



Stellungnahme 04/2009

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

vom 11. Dezember 2009

bezüglich einer Verordnung der Kommission 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

„Lizenzen für Instandhaltungsberechtigtes Personal für Einfachluftfahrzeuge“

I. Allgemeines

1. Zweck dieser Stellungnahme ist es, der Kommission eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003¹ der Kommission vorzuschlagen. Die Gründe für diese Regelsetzungsmaßnahme werden nachstehend beschrieben.
2. Die Stellungnahme wurde gemäß dem Verfahren angenommen, das vom Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden „die Agentur“)² gemäß den Bestimmungen von Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008³ (im Folgenden „die Grundverordnung“) festgelegt wurde.

II. Konsultation

3. In Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 ist zwar in Anlage III (Teil-66) bereits ein Verfahren für die Erteilung einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal verankert, doch äußerte eine erhebliche Zahl von Interessengruppen im Zuge der Überarbeitung von Teil-M für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung eingesetzt werden (Aufgabe M.017), sowie auch infolge der Konsultation im Rahmen von A-NPA14/2006 Bedenken hinsichtlich des Umstands, dass das gegenwärtige Lizenzerteilungssystem nicht auf die geringere Komplexität von kleinen Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt abgestimmt ist.
4. Um dieses Problem aufzugreifen, leitete die Agentur eine Regelsetzungsaufgabe 66.022 ein und richtete die entsprechende Arbeitsgruppe ein, der Vertreter der nationalen Behörden und Verbände der Leichtflugzeuge sowie der Industriebetriebe für sehr leichte Luftfahrzeuge angehörten. Das Ziel bestand in einer Bewertung der Sachlage, in der Unterbreitung eines Vorschlags und in der Ausarbeitung von Leitlinien für die Abgabe einer Stellungnahme zur Änderung von Teil-66 und/oder eines Beschlusses zur Überarbeitung der annehmbaren Nachweisverfahren für diesen Teil im Zusammenhang mit dem Aufgabenbereich 66-022.
5. Bei der Ausarbeitung konzentrierte sich die Gruppe auf Lizenzen für Zellen, Triebwerke und elektrische Anlagen sowie bestimmte eingeschränkte Rechte für den Bereich der Avionik. Das Gegenstück zu einer B2-Lizenz für den Bereich der allgemeinen Luftfahrt wurde von der Gruppe nicht untersucht und wird Gegenstand einer zukünftigen Regelsetzungsmaßnahme (Aufgabe 66.027) sein.
6. Auf der Grundlage der Beiträge der Arbeitsgruppe veröffentlichte die Agentur am 28. März 2008 die NPA 2008-03 auf ihrer Website unter: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

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. L 315 vom 28.11.2003, S. 1). Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1056/2008 der Kommission vom 27. Oktober 2008 (ABl. L 283 vom 28.10.2008).

² Beschluss des Verwaltungsrats bezüglich des von der Agentur anzuwendenden Verfahrens zur Veröffentlichung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen (Rulemaking Procedure - Regelsetzungsverfahren). EASA MB 08-2007 vom 11.6.2007.

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 und zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

