlegung der zuständigen Aufsichtsbehörde stimmt jetzt mit der Definition in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung)²⁹ überein, wie sie auch in Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, geändert durch Verordnung (EU) Nr. 127/2010, übernommen wurde³⁰. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass lizenzierte Luftfahrtunternehmen im Rahmen ihres AOC gemäß Teilabschnitt G von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, „Teil-M“, zugelassen sein müssen. Dieser Definition liegt allerdings die Annahme zugrunde, dass die hauptsächlichen Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle einer Organisation im selben Mitgliedstaat liegen. Während sich die Agentur der Vorteile einer Anwendung gemeinsamer Definitionen für verschiedene Verordnungen bewusst ist, ist sie andererseits der Meinung, dass die aus der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 übernommene Definition Umsetzungsprobleme mit sich bringen wird. Sie empfiehlt daher eine Überprüfung dieser Definition für alle betroffenen EASA-Verordnungen, einschließlich der Lufttüchtigkeitsvorschriften. Bei dieser Überprüfung sollte der Standort des technischen Managements der Organisation im Hinblick auf die gemäß der Grundverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen zugelassene Tätigkeit als Hauptkriterium für die Bestimmung des Hauptgeschäftssitzes einer Organisation bei der Festlegung der zuständigen Aufsichtsbehörde herangezogen werden.

Teil-OR Teilabschnitt GEN, Abschnitt I – Allgemeines

88. Die Durchführungsbestimmungen in Abschnitt I enthalten allgemeine Anforderungen an Organisationen im Bereich des Betriebs und der Lizenzierung von Flugbesatzungen, insbesondere im Hinblick auf die Erstzertifizierung und Aufsicht. Diese bilden das Gegenstück zu den entsprechenden behördlichen Anforderungen in Teil-AR Teilabschnitt GEN Abschnitt I und III. Sie basieren auf den hochrangigen Anforderungen der Grundverordnung. Im Einklang mit Änderungen an AR.GEN wurden zwei neue Absätze mit organisationsbezogenen Anforderungen in Bezug auf zu ergreifende Maßnahmen als sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem (OR.GEN.155) sowie in Bezug auf die Meldung von Ereignissen (OR.GEN.160) hinzugefügt. Die neue OR.GEN.155 enthält die Anforderung an Organisationen, die von der Agentur herausgegebenen Lufttüchtigkeits- und Sicherheitsrichtlinien einzuhalten, wobei die letzteren auf Regelsetzungsprozess 21.039, „Betriebseignungsdaten“ zurückgehen.

²⁹ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung) (Text von Bedeutung für den EWR), ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3 -20.

³⁰ Verordnung (EU) Nr. 127/2010 der Kommission vom 5. Februar 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (Text von Bedeutung für den EWR), ABl. L 40 vom 13.2.2010, S. 4-50.

Ref. Teil-OR	Titel	Entsprechende AR
OR.GEN.105	Zuständige Aufsichtsbehörde	Nicht zutreffend
OR.GEN.115	Antrag auf ein Zeugnis als Organisation	AR.GEN.310 Buchstabe a
OR.GEN.120	Nachweisverfahren	AR.GEN.120
OR.GEN.125	Zulassungsbedingungen und Rechte einer Organisation	AR.GEN.310 Buchstabe b
OR.GEN.130	Änderungen bei Organisationen	AR.GEN.330
OR.GEN.135	Fortlaufende Gültigkeit	AR.GEN.310 Buchstabe b
OR.GEN.140	Zugang	Mantelregulierung Artikel 4 Absatz 5
OR.GEN.150	Feststellungen	AR.GEN.350
OR.GEN.155	Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem	AR.GEN.135
OR.GEN.160	Meldung von Ereignissen	AR.GEN.135

Tabelle 4: Gegenüberstellung von AR.GEN und OR.GEN

89. OR.GEN.115 definiert das Antragsverfahren für ein Zeugnis als Organisation. Aufgrund von NPA-Kommentaren von Beteiligten wurde der mit der NPA 2008-22c gemachte Vorschlag eines einzigen Zeugnisses als Organisation nicht aufrechterhalten, und gleichzeitig wird mit Teil-OR kein Standard-Antragsformular vorgeschlagen. Bezüglich des letzteren Punkts äußerten Mitgliedstaaten Bedenken wegen der Auswirkungen der Vorschrift eines Standard-Antragsformulars auf unterschiedliche administrative Systeme, die bereits im Rahmen derzeit geltender Vorschriften bestehen. Bezüglich der Frage der Ausstellung eines „einzigen Zeugnisses“ ist die Agentur der Meinung, dass die Hauptziele erreicht werden können, ohne die Ausstellung eines einzigen Zeugnisses als Organisation vorzuschreiben: Das Zeugnis, das nur die „Bescheinigung“ des Zertifizierungsverfahrens ist, kann die Form eines einzigen Dokuments oder verschiedener Dokumente haben. Es geht vor allen Dingen darum, sicherzustellen, dass die zuständigen Aufsichtsbehörden die Aufsicht über Organisationen, die mehrere Zulassungen besitzen, in der effizientesten Weise durchführen können³¹. Diesbezüglich sind Anforderungen an ein gemeinsames Managementsystem, das für alle Arten von Organisationen gilt, unerlässlich.
90. OR.GEN.120 definiert das Verfahren für die Zulassung von alternativen Nachweisverfahren, was sich auf Organisationen bezieht, die Inhaber eines Zeugnisses gemäß Teil-OR sind, einschließlich zugelassener Organisationen und Inhabern einer Qualifikationsbescheinigung für Flugsimulationsübungsgeräte. Während des Konsultationsprozesses wurden Bedenken bezüglich der alternativen Nachweisverfahren angemeldet, die von Organisationen angewandt werden, die nur einer Verpflichtung zur Abgabe einer Erklärung unterliegen. Die Agentur stellt fest, dass die Grundverordnung keine gesetzliche Grundlage dafür bietet, solche Organisationen zu verpflichten, dasselbe Zulassungsverfahren für alternative Nachweisverfahren anzuwenden, wie es für zertifizierte Organisationen gilt. Eine Zulassung alternativer Nachweisverfahren kann es nur geben, wenn diese einem Zeugnis oder einer Zulassung beigefügt ist, wobei solche Nachweisverfahren dann als die Grundlage für die Zulassung gelten. Bei Organisationen, die der Verpflichtung zur Abgabe einer Erklärung unterliegen, gilt dagegen das

³¹ Kriterien für die „Anrechnung“ von Audit-Elementen für die Aufsicht über Organisationen, die mehr als eine Zulassung besitzen, werden mit den AMC für AR.GEN.305 vorgelegt.

Zulassungsverfahren für die alternativen Nachweisverfahren für ein AMC, die direkt mit einer spezifischen Zulassung zusammenhängen, die solche Organisationen gemäß Teil-SPA innehaben. Bezüglich der Möglichkeit von Berufsverbänden oder Vertretungsorganisationen von Beteiligten, die nicht Inhaber eines Zeugnisses als Organisation gemäß der Grundverordnung und ihren Durchführungsbestimmungen sind, alternative Nachweisverfahren zu verwenden, sind solche Organisationen nicht gezwungen, die Zulassung solcher alternativen Verfahren zu beantragen, solange sie keiner Verpflichtung zur Einhaltung gemäß der Grundverordnung und ihren Durchführungsbestimmungen unterliegen.

Aufgrund von Reaktionen von Beteiligten aus der Branche wird die Agentur einen weiteren Regelsetzungsprozess einleiten, um eine Methodik zu erarbeiten, mit der nachgewiesen werden kann, dass das Sicherheitsziel der Durchführungsbestimmung erreicht wird, wenn die Zulassung eines alternativen Nachweisverfahrens beantragt wird.

