

STELLUNGNAHME Nr. 02/2006

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

Zur Möglichkeit der Änderung von Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission 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

I. Allgemeines

1. Zweck dieser Stellungnahme ist die Klarstellung des Standpunkts der Agentur in Bezug auf die Möglichkeit, das endgültige Datum des Inkrafttretens der Bestimmungen 145.A.30(g) und 145.A.30(h)(1) für große Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700kg (28. September 2006) gemäß Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission aufzuschieben¹.
2. Diese Stellungnahme wurde gemäß dem vom Verwaltungsrat der Agentur festgelegten Verfahren², und im Einklang mit den Bestimmungen von Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002³ angenommen.

HINTERGRUND:

3. Am 20. November 2003 hat die Europäische Kommission die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 angenommen. Anlage II dieser Verordnung (Teil-145) legt fest, dass freigabeberechtigtes Personal gemäß den Bestimmungen von Anlage III (Teil 66) entsprechend qualifiziert sein muss. Teil 66 basiert auf JAR-66. Die Umsetzung von JAR-66 hat 1998 begonnen und die JAA-Mitgliedstaaten hatten zugestimmt, die Umsetzung bis 2001 zu beginnen, wobei das Ende des Übergangszeitraums für die Umwandlung der nationalen Qualifikationen in JAR-66-Lizenzen für das Jahr 2011 festgelegt wurde.
4. Bei der Einführung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission wurde vereinbart, dass ein so langer Übergangszeitraum nicht notwendig und der volle Nutzen eines gemeinschaftlichen Vorgehens auf diesem Gebiet durch eine sofortige Anwendung besser zu erreichen sei. Obwohl die Umsetzung von JAR-66 bereits 1998 begann, hatten einige JAA-Mitgliedstaaten bestätigt, dass diese in ihrem Land aufgeschoben würde. Daher ersuchten diese Mitgliedstaaten um die Möglichkeit, die Umsetzung von Teil 66 bis zum 28. September 2006 für große Luftfahrzeuge und bis zum 28. September 2008 für kleine Luftfahrzeuge aufzuschieben, da letztere durch JAA nicht geregelt waren. Dies wurde akzeptiert, und Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission bildet die Grundlage für diese Opt-out-Möglichkeit.
5. Wenn man die Situation in Bezug auf die Inanspruchnahme dieser Opt-out-Bestimmung analysiert, scheint es, dass sich:
 - alle Mitgliedstaaten bzw. assoziierten Staaten⁴ für die Anwendung von Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe c zweiter Spiegelstrich der Verordnung (EG) 2042/2003 der Kommission entschieden haben;

¹ Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission 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. Nr. L 315 vom 28.11.2003, S. 1). Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 707/2006 der Kommission vom 8. Mai 2006 (ABl. Nr. L 122 vom 9.5.2006, S. 17).

² Beschluss des Verwaltungsrats bezüglich des von der Agentur anzuwendenden Verfahrens zur Veröffentlichung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Leitlinien („Rulemaking-Verfahren“). EASA MB/7/03 vom 27.6.2003.

³ Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (ABl. Nr. L 240 vom 7.9.2002, S. 1.). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1701/2003 der Kommission vom 24. September 2003 (ABl. Nr. L 243 vom 27.9.2003, S. 5).

⁴ Assoziierte Staaten sind Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz.

- alle Mitgliedstaaten bzw. assoziierten Staaten, mit Ausnahme von einem, für die Anwendung von Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe c dritter Spiegelstrich der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission entschieden haben.

Folglich ist klar, dass alle Staaten, die den Bestimmungen von Teil 145 unterliegen, beim Opt-out wussten, dass sie die Ausstellung von bzw. die Umwandlung nationaler Lizenzen in Teil-66-Lizenzen einzuplanen hatten, um bis 28. September 2006 die Bestimmungen dieses Teils in Bezug auf die Qualifikationen von freigabeberechtigtem Personal für die „Line Maintenance“ und „Base Maintenance“ von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg vollständig zu erfüllen.

6. Was die Bereitschaft zur Einhaltung dieses Datums für das Inkrafttreten betrifft, so stellt sich die Situation nach der von der Agentur durchgeführten Aufsicht wie folgt dar:
 - Die Hälfte der Mitgliedstaaten bzw. assoziierten Staaten hatten begonnen, die nationalen Qualifikationen in Teil-66-Lizenzen umzuwandeln und diese Lizenzen auszustellen und werden in der Lage sein, die Bestimmungen fristgerecht zu erfüllen.
 - Neun Mitgliedstaaten bzw. assoziierte Staaten hatten den gleichen Prozess eingeleitet, sind aber dennoch in Verzug und geben zu bedenken, dass sie Schwierigkeiten mit der Einhaltung des Erfüllungsdatums haben werden.
 - Vier der 28 Mitgliedstaaten bzw. assoziierten Staaten, die diesen Vorgaben unterliegen, lagen planmäßig weit zurück und werden nicht in der Lage sein, die Bestimmungen fristgerecht zu erfüllen. Drei von ihnen haben noch nicht einmal Umwandlungsberichte erstellt.