7. Bis zum Stichtag 28. Juni 2008 gingen bei der Agentur 177 Kommentare von 39 nationalen Luftfahrtbehörden, Berufsverbänden und privatwirtschaftlichen Unternehmen/Einzelpersonen ein.
8. Um die Kommentare zu prüfen, richtete die Agentur eine Prüfgruppe ein, die sich aus Mitgliedern der Arbeitsgruppe 66.022 sowie einem Vertreter der Abteilung Standardisation & Approvals (Agentur) und einem Vertreter der Industrie zusammensetzte, der eine von der NPA 2008-03 abweichende Meinung formuliert hatte. Als Ergebnis dieser Prüfung gab die Agentur am 16. September 2009 das CRD (Kommentarantwortdokument) 2008-03 heraus, das die Antworten auf die einzelnen Kommentare sowie den vorgeschlagenen Wortlaut für die Vorschrift und die annehmbaren Nachweisverfahren/Anleitungen enthielt.
9. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die Prüfgruppe auch die Kommentare berücksichtigt hat, die im Zuge der Konsultation zu NPA 2007-07 eingegangen sind, insbesondere im Zusammenhang mit den „Musterberechtigungen und Gruppenberechtigungen“.
10. Nach der Veröffentlichung des CRD 2008-03 führte die Agentur am 29. Oktober 2009 in Köln einen Workshop durch, bei dem der Inhalt erläutert wurde und die Interessengruppen darin unterstützt wurden, den Inhalt genau zu verstehen, bevor Reaktionen eingesandt wurden.
11. Als Ergebnis der externen Anhörung des CRD 2008-03, die am 16. November 2009 abgeschlossen wurde, erhielt die Agentur Reaktionen von:
 - fünf zuständigen Behörden: AustroControl-Österreich, CAA-Niederlande, CAA-Schweden, CAA-Vereinigtes Königreich und DGAC-Frankreich,
 - elf Organisationen und Verbänden: British Gliding Association, European Gliding Union, Dänische Segelflugunion (DSvU), Europe Air Sports, Deutscher Aeroclub, European Sailplane Manufacturers, Finnish Aeronautical Association, Light Aircraft Association of the Czech Republic, Flightdesign, Royal Danish Aeroclub und Niederländischer Gleitschirmverband (KNVvL),
 - einer Einzelperson.

Diese Reaktionen werden in der Anlage ausführlich dargestellt.

III. Inhalt der Stellungnahme der Agentur

12. In der vorliegenden Stellungnahme werden die Anregungen der vielen Interessengruppen, die sich an der Anhörung beteiligt und auf das CRD reagiert haben, so weit wie möglich berücksichtigt.
13. Unter Berücksichtigung der Hierarchie der EASA-Vorschriften bezieht sich die vorliegende Stellungnahme lediglich auf die Änderungen, welche die Agentur für die anwendbaren Vorschriften der Kommission (Teil-145, Teil-66 und Teil-147) vorschlägt; die entsprechenden annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungen, die im CRD ausführlich dargelegt wurden, können und werden erst von der Agentur herausgegeben werden, wenn die oben angesprochenen Vorschriften von der Kommission angenommen wurden. Es ist jedoch klarzustellen, dass die in dieser Stellungnahme dargelegten Maßnahmen im Zusammenhang mit den genannten annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungen als Teil eines vereinbarten Pakets zu verstehen sind.

a) B3-Lizenz

14. Als erste Maßnahme wird von der Agentur eine neue B3-Lizenz vorgeschlagen, die der B1.2-Lizenz ähnelt, aber vereinfachte Anforderungen umfasst, die an die geringere Komplexität von Leichtflugzeugen mit Kolbentriebwerk für die allgemeine Luftfahrt angepasst wurden.
15. Diese B3-Lizenz der Agentur ist gültig für „*nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbentriebwerk und einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg und weniger*“. Ursprünglich war in der NPA 2008-03 vorgesehen, den Geltungsbereich dieser Lizenz auch auf Segelflugzeuge und Motorsegler auszuweiten, doch entschloss sich die Agentur aus den folgenden Gründen, diese Kategorien auszuklammern:
- Segelflugzeuge und Motorsegler werden bereits durch die L-Lizenz abgedeckt.
 - Es ist vorgesehen, dass die B1.2-Lizenz, die keine Segelflugzeuge und Motorsegler einschließt, automatisch die B3-Lizenz einschließt. Dies ist nur möglich, wenn Segelflugzeuge und Motorsegler nicht in der B3-Lizenz mit eingeschlossen sind.

Dennoch hat die Agentur auf der Grundlage der während der Anhörung des CRD 2008-03 eingegangenen Reaktionen vorgeschlagen, Inhabern von B1.2- und B3-Lizenzen ohne weitere Anforderungen die Möglichkeit zur Erlangung einer Full-L-Lizenz mit den Berechtigungen „Luftfahrzeuge aus Holz“, „Luftfahrzeuge aus Verbundwerkstoff“ und „Luftfahrzeuge aus Metall“ zu gewähren, solange die B1.2-/B3-Lizenz keine Einschränkungen hinsichtlich des entsprechenden Strukturwerkstoffs enthält (siehe geänderte Fassungen von 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 und Anlage IV zu Teil-66). Auf diese Weise können Inhaber der gegenwärtigen B1.2- und B3-Lizenzen Freigabebescheinigungen für Segelflugzeuge und Motorsegler ausstellen.