91. In OR.GEN.130 „Änderungen bei Organisationen, die einer Zertifizierung unterliegen“ ist näher definiert, bei welchen Änderungen bezüglich des Managementsystems der Organisation eine vorherige Genehmigung erforderlich ist, um den Aufwand für Organisationen und Behörden zu verringern: Im Hinblick auf das Managementsystem sind Änderungen, die eine vorherige Genehmigung erfordern, jetzt genauer als solche definiert, die sich auf die Linien der Verantwortlichkeit und Rechenschaftspflicht und/oder die Sicherheitsrichtlinien auswirken. Der Vorschlag der Agentur für OR.GEN.130 sowie die entsprechenden AR-Bestimmungen ermöglichen, auch wenn sie sich nicht substantiell von den Konstrukten der „indirekten Genehmigung“ oder „für die zuständige Aufsichtsbehörde annehmbaren Änderungen“ unterscheiden, Flexibilität: Bei der Erstzertifizierung kann sich eine Organisation mit der zuständigen Aufsichtsbehörde darüber verständigen, welche Änderungen innerhalb der Grenzen von OR.GEN.130 keine vorherige Genehmigung erfordern. Mit zunehmender „Reife“ der Organisation kann der Umfang dieser Änderungen erweitert werden, sofern sie im Rahmen der Einschränkungen der Durchführungsbestimmung bleiben.
92. Die zuständigen Aufsichtsbehörden mehrerer Mitgliedstaaten haben sich zur unbegrenzten Gültigkeit von Zeugnissen geäußert und Bedenken bezüglich einer möglicherweise mangelnden effizienten Kontrolle nicht auslaufender Zeugnisse angemeldet. Die Agentur stellt hierzu fest, dass die unbegrenzte Gültigkeit von Zeugnissen heute im Bereich der Lufttüchtigkeit praktisch allgemein anerkannt ist. Die fortlaufende Gültigkeit von Zeugnissen als Organisation unterliegt der fortlaufenden Aufsicht seitens der zuständigen Aufsichtsbehörde. Der Vorschlag der Agentur sieht eine fortlaufende Überwachung durch Audits, Überprüfungen und Inspektionen in Intervallen vor, die sich nach den bisherigen Aufsichtsergebnissen richten, und die auf Risikoelemente achtet. Wenn Zeugnisse eine beschränkte Gültigkeitsdauer hätten, könnte bei den zuständigen Aufsichtsbehörden die Tendenz entstehen, Audits und Inspektionen bis kurz vor Ablauf des Zeugnisses hinauszuschieben. Teil-AR enthält die notwendigen Elemente, die es den zuständigen Aufsichtsbehörden ermöglichen, bezüglich Zeugnissen bei Bedarf jederzeit tätig zu werden, wenn es Hinweise auf eine ernsthafte Gefährdung der Sicherheit gibt. Darüber hinaus können Mitgliedstaaten mittels Sanktionen Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen, wie dies in ihren einzelstaatlichen Vorschriften geregelt ist, mit denen Artikel 68 der Grundverordnung umgesetzt wurde.

93. Es wurde eine neue Durchführungsbestimmung OR.GEN.160, „Meldung von Ereignissen“, für alle Teil-OR unterliegenden Organisationen aufgenommen, mit der Anforderungen bezüglich Berichten festgelegt werden, einschließlich Berichten an die für die Auslegung von Luftfahrzeugen zuständige Organisation. Der Wortlaut basiert auf bestehenden Anforderungen in den Lufttüchtigkeitsvorschriften. Die zu meldenden Ereignisse sind diejenigen, die letztlich den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen gefährden, also nicht Flugsicherheitsrisiken, die im Rahmen des internen Systems zur Meldung von Ereignissen zu behandeln sind und die unter OR.GEN.200 Buchstabe a Absatz 3 fallen. Aufgrund von CRD-Reaktionen wurden die Anforderungen überprüft: In erstmaligen Berichten, die innerhalb von 72 Stunden, nachdem die Organisation das Ereignis festgestellt hat, vorgelegt werden müssen, brauchen keine Details dazu angegeben werden, wie die Organisation ein erneutes Auftreten zu verhindern beabsichtigt, da für die Festlegung solcher Maßnahmen mehr Zeit erforderlich sein kann.

Teil-OR, Teilabschnitt GEN, Abschnitt II – Managementsystem

94. Die Agentur schlägt vor, denjenigen allgemeinen organisationsbezogenen Anforderungen, die das Managementsystem von Organisationen betreffen, einen eigenen Abschnitt zu widmen. Diese Anforderungen leiten sich hauptsächlich von denjenigen bereits bestehender einschlägiger Normen wie den JAR her. Sie betreffen die Notwendigkeit, qualifiziertes Personal einzusetzen, insbesondere für die Sicherstellung, dass die Organisation die einschlägigen Anforderungen erfüllt. Die bestehenden Anforderungen betreffen auch die Notwendigkeit geeigneter Einrichtungen für die Durchführung der erforderlichen Aufgaben und die Notwendigkeit, Aufzeichnungen über alle Tätigkeiten zu führen, die gemäß den geltenden Vorschriften durchgeführt werden.
95. Dieser Abschnitt ist auch der geeignete Ort für die Umsetzung der ICAO-Normen über Sicherheitsmanagementsysteme (SMS)³². Die Agentur ist der Meinung, dass diese nicht mittels einer zusätzlichen Managementsystem-Anforderung umgesetzt werden sollten, die den bestehenden Vorschriften überlagert wird, gleichgültig, ob sie sich auf die Finanzen, die Qualität oder eine sonstige Aufgabe eines Leiters einer Organisation beziehen. Die Forderung nach einem Sicherheitsmanagementsystem, das von den anderen Systemen getrennt ist, könnte als bloße zusätzliche präskriptive Vorschrift betrachtet werden und die Gefahr mit sich bringen, dass Organisationen versuchen, ihre zuständige Aufsichtsbehörde durch den Nachweis zufriedenzustellen, dass sie in ihrer Organisation alle verlangten präskriptiven Elemente eingeführt haben. Dies wäre nicht im Sinne einer Umsetzung leistungsbasierter Vorschriften, wie sie die ICAO zur Förderung der Umsetzung von SMS-Grundsätzen anwendet.
96. Stattdessen schlägt die Agentur vor, eine Liste der Punkte zu erstellen, mit denen sich die Organisationen befassen müssen. Die vorgeschlagenen Anforderungen basieren daher auf dem Gedanken, dass die Sicherheit wie auch die Einhaltung der Vorschriften eine Angelegenheit aller Mitarbeiter und für alle Tätigkeiten der Organisation sein sollte. Die Anforderungen werden daher in einer Weise präsentiert, die es der Organisation erlaubt, sie in der für sie geeigneten Weise und unter Berücksichtigung ihres eigenen Geschäftsmodells anzuwenden. Insbesondere würden die Anforderungen die Umsetzung eines integrierten Managementsystems ermöglichen, in dem Sicherheit ein Parameter ist, der bei jeder einzelnen Entscheidung berücksichtigt werden muss, und nicht eine Schaffung paralleler Managementsysteme. Ein integriertes Management erlaubt es Führungskräften, alle relevanten Einflüsse auf ihre Organisation wie z. B. die strategische Ausrichtung der Geschäftstätigkeit, einschlägige Rechtsvorschriften und Normen, interne Richtlinien und Unternehmenskultur, Risiken und Gefährdungen, Anforderungen an die Ressourcen und die Bedürfnisse derjenigen, die von den verschiedenen Aspekten des Betriebs einer Organisation betroffen sind, zu berücksichtigen.
97. Hinsichtlich der Qualitätssysteme schlägt die Agentur vor, das zu beherzigen, worauf es der Aufsichtsbehörde wirklich ankommt, wenn sie die Organisationen zur Umsetzung eines Qualitätssystems verpflichtet: Einhaltung der Vorschriften. Ein Qualitätssystem kann durchaus zur Erfüllung verschiedener Anforderungen verwendet werden. Die Agentur ist der Meinung, dass es notwendig ist, die Überwachung der Einhaltung einfach im Rahmen der Anforderungen an ein Managementsystem zu verlangen. Die vorgeschlagenen Anforderungen bieten daher die Möglichkeit, die ICAO-SMS-Standards umzusetzen, ohne die Organisation zu verpflichten, ihr Geschäftsmodell zu ändern.