Am 31. Januar 2006 hat die Agentur der Europäischen Kommission ihren jährlichen Standardisierungsbericht übermittelt und den kritischen Status des gemäß Teil 66 erforderlichen Umwandlungsprozesses im Hinblick auf die Frist vom 28. September 2006 hervorgehoben.

7. Es stellte sich daher die Frage, ob die Frist für den Übergangszeitraum unter Berücksichtigung sämtlicher damit verbundenen Auswirkungen verlängert werden sollte.

II. Beratung

8. Eine Ankündigung eines Änderungsvorschlags (Notice of Proposed Amendment) – NPA 08/2006⁵ - wurde gemäß dem Standard-Rulemaking-Verfahren der EASA am 12. Juli 2006 auf der Website (www.easa.europa.eu) der Agentur veröffentlicht. Der Beratungszeitraum war auf sechs Wochen ab dem Datum der Veröffentlichung der NPA begrenzt worden, damit nach Sammlung und Beantwortung der Kommentare vor dem 28. September 2006 eine Stellungnahme erstellt werden konnte.
9. Bis zum Einreichungstermin am 21. August 2006 gingen bei der Agentur 15 Kommentare von 12 nationalen Behörden, Berufsorganisationen und Privatpersonen ein.
10. Alle eingegangenen Kommentare wurden bestätigt und in einem Kommentar-Antwort-Dokument (*Comment Response Document - CRD*) zusammengefasst, das gemeinsam mit der vorliegenden Stellungnahme auf der Website der Agentur veröffentlicht wurde. Dieses

⁵ <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>

CRD enthält eine Liste aller Personen und Organisationen, die Kommentare eingereicht haben, sowie die Antworten der Agentur.

11. Alle eingegangenen Kommentare, mit Ausnahme von einem, unterstützen die Option, das Datum für das Inkrafttreten der Bestimmungen von Teil 145 in Bezug auf die Qualifikationen von freigabeberechtigtem Personal für die „Line Maintenance“ und „Base Maintenance“ von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg nicht zu verlängern. Keiner der Mitgliedstaaten teilte mit, dass es Schwierigkeiten mit der Umsetzung der aktuellen Verordnung geben werde.
12. Gemäß Artikel 8 des EASA-Standard-*Rulemaking*-Verfahrens darf der Exekutivdirektor seine Stellungnahme in dieser Angelegenheit nicht innerhalb von zwei Monaten nach dem Datum der Veröffentlichung des Kommentar-Antwort-Dokuments abgeben, damit die beteiligten Kreise ausreichend Zeit haben, zum Inhalt des Dokuments Stellung zu nehmen. Aus den in Punkt 8 genannten Gründen muss die Stellungnahme der Agentur jedoch so schnell wie möglich veröffentlicht werden, damit alle beteiligten Kreise wissen, dass die Bestimmungen von Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission nicht geändert werden und dementsprechend das Datum für das Inkrafttreten der Bestimmungen von Teil 145 in Bezug auf die Qualifikationen von freigabeberechtigtem Personal für die „Line Maintenance“ und „Base Maintenance“ von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg (28. September 2006) nicht verlängert wird.

III. Inhalt der Stellungnahme der Agentur

13. Aufgrund der Ergebnisse des CRD (siehe Punkt 11) empfiehlt die Europäische Agentur für Flugsicherheit der Kommission, Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission nicht zu ändern.

IV. Folgenabschätzung

14. Betroffene Bereiche:

Am stärksten betroffen sind die Betreiber von großen Luftfahrzeugen. Da Wartungstechniker ohne Teil-66-Lizenz nicht in der Lage sein würden, diese Luftfahrzeuge für den Betrieb freizugeben, müssten die Betreiber hierfür entsprechend qualifiziertes Personal finden.

Instandhaltungsbetriebe, die nicht in der Lage sind, entsprechend lizenzierte Techniker einzustellen, könnten einen Teil ihrer Verträge verlieren, da sie die Bestimmungen von Teil 145 während des Übergangszeitraums nicht erfüllen würden.

Einige Wartungstechniker würden bis zur Umwandlung ihrer Qualifikationen die Privilegien verlieren, die sie im Rahmen der nationalen Systeme genießen.