16. Die Rechte dieser Lizenz umfassen die Struktur des Luftfahrzeugs sowie Triebwerk, mechanische und elektrische Systeme und in eingeschränktem Umfang die Avionik und ähneln damit den Rechten der B1.2-Lizenz mit Ausnahme des Umfangs der dadurch abgedeckten Luftfahrzeuge und des Umstands, dass die B3-Lizenz keine Unterkategorie A umfasst.
17. Die Anforderungen an die Grundkenntnisse sowie die Prüfungsanforderungen für die B3-Lizenz wurden in die bestehende Anlage I und Anlage II zu Teil-66 aufgenommen. Hinsichtlich der Prüfungen wurde dafür Sorge getragen, dass die Zahl der Fragen zu jedem Modul stets ein Vielfaches von 4 ist, um die Kriterien der Prüfungserfolgsschwelle von 75 % zu erfüllen.
18. Für diejenigen Fälle, in denen ein nach Teil-147 genehmigter Betrieb einen Lehrgang für Grundkenntnisse für die B3-Lizenz durchführt, beträgt die Dauer 1 000 Stunden (entsprechend den Angaben in Anlage I zu Teil-147). Diese Dauer entspricht der Hälfte der für den Lehrgang für die B1.2-Lizenz vorgeschriebenen 2 000 Stunden, was durch folgende Sachverhalte gerechtfertigt ist:
- Der Ausbildungsstand für die verschiedenen Themen wurde gegenüber B1.2 herabgesetzt, um der geringeren Komplexität der hierunter fallenden Luftfahrzeuge Rechnung zu tragen.
 - Für die B3-Lizenz wurden gesonderte Module 7B, 9B, 11C und 17B eingerichtet und die gegenwärtigen Module 7, 9 und 17 wurden in 7A, 9A und 17A umbenannt. Damit sollte gewährleistet werden, dass auch dann, wenn der Ausbildungsstand (Stand 1, 2 oder 3) für einige Themen dem Umfang für die B1.2-Lizenz entspricht, dies nicht bedeutet, dass die Ausbildungsinhalte identisch sind. Grundsätzlich muss der Inhalt des Lehrgangs für die B3-Lizenz weiterentwickelt werden, um der geringeren Komplexität der Technik und des Instandhaltungsumfeldes dieser Luftfahrzeugkategorie Rechnung zu tragen.

19. Die Schaffung gesonderter Module für die B3-Lizenz bedeutet, dass diese Module 7B, 9B, 11C und 17B nicht automatisch als gleichwertig mit den entsprechenden Modulen 7A, 9A, 11A, 11B und 17A anerkannt werden können, wenn eine bestehende B3-Lizenz auf andere Kategorien/Unterkategorien erweitert wird, und zwar selbst dann, wenn der Ausbildungsstand identisch ist. Dies ergibt sich aus dem Hauptziel dieser Aufgabe, nämlich der Schaffung einer Lizenz mit deutlich niedrigeren Ausbildungsanforderungen als bei der bestehenden B1.2-Lizenz.
20. Die Grundanforderungen an die Erfahrung (66.A.30) wurden auf dem Stand der Erfahrung für die B1.2-Lizenz gehalten und liegen je nach der vorherigen technischen Ausbildung des Antragstellers bei 1 bis 3 Jahren.
21. Anlage IV zu Teil-66 wurde dahin gehend geändert, dass der Zeitraum der erforderlichen zusätzlichen Erfahrung für die Erweiterung einer B3-Lizenz auf weitere Kategorien/Unterkategorien oder für die Erweiterung einer bestehenden Kategorie/Unterkategorie auf eine B3-Lizenz einbezogen wird.
22. Um Berechtigungen zur Erteilung von Freigabebescheinigungen wahrnehmen zu können, muss in der B3-Lizenz die Berechtigung „*nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbentriebwerk und einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg und weniger*“ eingetragen sein. Diese Berechtigung wird auf Nachweis angemessener Erfahrung eingetragen; dies bedeutet entsprechend den Erläuterungen in den zugehörigen Unterlagen der annehmbaren Nachweisverfahren Folgendes:
- 50 % der Aufgaben aus Anlage II zu den annehmbaren Nachweisverfahren, die für diese Berechtigung gelten;
 - unterliegt der Überwachung des befugten freigabeberechtigten Personals.
23. Diese Berechtigung unterliegt allerdings den folgenden Einschränkungen, wenn der Antragsteller nicht die entsprechende Erfahrung in diesen Bereichen nachweisen kann:
- Flugzeuge mit Holzstruktur.
 - Flugzeuge mit Metallrohrstruktur und Gewebebespannung.
 - Flugzeuge mit Metallstruktur.
 - Flugzeuge mit Verbundwerkstoffstruktur.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass in der NPA 2008-03 eine größere Zahl von Einschränkungen festgelegt worden war; diese umfassten auch Einschränkungen in folgenden Bereichen:

- Einziehfahrwerk.
- Verstellpropeller.
- Triebwerk mit Turbolader.
- Elektro- und/oder Düsentriebwerk (bei Motorseglern).
- FADEC.

Diese zusätzlichen Einschränkungen wurden allerdings aus der Endfassung des Vorschlags gestrichen; dieser Schritt erfolgte in Abstimmung mit der Prüfgruppe für NPA 2007-07, in der ähnliche Einschränkungen für Luftfahrzeuge der Gruppe 2 und Gruppe 3 eingeführt worden waren (Aufgabe 66.009).

Die Gründe für die Streichung der Einschränkungen für diese Systeme sind:

- Es stellt sich die Frage, warum gerade diese Systeme und nicht andere ausgewählt wurden.
- Das System für die Eintragung und Aufhebung von Einschränkungen kann für die zuständigen Behörden und Lizenzinhaber eine erhebliche Belastung darstellen.
- Der Lizenzinhaber muss dennoch sämtliche Anforderungen an Grundwissen und Erfahrung erfüllen.

Als Ausgleichsmaßnahme wird darüber hinaus in die Stellungnahme, die sich aus CRD 2007-07 ergibt, unter Punkt 66.A.20(b) eine Klausel mit zusätzlichen Dokumenten für die annehmbaren Nachweisverfahren aufgenommen, um eindeutig klarzustellen, dass das freigabeberechtigte Personal die Rechte nur wahrnehmen kann, wenn es über die entsprechende Kompetenz für das betreffende Luftfahrzeug verfügt. Dies stärkt die gegenwärtig bestehende Verantwortung des Instandhaltungsbetriebs bzw. des unabhängigen freigabeberechtigten Personals, vor der Erteilung von Freigabebescheinigungen für Luftfahrzeuge für ausreichende Qualifikationen zu sorgen.

24. Die in der Lizenz eingetragenen „Einschränkungen“:

- bedeuten „Ausschlüsse“ bei den Berechtigungen zur Erteilung von Freigabebescheinigungen;
- beziehen sich auf das gesamte Luftfahrzeug. Mit Ausnahme von Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer sind keine Freigaben für das Luftfahrzeug möglich;
- können aufgehoben werden durch:
 1. den Nachweis einer ausreichenden Erfahrung (dies wird in den annehmbaren Nachweisverfahren näher erläutert) oder durch
 2. eine praktische Beurteilung durch die zuständige Behörde.

66.B.115 wurde entsprechend geändert, sodass darin jetzt auch die Anforderungen an die zuständige Behörde für die Aufhebung von Einschränkungen enthalten sind (mit Ausnahme der Einschränkungen, die sich aus der Umwandlung nationaler Qualifikationen gemäß 66.A.70 ergeben).