³² ICAO Anhang 1 Anlage 4/ICAO Anhang 6 Anlage 7 „Rahmen für Sicherheitsmanagementsysteme“.

98. Wiewohl sich der Wortlaut unterscheidet, sind die vorgeschlagenen Anforderungen nicht nur ICAO-konform, sondern der Vorschlag der Agentur kann sogar zu einem Modell werden, dem die ICAO folgt. So wurde bei der 37. Versammlung der ICAO im September/Oktober 2010 die Schaffung eines neuen Anhangs bestätigt, der dem Sicherheitsmanagement gewidmet ist. Dieser wird die Normen für das Sicherheitsprogramm enthalten, das von den Behörden vorgeschrieben wird, und eventuell die allgemeinen SMS-Standards, die für alle Organisationen gelten. Dies entspricht der ganzheitlichen Verfahrensweise, die die EASA in ihrer NPA zu den behördlichen und organisationsbezogenen Anforderungen vorgeschlagen hat. Die vorgeschlagenen Anforderungen an ein Managementsystem sind für unterschiedliche Organisationen geeignet, ungeachtet ihrer Größe, der Natur oder Komplexität ihrer Tätigkeiten und des Geschäftsmodells, das sie anwenden möchten, womit eine angemessene Anwendung gewährleistet ist.
99. Die Agentur schlägt ferner vor, dass Organisationen, die einen Teil ihrer Tätigkeiten vorbehaltlich der vorliegenden vorgeschlagenen Anforderungen im Unterauftrag vergeben möchten, weiter die Verantwortung für die Einhaltung der geltenden Vorschriften tragen sollen. Dies ist notwendig, um sicherzustellen, dass Organisationen vollständig für die Tätigkeiten verantwortlich bleiben, die der Zertifizierung unterliegen.
100. Es wird vorgeschlagen, dass die Anforderungen an ein Managementsystem für alle Organisationen gelten, die unter diese organisationsbezogenen Anforderungen fallen. Beim Entwurf der Anforderungen an ein Managementsystem hat die Agentur geprüft, was bereits für entsprechende ursprüngliche und fortlaufende Lufttüchtigkeitsorganisationen galt, um die Kompatibilität mit diesen zu überprüfen, wobei der Wortlaut von bereits geltenden Vorschriften soweit möglich beibehalten wurde. Die Agentur möchte jedoch zukünftig Vorschriften für die Umsetzung der ICAO-SMS-Standards für andere Arten von Organisationen vorschlagen. Soweit möglich wird sich die Agentur bemühen, die Anforderungen möglichst ähnlich denjenigen der hier vorgeschlagenen organisationsbezogenen Anforderungen zu gestalten. Dies wird eine optimierte Umsetzung der ICAO-Normen erleichtern, insbesondere für Organisationen, deren Aktivitäten sich auf mehrere Luftfahrtbereiche erstrecken.
101. Falls notwendig, werden die Anforderungen an ein Managementsystem um die entsprechenden Anforderungen an bestimmte Arten von Organisationen ergänzt, um nicht die derzeit von diesen spezifischen Arten von Organisationen eingehaltenen Anforderungen ändern zu müssen (z. B. bezüglich einer bereits vereinbarten Dauer für die Führung von Aufzeichnungen).
102. Beim Entwurf dieser vorgeschlagenen Anforderungen hat sich die Agentur bemüht, Konsistenz zwischen den für die verschiedenen Arten von Organisationen geltenden Anforderungen zu wahren. Daher hat die Agentur die in JAR-FCL 1, 2 und 3, in EU-OPS, in den AMC und GM zu JAR-OPS 1 und JAR-OPS 3 festgelegten Anforderungen sorgfältig geprüft. Diese Normen enthielten die Anforderungen, die von den Organisationen im Bereich der vorgeschlagenen organisationsbezogenen Anforderungen erfüllt werden mussten. Sodann hat die Agentur, um übergreifende Konsistenz zu erreichen, die einschlägigen Anforderungen in den Durchführungsbestimmungen untersucht, die bereits für Lufttüchtigkeitsorganisationen galten. Die Agentur hat dann in ihrer NPA den Wortlaut vorgeschlagen, der für alle Organisationen am besten geeignet schien, und diesen, wo erforderlich, um Anforderungen für bestimmte Arten von Organisationen ergänzt.
103. Die Agentur hat diese vorgeschlagenen Vorschriften um andere Vorschriften auf der Grundlage von ICAO-Normen ergänzt, die in den Normen des vorigen Absatzes noch nicht enthalten waren. Dies betrifft z. B. die SMS-Anforderungen der ICAO.
104. Während der Konsultationsphase hat die Agentur die Verfahrensweise für die Erarbeitung der vorgeschlagenen Anforderungen an ein Managementsystem ausführlich erläutert. Die anfänglichen Kommentare von Beteiligten zeigten, dass die vorgeschlagenen Vorschriften nicht vollständig verstanden worden waren. Daher hat die Agentur mit Unterstützung der Überarbeitungsgruppe den vorgeschlagenen Text überprüft, um ihn klarer zu machen.

105. Hierzu hat die Agentur im CRD Einzelheiten dazu genannt, wie sich die SMS-Standards der ICAO in diesen Vorschriften niederschlugen. Damit sollte Bedenken entgegengetreten werden, dass die Agentur Anforderungen vorgeschlagen hätte, die von den ICAO-Standards abweichen. Die eingegangenen Reaktionen zeigten der Agentur, dass dies sehr geschätzt und allgemein verstanden worden war. Insbesondere wurde den Beteiligten klar, dass die Agentur neue AMC vorschlagen möchte, die zukünftig Beteiligten helfen werden, die notwendigen Verfahren durchzuführen, die für das Sicherheitsmanagement erwartet werden. So wird die Agentur z. B., da sie mit größeren Behörden und der ICAO in der Frage zusammenarbeitet, wie die Sicherheitsleistung gemessen werden kann, im Einklang mit der entsprechenden Anforderung AMC oder GM zur Überprüfung der Effektivität von Maßnahmen vorschlagen, um die Risiken zu senken.
106. Die Agentur fand es auch bemerkenswert, dass sie von einigen Beteiligten ermuntert wurde, den eingeschlagenen Weg in Richtung leistungsbasierter Vorschriften weiter zu verfolgen. Die Agentur hält es jedoch nicht für klug, in der gegenwärtigen Phase vollständig leistungsorientierte Vorschriften vorzuschlagen, und ist der Meinung, dass eine kontinuierliche Verbesserung der Vorschriften entsprechend der seitens der Organisationen gemachten Fortschritte den Weg zu leistungsorientierten Vorschriften ebnet wird.
107. Die Agentur ist sich auch bewusst, dass einige Probleme von der Agentur wie von der ICAO weiter untersucht werden müssen. Die betrifft die Schnittstellen zwischen Sicherheitsmanagementsystemen. Die Agentur ist sich mit den Beteiligten einig, dass die Organisationen bezüglich der Sicherheit nicht isoliert handeln, sondern sich hierbei mit anderen Organisationen abstimmen sollten, mit denen sie in Verbindung stehen. So erfordert z. B. ein effektives Sicherheitsmanagement eines Flughafenbetreibers eine geeignete Abstimmung mit den Luftfahrtbetrieben und Flugsicherungsorganisationen, die die Flughafenbetriebe nutzen. Daher möchte die Agentur eine Vorschrift vorschlagen, die sich künftig mit dieser Problematik befasst. Zu diesem Zweck wird die Agentur die Kompetenz der Regelsetzungsgruppen nutzen, die an den Durchführungsbestimmungen für Flughäfen arbeiten.