Die nationalen Luftfahrtbehörden, die die nationalen Qualifikationen nicht in Teil-66-Lizenzen umgewandelt bzw. diese Lizenzen nicht ausreichend ausgestellt haben, müssten verstärkte Anstrengungen unternehmen und wären mit Verfahren konfrontiert, die von der Europäischen Kommission wegen Verstoßes gegen die Rechtsvorschriften eingeleitet würden.

15. Auswirkungen auf die Sicherheit:

Die Entscheidung, das vereinbarte Datum für das Inkrafttreten beizubehalten, trägt im Grunde zur Verbesserung der Sicherheit in der Gemeinschaft bei, da lediglich Luftfahrzeuge, die einer geeigneten Prüfung durch Techniker mit den besten Qualifikationen unterzogen wurden, für den Betrieb freigegeben werden.

Es könnten jedoch einige Mitgliedstaaten dazu verleitet werden, die nationalen Qualifikationen ohne ordentlichen Begründungs-/Umwandlungsbericht übereilt in Teil-66-Lizenzen umzuwandeln und Wartungstechnikern unangemessene Privilegien zu gewähren. Dies könnte natürlich Auswirkungen auf die Sicherheit haben, wenn aus diesem Grund untaugliche Luftfahrzeuge für den Betrieb freigegeben würden.

Dieses Risiko scheint jedoch bei großen Luftfahrzeugen, die einer zusätzlichen Überwachung durch Instandhaltungsbetriebe zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unterliegen, gering zu sein. Überdies ist es Aufgabe der Agentur, Standardisierungsprüfungen durchzuführen, um sicherzustellen, dass Derartiges nicht passiert bzw. für diesen Fall sofortige Abhilfemaßnahmen getroffen werden.

16. Wirtschaftliche Auswirkungen:

Grundsätzlich dürfte diese Option keine globalen wirtschaftlichen Auswirkungen haben, da Investitionen für den Umstieg auf den neuen von der Gemeinschaft verabschiedeten Rechtsrahmen in jedem Fall getätigt werden müssen, damit alle beteiligten Kreise in den Genuss der Vorteile kommen, die mit der Vollendung des Binnenmarktes auf diesem Gebiet einhergehen.

Der mögliche Engpass an lizenzierten Technikern in einigen Mitgliedstaaten könnte zu Verzögerungen bei der Freigabe von Luftfahrzeugen führen und den Betreibern beträchtliche indirekte Kosten verursachen. Dies könnte sich auch auf den Markt für zugelassenes Personal auswirken und deren durchschnittliches Gehaltsniveau anheben, was sich wiederum direkt auf die Instandhaltungsbetriebe und indirekt auf deren Kunden auswirken würde. Dennoch sollten die Folgen während der von den nationalen Luftfahrtbehörden benötigten Aufholzeit nicht überbewertet werden, da die geringe Mobilität auf dem Markt für diese Art von Zulassungsdiensten eher nur die Länder betrifft, die beim Umwandlungsprozess bislang noch keine ausreichenden Fortschritte gemacht haben.

Die meisten nationalen Luftfahrtbehörden werden nicht so stark betroffen sein, da sie bereits eine ausreichende Zahl an Lizenzen ausgestellt haben. Lediglich diejenigen, die im Verzug sind, werden verstärkt Anstrengungen unternehmen müssen, was wiederum zusätzliche Kosten verursachen könnte, wenn sie zusätzliches Personal zur Umwandlung all dieser Lizenzen von ihrem nationalen System einstellen müssen, um die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission zu erfüllen.

17. Umweltauswirkungen:

Keine

18. Soziale Auswirkungen:

Freigabeberechtigte Techniker, die keine Teil-66-Lizenz erhalten haben, sind wahrscheinlich stark betroffen, da sie nach dem 28. September 2006 nicht mehr für die Freigabe von großen Luftfahrzeugen qualifiziert wären. Dies könnte ihre Beschäftigungsbedingungen beeinträchtigen.

V. Schlussfolgerung

Aufgrund der durchgeführten Analyse hinsichtlich der Möglichkeit, das Datum für das Inkrafttreten der Bestimmungen von Teil 145.A.30 (g) und Teil .A.30 (h) (1) in Bezug auf die Qualifikation von freigabeberechtigtem Personal für die Freigabe von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg („Line Maintenance“ und „Base Maintenance“) aufzuschieben, ist die Agentur der Ansicht, dass die Bestimmungen von Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission nicht geändert werden sollen und das darin festgelegte Datum beibehalten werden soll.

Köln, 25. September 2006

P. GOUDOU