25. In Anlage V zu Teil-66 wurden Formular 19 (Antragsformular) und Formular 26 (Beispiel des Lizenzformats) dahin gehend geändert, dass darin jetzt auch die neuen Lizenzkategorien (die B3- und die L-Lizenz) aufgeführt werden. Formular 26 wurde in Formular 26A (alle Lizenzen mit Ausnahme der L-Lizenz) und Formular 26B (L-Lizenz) unterteilt.

26. Anlage II zu Teil-147 wurde dahin gehend geändert, dass darin die Grundlehrgänge für die neuen Lizenzkategorien (die B3- und die L-Lizenz) eingeschlossen sind.

b) L-Lizenz

27. Als zweite Maßnahme schlug die Agentur eine neue L-Lizenz mit erheblich vereinfachten Anforderungen vor, die für Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballons und die meisten Luftschiffe gilt. Diese Maßnahme ermöglicht eine Standardisierung des Lizenzerteilungsverfahrens für Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballons und Luftschiffe, die gegenwärtig durch nationale Vorschriften abgedeckt werden, und es wird ein einheitliches Sicherheitsniveau erreicht und ein Beitrag zur Verbesserung des gemeinsamen Marktes geleistet. Inhaber dieser Lizenzen werden eine Tätigkeit als unabhängiges freigabeberechtigtes Personal oder innerhalb eines zugelassenen Instandhaltungsbetriebs ausüben und Freigabebescheinigungen für Luftfahrzeuge ausstellen können, die in einem beliebigen Mitgliedstaat registriert sind.

Außerdem ist die L-Lizenz auch für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse unter 1 000 kg gültig.

28. Bei der Auswahl der Luftfahrzeuge, die durch die L-Lizenz abgedeckt sind, verfolgte die Agentur folgende Ziele:

- Nutzung der in NPA 2008-07 (Aufgabe MDM.032) definierten Luftfahrzeugkategorien, für die gegenwärtig ein Freigabebescheinigungsprozess ELA1 und ELA2 erarbeitet wird;
- Einbeziehung sämtlicher für den ELA1-Prozess zugelassenen Luftfahrzeuge sowie aller für den ELA2-Prozess zugelassenen Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse zwischen 1 000 kg und 2 000 kg und mit Ausnahme sehr leichter Flugzeuge, die ausgenommen sind, da sie für den vereinfachten Lehrplan der L-Lizenz zu komplex aufgebaut sind.

Dies bedeutet, dass die L-Lizenz auch die bemannten Gasluftschiffe nicht einschließt, die aus dem ELA2-Prozess ausgeschlossen sind.

29. Die Agentur stellt an dieser Stelle dennoch fest, dass die Grenze von 1 000 kg, die für den ELA1-Prozess in NPA 2008-07 aufgenommen wurde, nach der Prüfung der auf diese NPA eingegangenen Kommentare sehr wahrscheinlich in 1 200 kg geändert werden wird. Ist dies der Fall, wird durch die Stellungnahme der Agentur im Nachgang zur noch ausstehenden CRD 2008-07 die gleiche Änderung bei den Grenzen für die L-Lizenz eingeführt werden.

30. Die vorgeschlagene L-Lizenz gliedert sich in 2 Ebenen: Limited-L und Full-L. Der Unterschied besteht darin, dass mit der Limited-L-Lizenz keine Freigabebescheinigungen nach Inspektionen mit einem Prüfintervall von mehr als 100 Stunden / mit einem jährlichen Prüfintervall oder nach der Durchführung erheblicher Reparaturen und erheblicher Modifikationen ausgestellt werden dürfen. Diese Änderung wurde aufgrund der im Nachgang zu CRD 2008-03 eingegangenen Reaktionen eingeführt.

31. Jede dieser Lizenzebenen kann unterschiedliche Berechtigungen einschließen, die vom Antragsteller je nach dem Teilbereich, innerhalb dessen er Berechtigungen zur Erteilung von Freigabebescheinigungen wahrnehmen möchte, ausgewählt werden können. Diese Berechtigungen sind in 66.A.1(d) aufgeführt.