Teil-OR Teilabschnitt ATO

108. Teilabschnitt OR.ATO definiert zur Ergänzung der Anforderungen von Teilabschnitt GEN die spezifischen organisationsbezogenen Anforderungen für ATO hinsichtlich der Lizenzierung von Flugbesatzungen. Er umfasst drei Abschnitte, die wie folgt strukturiert sind:

- Abschnitt I Allgemeine Anforderungen;
- Abschnitt II Zusätzliche Anforderungen für ATO, die Ausbildungen für CPL, MPL und ATPL und die entsprechenden Berechtigungen und Zeugnisse anbieten;
- Abschnitt III Zusätzliche Anforderungen für ATO, die spezielle Arten der Ausbildung anbieten
 - Kapitel 1: Fernunterricht;
 - Kapitel 2: Ausbildung ohne Flugzeiten;
 - Kapitel 3: MPL-Kurse und
 - Kapitel 4: Flugprüfungsausbildung.

109. *Abschnitt I* von Teilabschnitt OR.ATO legt die allgemeinen Anforderungen an Organisationen fest, die Ausbildungen für Pilotenlizenzen, Berechtigungen und Zeugnisse durchführen. Dieser Abschnitt enthält Bestimmungen für Anträge auf Ausstellung eines Zeugnisses, die personellen Anforderungen an eine zugelassene Ausbildungseinrichtung (ATO), das Ausbildungsprogramm, das Ausbildungs- und Betriebshandbuch, die für die Ausbildung zu verwendenden Luftfahrzeuge und Flugplätze und einige zusätzliche Anforderungen für Ausbildungen, die in Drittländern durchgeführt werden.

Abschnitt II legt die Zusatzbestimmungen für Ausbildungseinrichtungen fest, die Ausbildungen für gewerbliche Pilotenlizenzen durchführen. Er enthält einige zusätzliche Anforderungen bezüglich des Personals und des Ausbildungsprogramms und beschreibt die zusätzlichen Anforderungen an das Ausbildungs- und Betriebshandbuch näher.

Abschnitt III enthält Anforderungen an Ausbildungseinrichtungen, die Ausbildungen für bestimmte Ausbildungsformen wie z. B. Fernunterricht, Ausbildung ohne Flugzeiten, Kurse für Pilotenlizenzen für aus mehreren Mitgliedern bestehende Flugbesatzungen und Flugprüfungsausbildung durchführen.

110. Die vorgeschlagenen Durchführungsbestimmungen von Abschnitt I, II und III basieren auf den bestehenden Anforderungen an Ausbildungseinrichtungen gemäß ICAO Anhang 1 (Anlage 2) und JAR-FCL. Unterschiede gegenüber früheren Vorschriften bezwecken hauptsächlich die Verbesserung der Klarheit. Aufgrund der von Beteiligten eingegangenen Kommentare wurden bestimmte Punkte präzisiert und geändert. Da die meisten Ausbildungseinrichtungen, die Ausbildungen nur für LAPL, PPL, SPL, BPL und für damit verbundene Berechtigungen und Zeugnisse durchführen, bis jetzt entweder als registrierte Einrichtung gemäß dem JAR-System eingestuft oder nach nationalen Vorschriften reglementiert sind, wurden bestimmte Anforderungen von JAR-FCL in Abschnitt I in einer allgemeineren und vereinfachten Weise gefasst. Die zusätzlichen Anforderungen in Abschnitt II für die ATO, die Ausbildungen für gewerbliche Pilotenlizenzen durchführen, basieren auf Anlage 1a von JAR-FCL 1.055/2.055.

111. Das CRD enthielt einige Änderungen am NPA-Text für diesen Abschnitt, unter anderem die Erarbeitung verschiedener weiterer AMC, mit denen erläutert wurde, wie die Vorschrift im Falle technisch nicht komplizierter Ausbildungseinrichtungen erfüllt werden kann, die nur eine Ausbildung für LAPL, PPL, SPL oder BPL und die entsprechenden Berechtigungen und Zeugnisse durchführen. Die ursprünglich vorgeschlagene Anforderung, dass Ausbildungseinrichtungen als juristische Person eingetragen sein und die finanzielle Leistungsfähigkeit nachweisen müssen, wurde gestrichen. Ferner wurde

beschlossen, die Anforderung eines Ausbildungs- und Betriebshandbuchs von Abschnitt II nach Abschnitt I zu verschieben und diese Vorschrift auf alle Ausbildungseinrichtungen auszudehnen. Diesbezüglich ist klarzustellen, dass Ausbildungseinrichtungen, die Ausbildungen nur für Privatpilotenlizenzen (einschließlich LAPL) durchführen, dieses Handbuch nur in sehr einfacher Form zu erstellen brauchen (Ausbildungshandbuch und Betriebshandbuch können in einem Handbuch zusammengefasst werden).

112. Während der Konsultationsphase haben Interessenvertreter von Beteiligten Bedenken bezüglich der von Ausbildungseinrichtungen, die im gemeinnützigen Sektor arbeiten und Ausbildungen hauptsächlich für die LAPL und andere private Lizenzen oder die entsprechende Berechtigungen und Zeugnisse durchführen, verlangten Ausführlichkeit geäußert. Die Agentur hat versucht, diesen Bedenken Rechnung zu tragen, indem sie einige der Anforderungen in diesem Abschnitt vereinfacht hat. Weiter wurde beschlossen, dass im Rahmen eines zukünftigen Regelsetzungsprozesses zusätzliche AMC/GM für diese Ausbildungseinrichtungen erarbeitet werden sollen (z. B. Inhalt des Ausbildungs- und Betriebshandbuchs).
113. Aufgrund der eingegangenen Kommentare bezüglich der spezifischen Anforderungen an Ausbildungseinrichtungen, die nur Kurse für Flugprüfungsberechtigungen durchführen, hat die Agentur beschlossen, keine spezifischen Vorschriften für solche Ausbildungseinrichtungen zu erarbeiten. Bei verschiedenen Anforderungen wurden spezifische zusätzliche Vorschriften bzw. Vereinfachungen hinzugefügt, um dem Rechnung zu tragen.
114. Der Titel dieses Abschnitts wurde aufgrund von Kommentaren von Beteiligten bezüglich des Betätigungsfeldes der Ausbildungseinrichtungen geändert, die nur Ausbildungen für LAPL, PPL, SPL oder BPL durchführen. Der geänderte Titel soll verdeutlichen, dass Ausbildungseinrichtungen, die eine Ausbildung für LAPL und private Lizenzen durchführen, auch Ausbildungslehrgänge für die entsprechenden Berechtigungen und Zeugnisse für diese Lizenzen durchführen dürfen.
115. Mehrere abweichende Stellungnahmen gingen zu der erforderlichen Erfahrung für den Cheffluglehrer (Chief Flight Instructor, CFI) ein. Die Agentur hat beschlossen, den mit dem CRD vorgeschlagenen Wortlaut zu ändern und näher an dem bereits in JAR-FCL enthaltenen Wortlaut zu bleiben. Die Anforderung, dass der CFI die höchste berufliche Pilotenlizenz und die entsprechenden Berechtigungen in Bezug auf die durchgeführten Flugausbildungslehrgänge besitzen muss, wurde wieder in die Durchführungsbestimmungen verschoben. Das AMC wird ebenfalls geändert, um die Anforderung näher zu erläutern.
116. Mehrere Beteiligte wünschten in einer ähnlichen Stellungnahme, dass Fernunterricht für die Ausbildung für die Musterberechtigung für mehrere Piloten mit denselben Einschränkungen wie bei denjenigen möglich sein sollte, die für Musterberechtigungen für nur einen Piloten gelten. Die Agentur ist sich bewusst, dass webbasierter Fernunterricht für die Ausbildung für die Musterberechtigung in zunehmendem Maße verfügbar ist, und erkennt die didaktischen Vorteile an. Die Agentur hat den Text geändert, um Fernunterrichtskurse für alle Klassen- und Musterberechtigungen zu erlauben.
117. Die Mehrzahl der Kommentare und Reaktionen, die zu den zusätzlichen Anforderungen an Flugprüfungsausbildungseinrichtungen eingingen, betrafen nicht den Inhalt der Vorschläge der Agentur, sondern deren Struktur. Mehrere Beteiligte wünschten, dass für die Flugprüfungsausbildungseinrichtungen ein eigener Teilabschnitt geschaffen werden sollte. Nach einer sorgfältigen Überprüfung der Kommentare und der Anforderungen mit Unterstützung der Flugprüfungsüberarbeitungsgruppe kam die Agentur zu dem Ergebnis, dass, auch wenn die Flugprüfungsausbildung eine sehr spezielle Aktivität ist, keine Notwendigkeit besteht, einen eigenen Teilabschnitt zu erstellen. Die weitaus meisten allgemeinen Anforderungen an ATO können auch auf Flugprüfungsausbildungseinrichtungen angewandt werden. Es wurden jedoch einige wenige Punkte identifiziert, die nur Flugprüfungsausbildungseinrichtungen betreffen. Diesen wurde im Text entweder durch Ausschluss dieser Einrichtungen von einigen der

allgemeinen Anforderungen oder durch Änderung des ursprünglichen Texts von OR.ATO.355 Rechnung getragen.

118. Zulassungen von Ausbildungseinrichtungen, die gemäß den einschlägigen JAR-FCL-Anforderungen von einem Mitgliedstaat erteilt bzw. anerkannt wurden, der JAR-FCL umgesetzt hat, und deren gegenseitige Anerkennung empfohlen wurde, gelten als gemäß Teil-OR ausgestellt. In diesem Fall ist die Frist für den Abschluss von Feststellungen der Ebene 2 auf 2 Jahre begrenzt, wenn diese Feststellungen auf Unterschiede gegenüber den vorherigen nationalen Rechtsvorschriften zurückgehen, die den JAR-FCL-Anforderungen an Ausbildungseinrichtungen entsprechen.
119. Für Ausbildungseinrichtungen, die nicht unter den Geltungsbereich des JAR-FCL-Systems fallen und Ausbildungen nur für private Lizenzen oder die entsprechenden Berechtigungen und Zeugnisse durchführen, wird vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten die Anwendung der Bestimmungen von Teil-AR und Teil-OR bis zu 3 Jahre nach dem Datum der Anwendbarkeit der neuen Verordnung aufschieben können. Mit dieser Übergangsfrist soll den Einwendungen hauptsächlich kleinerer Ausbildungseinrichtungen und von Interessenvertretungen Rechnung getragen werden, die darauf verwiesen, dass die registrierten Einrichtungen oder sonstigen Ausbildungseinrichtungen im einzelstaatlichen System mehr Zeit brauchen, um sich auf die neue Verordnung vorzubereiten. Einige Interessenvertretungen und Mitgliedstaaten schlugen eine Art „Bestandsschutz“ für die registrierten Einrichtungen vor. Diese Frage wurde von der Agentur sorgfältig geprüft, aber aufgrund der erheblichen Unterschiede zwischen den Anforderungen für die Anerkennung als registrierte Einrichtung und der Zulassung für das ATO-System konnte für Ausbildungseinrichtungen dieser Art keine zukünftige besondere Anrechnungs- oder Bestandsschutzklausel eingeführt werden. Die Agentur geht jedoch davon aus, dass in den meisten Fällen die Überführung einer bestehenden registrierten Einrichtung in das zukünftige ATO-System auf der Grundlage einer Lückenanalyse zwischen den beiden Vorschriften erfolgen wird. Dabei wird es möglich sein, der Ausbildungseinrichtung für diejenigen Elemente, die bereits festgelegt und von der zuständigen Aufsichtsbehörde genehmigt wurden (z. B. Ausbildungs- und Betriebshandbuch/Elemente des SMS), in irgendeiner Weise eine Anrechnung zu gewähren.

Teil-OR Teilabschnitt FSTD

120. Teilabschnitt OR.FSTD definiert die spezifischen Anforderungen an Organisationen, die Flugsimulationsübungsgeräte (Flight Simulation Training Devices, FSTD) betreiben, und für die Qualifikation von FSTD. Er besteht aus zwei Abschnitten:
- Abschnitt I Anforderungen an Organisationen, die FSTD betreiben
 - Abschnitt II Anforderungen an die Qualifikation von FSTD
121. OR.FSTD definiert die zusätzlichen Anforderungen an Organisationen, die FSTD betreiben, und für die Qualifikation von FSTD. Er behandelt Organisationen wie z. B. FSTD-Betreiber, die keine Schulungsprogramme durchführen, ATO und AOC-Inhaber, die FSTD betreiben.
- *Abschnitt I* beschreibt, wie eine Organisation, die ein FSTD betreibt, gegenüber der zuständigen Aufsichtsbehörde den Nachweis erbringen kann, dass sie die Fähigkeit besitzt, die Qualifikationsebene des FSTD, wie es zertifiziert wurde, aufrechtzuerhalten, und wie zu verfahren ist, wenn Änderungen am FSTD erforderlich sind oder diesem weitere Ausrüstung hinzugefügt wurde. Ein wichtiges Element für die Sicherstellung der ständigen Einhaltung der einschlägigen Anforderungen ist das Konformitätsüberwachungsprogramm (Compliance Monitoring Programme, CMP).
 - *Abschnitt II* behandelt alle Schritte vom Antrag auf eine FSTD-Qualifikation, den Qualifikationsgrundlagen, die das CS beinhalten, und dem Sonderfall einer

vorläufigen Qualifikation bis hin zur Ausstellung der Qualifikationsbescheinigung für Flugsimulationsübungsgeräte und deren Gültigkeit.

122. OR.FSTD basiert auf JAR-FSTD A und H. Unterschiede gegenüber früheren Vorschriften hängen hauptsächlich mit Verbesserungen bei der Klarheit zusammen. Grundsätzliche Unterschiede gibt es für FSTD-Betreiber nicht.
123. Da es bisher keine Anforderung gab, dem Benutzer eines FSTD (in diesem Fall ATO oder AOC-Inhaber) eine „Benutzerzulassung“ als einziges Dokument zu erteilen, wird die Genehmigung zur Verwendung eines FSTD Teil des ATO-Zeugnisses (Anlage) oder des Ausbildungshandbuchs (OM-D) von AOC-Inhabern im Zusammenhang mit den zugelassenen Schulungsprogrammen. Dies gewährleistet, dass die Bestimmung über die Einzelheiten im Ausbildungsprogramm bezüglich der Frage, wozu das spezifische Ausbildungsgerät, das mit einem spezifischen Buchstabencode identifiziert wird, letztlich fähig ist, beibehalten wird.
124. Zur Berücksichtigung von FSTD-Betreibern, die keine Schulungsprogramme durchführen, wurde der allgemeine Ausdruck „Organisationen, die ein FSTD betreiben“ verwendet. Dies deckt sowohl ATO als auch AOC-Inhaber ab, die FSTD betreiben. Wenn z. B. eine ATO ein FSTD betreibt, gelten die Vorschriften in Abschnitt III auch für sie, und zwar zusätzlich zu den sonstigen einschlägigen Vorschriften von Teilabschnitt OR.ATO.
- Alle Organisationen, die FSTD betreiben, müssen über ein effektives Konformitätsüberwachungsprogramm (Compliance Monitoring Programme, CMP) verfügen. Dies muss gegenüber der zuständigen Aufsichtsbehörde nachgewiesen werden, bevor eine Qualifikationsbescheinigung ausgestellt werden kann. Die Anforderung einer Führung von Aufzeichnungen im Rahmen des CM-Programms wurde hinzugefügt.
- Es wurde ein Verweis auf Teil-21 eingefügt, um die von den Betriebseignungsdaten (Operational Suitability Data, OSD) definierten Luftfahrzeugüberprüfungsdaten in die Qualifikationsgrundlagen der betreffenden Art(en) von FSTD aufzunehmen.
125. Für Inhaber eines FSTD-Zeugnisses wird eine Übergangsfrist zur Erfüllung der Anforderungen gemäß OR.GEN.200 Buchstabe a Absatz 3 von zwei Jahren vorgeschlagen, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass bereits alle Teile im Rahmen der Vorschriften umgesetzt wurden (z. B. Ermittlung von Sicherheitsmängeln).