32. Ähnlich wie bei der B3-Lizenz wurde in der NPA 2008-03 die Einführung der folgenden Einschränkungen der L-Lizenz für den Fall erwogen, dass der Antragsteller keine ausreichende Erfahrung nachweisen konnte:

- Einziehfahrwerk.
- Verstellpropeller.
- Triebwerk mit Turbolader.
- Elektro- und/oder Düsentriebwerk (bei Motorseglern).
- FADEC.

Diese Einschränkungen wurden jedoch aus dem endgültigen Vorschlag in gleicher Weise wie bei der B3-Lizenz gestrichen; dieser Schritt erfolgte in Abstimmung mit der Prüfgruppe für NPA 2007-07, in der ähnliche Einschränkungen für Luftfahrzeuge der Gruppe 2 und Gruppe 3 eingeführt worden waren (Aufgabe 66.009)

Die Gründe für die Streichung der Einschränkungen für diese Systeme sind:

- Es stellt sich die Frage, warum gerade diese Systeme und nicht andere ausgewählt wurden.
- Das System für die Eintragung und Aufhebung von Einschränkungen kann für die zuständigen Behörden und Lizenzinhaber eine erhebliche Belastung darstellen.

- Der Lizenzinhaber muss dennoch sämtliche Anforderungen an Grundwissen und Erfahrung erfüllen.

Als Ausgleichsmaßnahme wird darüber hinaus in die Stellungnahme, die sich aus CRD 2007-07 ergibt, unter Punkt 66.A.20(b) eine Klausel mit zusätzlichen Unterlagen für die annehmbaren Nachweisverfahren aufgenommen, um eindeutig klarzustellen, dass das freigabeberechtigte Personal die Rechte nur wahrnehmen kann, wenn es über die entsprechende Kompetenz für das betreffende Luftfahrzeug verfügt. Dies stärkt die gegenwärtig bestehende Verantwortung des Instandhaltungsbetriebs bzw. des unabhängigen freigabeberechtigten Personals, vor der Erteilung von Freigabebescheinigungen für Luftfahrzeuge für ausreichende Qualifikationen zu sorgen.

Natürlich finden die Einschränkungen hinsichtlich des Zellenwerkstoffs (Holz, Metallrohr mit Gewebebespannung, Verbundwerkstoffe und Metall), die in der B3-Lizenz bestehen, in der L-Lizenz keine Anwendung, da diese Werkstoffe bereits durch die in der L-Lizenz eingetragenen Berechtigungen gewissen Beschränkungen unterliegen.

Daher enthält die von der Agentur vorgeschlagene L-Lizenz keinerlei Einschränkungen.

33. Die Rechte der L-Lizenz umfassen die Struktur des Luftfahrzeugs sowie Triebwerk, mechanische und elektrische Systeme und in eingeschränktem Umfang die Avionik. Diese L-Lizenz kann aufgrund ihrer stark vereinfachten Anforderungen an die Qualifikationen nicht auf andere Kategorien/Unterkategorien erweitert werden. Die zuständige Behörde ist dadurch jedoch nicht daran gehindert, Prüfungsbonuspunkte zu vergeben, wenn gleichwertige Qualifikationen gemäß 66.A.25(e) nachgewiesen werden können.
34. Die Ausbildungs- und Prüfungsanforderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- Die Ausbildung erfolgt entsprechend dem neuen Lehrplan gemäß Anlage VII zu Teil-66. Die Themen sind von der Art der Lizenz (Limited-Lizenz oder Full-Lizenz) und den vom Antragsteller beantragten Berechtigungen abhängig, die in einem Kurs für eine einzelne Berechtigung für die Limited-L-Lizenz vermittelt werden, der innerhalb von 2 bis 3 Wochen abgeschlossen werden kann. Die Ausbildung kann durch zusätzliche Erfahrung ersetzt werden.
 - Die Prüfung erfolgt entsprechend der neuen Anlage VIII zu Teil-66, die nicht durch Erfahrung ersetzt werden kann.
35. Zusätzliche Anforderungen an die Erfahrung wurden in 66.A.30(a)6 und 7 festgelegt; diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- Für die Limited-L-Lizenz:
 1. sechs Monate für Antragsteller, welche die Ausbildung gemäß Anlage VII absolviert und die Prüfung gemäß Anlage VIII bestanden haben,
 2. ein Jahr für Antragsteller, welche die Prüfung gemäß Anlage VIII bestanden haben, die Ausbildung aber nicht absolviert haben.
 - Für die Full-L-Lizenz: ein Jahr unter Ausübung der Rechte der Limited-L-Lizenz.