Teil-OR Teilabschnitt AeMC

Siehe Teil-AR Teilabschnitt AeMC.

Köln, 19. April 2011

P. GOUDOU
Exekutivdirektor

ANHANG I

**Vorschriftenbezeichnungen und -titel – Gegenüberstellung CRD/Stellungnahme
(in der Reihenfolge der CRD)**

CRD-Vorschriftenbezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
MANTELREGULIERUNG			
AR Artikel 1	Ziel und Anwendungsbereich	Artikel 1	Ziel und Anwendungsbereich
AR Artikel 2	Begriffsbestimmungen	Artikel 2	Begriffsbestimmungen
AR Artikel 3	Sicherheitsprogramm	Artikel 3	Sicherheitsplanung
AR Artikel 4	Aufsichtskapazitäten	Artikel 4	Aufsichtskapazitäten
AR Artikel 5	Flexibilitätsbestimmungen	Artikel 5	Flexibilitätsbestimmungen
AR Artikel 6	Übergangsregelungen	Artikel 6	Ausbildungseinrichtungen für Piloten
AR Artikel 7	Inkrafttreten	Artikel 7	Flugsimulationsübungsgeräte
---	---	Artikel 8	Flugmedizinische Zentren
---	---	Artikel 9	Übergangsmaßnahmen
---	---	Artikel 10	Inkrafttreten
AR-GEN – ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN			
AR.GEN	Abschnitt I – ALLGEMEINES	AR.GEN	Abschnitt I – ALLGEMEINES
AR.GEN.115	Aufsichtsunterlagen	AR.GEN.115	Aufsichtsunterlagen
AR.GEN.120	Nachweisverfahren	AR.GEN.120	Nachweisverfahren
AR.GEN.125	Mitteilungen an die Agentur	AR.GEN.125	Mitteilungen an die Agentur
AR.GEN.135	Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem	AR.GEN.135	Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem
AR.GEN	Abschnitt II – MANAGEMENT	AR.GEN	Abschnitt II – MANAGEMENT
AR.GEN.200	Managementsystem	AR.GEN.200	Managementsystem
AR.GEN.205	Verwendung qualifizierter Stellen	AR.GEN.205	Zuweisung von Aufgaben
AR.GEN.210	Änderungen am Managementsystem	AR.GEN.210	Änderungen am Managementsystem
AR.GEN.220	Führung von Aufzeichnungen	AR.GEN.220	Führung von Aufzeichnungen
AR.GEN	Abschnitt III – AUFSICHT, ZERTIFIZIERUNG UND DURCHSETZUNG	AR.GEN	Abschnitt III – AUFSICHT, ZERTIFIZIERUNG UND DURCHSETZUNG
AR.GEN.300	Fortlaufende Aufsicht	AR.GEN.300	Aufsicht
AR.GEN.305	Aufsichtsprogramm	AR.GEN.305	Aufsichtsprogramm
AR.GEN.310	Erstzertifizierungsverfahren – Organisationen	AR.GEN.310	Erstzertifizierungsverfahren – Organisationen
AR.GEN.315	Verfahren für die Erteilung, Verlängerung, Erneuerung oder Änderung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen – Personen	AR.GEN.315	Verfahren für die Erteilung, Verlängerung, Erneuerung oder Änderung von Lizenzen, Berechtigungen, Zeugnissen oder Bescheinigungen – Personen

CRD-Vorschriftenbezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
AR.GEN.330	Änderungen – Organisationen	AR.GEN.330	Änderungen – Organisationen
AR.GEN.345	Erklärung – Organisationen	---	wird mit der Stellungnahme zur Verordnung über den Flugbetrieb veröffentlicht
AR.GEN.350	Feststellungen und Abhilfemaßnahmen – Organisationen	AR.GEN.350	Feststellungen und Abhilfemaßnahmen
AR.GEN.355	Durchsetzungsmaßnahmen – Personen	AR.GEN.355	Durchsetzungsmaßnahmen – Personen
AR.GEN	AR.GEN. Abschnitt IV „Vorfeldinspektionen“	AR.RAMP	wird mit der Stellungnahme zur Verordnung über den Flugbetrieb veröffentlicht
AR.OPS	AR.OPS	AR.OPS	
AR.FCL – SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF DIE LIZENZIERUNG VON FLUGBESATZUNGEN			
AR.FCL	Abschnitt I – ALLGEMEINES	AR.FCL	Abschnitt I – ALLGEMEINES
AR.FCL.120	Führung von Aufzeichnungen	AR.FCL.120	Führung von Aufzeichnungen
AR.FCL	Abschnitt II – LIZENZEN, BERECHTIGUNGEN UND ZEUGNISSE	AR.FCL	Abschnitt II – LIZENZEN, BERECHTIGUNGEN UND ZEUGNISSE
AR.FCL.200	Verfahren für Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses	AR.FCL.200	Verfahren für Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses
AR.FCL.205	Überwachung von Prüfern	AR.FCL.205	Überwachung von Prüfern
AR.FCL.210	Informationen für Prüfer	AR.FCL.210	Informationen für Prüfer
AR.FCL.215	Gültigkeitsdauer	AR.FCL.215	Gültigkeitsdauer
AR.FCL.220	Verfahren für die Neuerteilung einer Pilotenlizenz	AR.FCL.220	Verfahren für die Neuerteilung einer Pilotenlizenz
AR.FCL.250	Einschränkung, Aussetzung und Widerruf von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen	AR.FCL.250	Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen
AR.FCL	Abschnitt III – PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE	AR.FCL	Abschnitt III – PRÜFUNG DER THEORETISCHEN KENNTNISSE
AR.FCL.300	Prüfungsverfahren	AR.FCL.300	Prüfungsverfahren
Anlage VII zu Anhang 1 – EASA-Vordruck 141 Teil-AR	Standard-EASA-Lizenzvordruck	Anlage I zu Anhang II – EASA-Vordruck 141 Teil-AR	Standard-EASA-Lizenzvordruck
AR.CC – SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF FLUGBEGLEITER			
CC	Abschnitt I- ZULASSUNG VON ORGANISATIONEN, DIE CC-AUSBILDUNGEN DURCHFÜHREN ODER CC-BESCHEINIGUNGEN AUSSTELLEN	CC	Abschnitt II – ORGANISATIONEN, DIE CC-AUSBILDUNGEN DURCHFÜHREN ODER CC-BESCHEINIGUNGEN AUSSTELLEN
AR.CC.100	Zulassung von Organisationen, die Flugbegleiterschulungen durchführen oder Flugbegleiterbescheinigungen ausstellen	AR.CC.200	Zulassung von Organisationen, die Flugbegleiterschulungen durchführen oder Flugbegleiterbescheinigungen ausstellen
CC	Abschnitt II – FLUGBEGLEITERBESCHEINIGUNGEN		Abschnitt I – FLUGBEGLEITERBESCHEINIGUNGEN
AR.CC.200	Verfahren für die Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen	AR.CC.100	Verfahren für Flugbegleiterbescheinigungen

CRD-Vorschriftenbezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
AR.CC.205	Formular und Spezifikationen für Flugbegleiterbescheinigungen	---	[in AR.CC.100 aufgenommen]
AR.CC.215	Aussetzung oder Widerruf von Flugbegleiterbescheinigungen	AR.CC.105	Aussetzung oder Widerruf von Flugbegleiterbescheinigungen
Anlage VIII zu Anhang 1 – EASA-Vordruck 142 Teil-AR	Standard-EASA-Vordruck für Flugbegleiterbescheinigungen	Anlage II zu Anhang II – EASA-Vordruck 142 Teil-AR	Standard-EASA-Vordruck für Flugbegleiterbescheinigungen
AR.ATO – SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF ZUGELASSENE AUSBILDUNGSEINRICHTUNGEN (APPROVED TRAINING ORGANISATIONS, ATO)			
AR.ATO.105	Aufsichtsprogramm	AR.ATO.105	Aufsichtsprogramm
AR.ATO.120	Führung von Aufzeichnungen	AR.ATO.120	Führung von Aufzeichnungen
AR.FSTD – SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF DIE QUALIFIKATION VON FLUGSIMULATIONSÜBUNGSGERÄTEN (FLIGHT SIMULATION TRAINING DEVICES, FSTD)			
AR.ATO.200	Erstbeurteilungsverfahren	AR.FSTD.100	Erstbeurteilungsverfahren
AR.ATO.210	Ausstellung von FSTD-Qualifikationsbescheinigungen	AR.FSTD.110	Ausstellung von FSTD-Qualifikationsbescheinigungen
AR.ATO.220	Verlängerung von FSTD-Qualifikationsbescheinigungen	AR.FSTD.120	Verlängerung von FSTD-Qualifikationsbescheinigungen
AR.ATO.230	Änderungen	AR.FSTD.130	Änderungen
AR.ATO.235	Feststellungen und Abhilfemaßnahmen – FSTD-Qualifikationsbescheinigung	AR.FSTD.135	Feststellungen und Abhilfemaßnahmen – FSTD-Qualifikationsbescheinigung
Anlage IX zu Anhang 1 – EASA-Vordruck 143 Teil-AR	Zeugnisse für zugelassene Ausbildungseinrichtungen mit Lehrgangszulassungsvordruck	Anlage III zu Anhang II – EASA-Vordruck 143 Teil-AR	Zeugnisse für zugelassene Ausbildungseinrichtungen mit Lehrgangszulassungsvordruck
Anlage X zu Anhang 1 – EASA-Vordruck 145 Teil-AR	Qualifikationsbescheinigung für Flugsimulationsübungsgerät	Anlage IV zu Anhang II – EASA-Vordruck 145 Teil-AR	Qualifikationsbescheinigung für Flugsimulationsübungsgerät
AR.AeMC – SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF FLUGMEDIZINISCHE ZENTREN (AERO-MEDICAL CENTRES, AeMC)			
AR.AeMC.110	Erstzertifizierungsverfahren	AR.AeMC.110	Erstzertifizierungsverfahren
AR.AeMC.150	Feststellungen und Abhilfemaßnahmen – AeMC	AR.AeMC.150	Feststellungen und Abhilfemaßnahmen – AeMC
Anlage XI zu Anhang 1 – EASA-Vordruck 146 Teil-AR	Zeugnisse für flugmedizinische Zentren (AeMC)	Anlage V zu Anhang II – EASA-Vordruck 146 Teil-AR	Zeugnisse für flugmedizinische Zentren (AeMC)
AR.MED – SPEZIFISCHE ANFORDERUNGEN AN DIE FLUGMEDIZINISCHE ZERTIFIZIERUNG			
AR.MED	Abschnitt I – ALLGEMEINES	AR.MED	Abschnitt I – ALLGEMEINES
AR.MED.120	Medizinische Gutachter	AR.MED.120	Medizinische Gutachter
AR.MED.125	Verweisung an die lizenzierende Behörde	AR.MED.125	Verweisung an die lizenzierende Behörde
AR.MED.130	Tauglichkeitszeugnis	AR.MED.130	Tauglichkeitszeugnis
AR.MED.135	Flugmedizinische Formulare	AR.MED.135	Flugmedizinische Formulare
AR.MED.145	Erklärung von Ärzten für Allgemeinmedizin gegenüber der zuständigen Aufsichtsbehörde	AR.MED.145	Mitteilung von Ärzten für Allgemeinmedizin an die zuständige Aufsichtsbehörde

CRD-Vorschriftenbezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
AR.MED.150	Führung von Aufzeichnungen	AR.MED.150	Führung von Aufzeichnungen
AR.MED	Abschnitt II – FLUGMEDIZINISCHE SACHVERSTÄNDIGE	AR.MED	Abschnitt II – FLUGMEDIZINISCHE SACHVERSTÄNDIGE
AR.MED.200	AR.MED.200 Verfahren für die Ausstellung eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger (AME)	AR.MED.200	Verfahren für die Ausstellung eines AME-Zeugnisses
AR.MED.240	Hausärzte, die als flugmedizinische Sachverständige (AME) tätig sind	AR.MED.240	Ärzte für Allgemeinmedizin, die als AME tätig sind
AR.MED.245	Fortlaufende Aufsicht über flugmedizinische Sachverständige (AME) und Ärzte für Allgemeinmedizin	AR.MED.245	Fortlaufende Aufsicht über AME und Ärzte für Allgemeinmedizin
AR.MED.250	Einschränkung, Aussetzung und Widerruf eines Zeugnisses als flugmedizinischer Sachverständiger	AR.MED.250	Einschränkung, Aussetzung und Widerruf eines AME-Zeugnisses
AR.MED.255	Durchsetzungsmaßnahmen	AR.MED.255	Durchsetzungsmaßnahmen
AR.MED	Abschnitt III – TAUGLICHKEITSZEUGNISSE	AR.MED	Abschnitt III – TAUGLICHKEITSZEUGNISSE
AR.MED.315	Überprüfung von Untersuchungsberichten	AR.MED.315	Überprüfung von Untersuchungsberichten
AR.MED.325	Verfahren für die Zweitüberprüfung	AR.MED.325	Verfahren für die Zweitüberprüfung
Anlage XII zu Anhang 1 – EASA-Vordruck 147 Teil-AR	Standardformular EASA-Tauglichkeitszeugnis	Anlage VI zu Anhang II – EASA-Vordruck 147 Teil-AR	Standardformular EASA-Tauglichkeitszeugnis
Mantelregulierung			
OR Artikel 1	Ziel und Anwendungsbereich	Artikel 1	Ziel und Anwendungsbereich
OR Artikel 2	Begriffsbestimmungen	Artikel 2	Begriffsbestimmungen
OR Artikel 3	Ausbildungseinrichtungen für Piloten	Artikel 6	Ausbildungseinrichtungen für Piloten
OR Artikel 4	Flugsimulationsübungsgeräte	Artikel 7	Flugsimulationsübungsgeräte
OR Artikel 5	Flugmedizinische Zentren	Artikel 8	Flugmedizinische Zentren
OR Artikel 6	Luftfahrtbetriebe	---	---
OR Artikel 8	Inkrafttreten	Artikel 10	Inkrafttreten
OR-GEN – ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN			
OR.GEN	Abschnitt I – ALLGEMEINES	OR.GEN	Abschnitt I – ALLGEMEINES
OR.GEN.105	Zuständige Aufsichtsbehörde	OR.GEN.105	Zuständige Aufsichtsbehörde
OR.GEN.115	Antrag auf ein Zeugnis als Organisation	OR.GEN.115	Antrag auf ein Zeugnis als Organisation
OR.GEN.120	Nachweisverfahren	OR.GEN.120	Nachweisverfahren
OR.GEN.125	Zulassungsbedingungen und Rechte einer Organisation	OR.GEN.125	Zulassungsbedingungen und Rechte einer Organisation
OR.GEN.130	Änderungen bei der Zertifizierung unterliegenden Organisationen	OR.GEN.130	Änderungen bei der Zertifizierung unterliegenden Organisationen
OR.GEN.135	Fortlaufende Gültigkeit	OR.GEN.135	Fortlaufende Gültigkeit

CRD-Vorschriften- bezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeich- nung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
OR.GEN.140	Zugang	OR.GEN.140	Zugang
OR.GEN.145	Erklärung	---	wird mit der Stellungnahme zur Verordnung über den Flugbetrieb veröffentlicht
OR.GEN.150	Feststellungen	OR.GEN.150	Feststellungen
OR.GEN.155	Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem	OR.GEN.155	Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem
OR.GEN.160	Meldung von Ereignissen	OR.GEN.160	Meldung von Ereignissen
OR.GEN	Abschnitt II – MANagementsystem	OR.GEN	Abschnitt II – MANagementsystem
OR.GEN.200	Managementsystem	OR.GEN.200	Managementsystem
OR.GEN.205	Auftragsvergabe und Beschaffung	OR.GEN.205	Extern vergebene Tätigkeiten
OR.GEN.210	Personelle Anforderungen	OR.GEN.210	Personelle Anforderungen
OR.GEN.215	Anforderungen an die Einrichtung	OR.GEN.215	Anforderungen an die Einrichtung
OR.GEN.220	Führung von Aufzeichnungen	OR.GEN.220	Führung von Aufzeichnungen
OR.OPS.GEN	OR.OPS.GEN	CAT.OR	wird mit der Stellungnahme zur Verordnung über den Flugbetrieb veröffentlicht
OR.OPS.MLR	OR.OPS.MLR	CAT.MLR	
OR.OPS.AOC	OR.OPS.AOC	CAT.AOC	
OR.OPS.FC	OR.OPS.FC	CAT.FC	
OR.OPS.CC	OR.OPS.CC	CAR.CC	
OR.OPS.TC	OR.OPS.TC	CAT.TC	
OR.OPS.SEC	OR.OPS.SEC	CAT.SEC	
OR.ATO – ZUGELASSENE AUSBILDUNGSEINRICHTUNGEN			
OR.ATO	Abschnitt I – ALLGEMEINES	OR.ATO	Abschnitt I – ALLGEMEINES
OR.ATO.100	Geltungsbereich	OR.ATO.100	Geltungsbereich
OR.ATO.105	Anwendung	OR.ATO.105	Anwendung
OR.ATO.110	Personelle Anforderungen	OR.ATO.110	Personelle Anforderungen
OR.ATO.120	Führung von Aufzeichnungen	OR.ATO.120	Führung von Aufzeichnungen
OR.ATO.125	Ausbildungsprogramm	OR.ATO.125	Ausbildungsprogramm
OR.ATO.130	Ausbildungshandbuch und Betriebshandbuch	OR.ATO.130	Ausbildungshandbuch und Betriebshandbuch
OR.ATO.135	Schulflugzeuge und FSTD	OR.ATO.135	Schulflugzeuge und FSTD
OR.ATO.140	Flugplätze und Betriebsstätten	OR.ATO.140	Flugplätze und Betriebsstätten
OR.ATO.145	Voraussetzungen für die Ausbildung	OR.ATO.145	Voraussetzungen für die Ausbildung
OR.ATO.150	Ausbildung in einem Drittland	OR.ATO.150	Ausbildung in einem Drittland
OR.ATO	Abschnitt II – ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN AN ATO, DIE AUSBILDUNGEN FÜR ANDERE LIZENZEN UND BERECHTIGUNGEN ALS LAPL, PPL, SPL UND BPL DURCHFÜHREN	OR.ATO	Abschnitt II – ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN AN ATO, DIE AUSBILDUNGEN FÜR CPL, MPL UND ATPL UND DIE ENTSPRECHENDEN BERECHTIGUNGEN UND ZEUGNISSE ANBIETEN

CRD-Vorschriftenbezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeichnung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
OR.ATO.210	Personelle Anforderungen	OR.ATO.210	Personelle Anforderungen
OR.ATO.225	Ausbildungsprogramm	OR.ATO.225	Ausbildungsprogramm
OR.ATO.230	Ausbildungshandbuch und Betriebshandbuch	OR.ATO.230	Ausbildungshandbuch und Betriebshandbuch
OR.FSTD – ANFORDERUNGEN AN ORGANISATIONEN, DIE FLUGSIMULATIONSÜBUNGSGERÄTE (FLIGHT SIMULATION TRAINING DEVICES, FSTD) BETREIBEN, UND FÜR DIE QUALIFIKATION VON FSTD			
OR.ATO	Abschnitt III – ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN AN ORGANISATIONEN, DIE FSTD BETREIBEN, UND FÜR DIE QUALIFIKATION VON FSTD	OR.FSTD	Abschnitt I – ANFORDERUNGEN AN ORGANISATIONEN, DIE FSTD BETREIBEN
OR.ATO.300	Allgemeines	OR.FSTD.100	Allgemeines
OR.ATO.305	Beibehaltung der FSTD-Qualifikation	OR.FSTD.105	Beibehaltung der FSTD-Qualifikation
OR.ATO.310	Modifikationen	OR.FSTD.110	Modifikationen
OR.ATO.315	Anlagen	OR.FSTD.115	Anlagen
OR.ATO.320	Weitere Ausrüstung	OR.FSTD.120	Weitere Ausrüstung
OR.ATO	Abschnitt III – ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN AN ORGANISATIONEN, DIE FSTD BETREIBEN, UND FÜR DIE QUALIFIKATION VON FSTD (Forts.)	OR.FSTD	Abschnitt II – ANFORDERUNGEN AN DIE QUALIFIKATION VON FSTD
OR.ATO.350	Antrag auf FSTD-Qualifikation	OR.FSTD.200	Antrag auf FSTD-Qualifikation
OR.ATO.355	Zulassungsspezifikationen für FSTD	OR.FSTD.205	Zulassungsspezifikationen für FSTD
OR.ATO.360	Qualifikationsgrundlagen	OR.FSTD.210	Qualifikationsgrundlagen
OR.ATO.365	Ausstellung von FSTD-Qualifikationsbescheinigungen	OR.FSTD.215	Ausstellung von FSTD-Qualifikationsbescheinigungen
OR.ATO.370	Vorläufige FSTD-Qualifikation	OR.FSTD.220	Vorläufige FSTD-Qualifikation
OR.ATO.375	Dauer und fortlaufende Gültigkeit	OR.FSTD.225	Dauer und fortlaufende Gültigkeit
OR.ATO.380	Änderungen an qualifizierten FSTD	OR.FSTD.230	Änderungen an qualifizierten FSTD
OR.ATO.385	Übertragbarkeit einer FSTD-Qualifikationsbescheinigung	OR.FSTD.235	Übertragbarkeit einer FSTD-Qualifikationsbescheinigung
OR.ATO.390	Führung von Aufzeichnungen	OR.FSTD.240	Führung von Aufzeichnungen
OR.ATO	ABSCHNITT IV – ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN AN ATO, DIE SPEZIELLE ARTEN DER AUSBILDUNG ANBIETEN	OR.ATO	ABSCHNITT III – ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN AN ATO, DIE SPEZIELLE ARTEN DER AUSBILDUNG ANBIETEN
OR.ATO.400	Allgemeines	OR.ATO.300	Allgemeines
OR.ATO.405	Präsenzseminare	OR.ATO.305	Präsenzseminare
OR.ATO.410	Lehrberechtigte	OR.ATO.310	Lehrberechtigte
OR.ATO.430	Allgemeines	OR.ATO.330	Allgemeines
OR.ATO.435	Flugsimulator	OR.ATO.335	Flugsimulator
OR.ATO.450	Allgemeines	OR.ATO.350	Allgemeines
OR.ATO.455	Flugprüfungsausbildungseinrichtungen	OR.ATO.355	Flugprüfungsausbildungseinrichtungen

CRD-Vorschriften- bezeichnung	CRD-Vorschriftentitel	Vorschriftenbezeich- nung Stellungnahme	Vorschriftentitel Stellungnahme
OR.AeMC	OR.AeMC	OR.AeMC	FLUGMEDIZINISCHE ZENTREN
OR.AeMC	Abschnitt I – ALLGEMEINES	OR.ATO	Abschnitt I – ALLGEMEINES
OR.AeMC.105	Geltungsbereich	OR.AeMC.105	Geltungsbereich
OR.AeMC.115	Anwendung	OR.AeMC.115	Anwendung
OR.AeMC.135	Fortlaufende Gültigkeit	OR.AeMC.135	Fortlaufende Gültigkeit
OR.AeMC	Abschnitt II – MANAGEMENT	OR.AeMC	Abschnitt II – MANAGEMENT
OR.AeMC.200	Managementsystem	OR.AeMC.200	Managementsystem
OR.AeMC.210	Personelle Anforderungen	OR.AeMC.210	Personelle Anforderungen
OR.AeMC.215	Anforderungen an die Einrichtung	OR.AeMC.215	Anforderungen an die Einrichtung
OR.AeMC.220	Führung von Aufzeichnungen	OR.AeMC.220	Führung von Aufzeichnungen