c) Umwandlungs- und Übergangsbestimmungen

36. In der Erläuterung zu NPA 2008-03 war zwar ausgeführt worden, dass kein Prozess für die Umwandlung nationaler Qualifikationen in die neuen B3- und L-Lizenz vorgesehen ist, aufgrund der zahlreichen Kommentare, die im Zuge des NPA-Konsultationsverfahrens eingingen und sich gegen diese Vorgehensweise aussprachen und die Notwendigkeit einer entsprechenden Umwandlung stichhaltig begründeten, entschied sich die Agentur jedoch,

diese doch zuzulassen. Diese Umwandlungen können nach dem bestehenden, in 66.A.70 beschriebenen Verfahren vorgenommen werden.

37. Nach erfolgter Umwandlung kann dem bereits zugelassenen freigabeberechtigten Personal auf der Grundlage der Rechte, die diese Personen vor Inkrafttreten der neuen Verordnung besaßen, eine B3- oder eine L-Lizenz ausgestellt werden.
38. Um die Umstellung auf ein neues System für Luftfahrzeuge, für die nach den gegenwärtigen Vorschriften die Anwendung nationaler Qualifikationen zulässig ist (Luftfahrzeuge außer Flugzeuge und Hubschrauber), weiter zu erleichtern, wurde außerdem ein neuer Abschnitt in Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 eingefügt, durch den die L-Lizenz und die nationalen Qualifikationen während eines Zeitraums von drei Jahren nach Inkrafttreten der neuen Verordnung nebeneinander bestehen dürfen. Nach Ablauf dieser Frist wird nur noch die L-Lizenz anerkannt (diese kann entweder durch Umwandlung oder durch Erfüllung der neuen Anforderungen für die Ausstellung einer entsprechenden Lizenz erlangt werden).
39. Die Agentur stellt an dieser Stelle fest, dass in der NPA 2008-03 ein Übergangszeitraum von fünf Jahren erwogen wurde, da kein Umwandlungsprozess in Betracht gezogen worden war. Als Folge hieraus hätten sämtliche Antragsteller auf Erteilung einer L-Lizenz sämtliche Qualifikationen nach den neuen Anforderungen (Ausbildung/Prüfung/Erfahrung) nachweisen müssen, wofür ein Zeitraum von fünf Jahren als angemessen galt. In den endgültigen Vorschlag wurde jedoch, wie oben erläutert, das Verfahren für die Umwandlung bestehender nationaler Qualifikationen aufgenommen, was bedeutet, dass dieser Personenkreis den Prozess der Ausbildung/Prüfung/Erfahrungsnachweise nicht durchlaufen muss. Daher wurde der Übergangszeitraum auf drei Jahre verkürzt, was die Agentur als ausreichend für die Einführung des neuen Lizenzerteilungsverfahrens durch die zuständigen Behörden ansieht.
40. Abschließend sei drauf hingewiesen, dass in bestimmten Fällen Luftfahrzeuge außer Flugzeugen und Hubschraubern nach wie vor nicht durch die L-Lizenz abgedeckt sind. Dies gilt für:
- Luftschiffe, die aufgrund ihrer Komplexität nicht unter die L-Lizenz fallen;
 - Arbeiten an Avioniksystemen anderer Luftfahrzeuge als Flugzeuge und Hubschrauber.
- Dies bedeutet, dass in diesen Fällen weiterhin die einschlägigen Vorschriften der jeweiligen Mitgliedstaaten gelten (66.A.100).
Für den Sonderfall der Arbeiten an Avioniksystemen wird dieses Thema jedoch – wie oben erläutert – im Rahmen einer weiteren Regelsetzungsmaßnahme aufgegriffen (Aufgabe 66.027).

IV. Folgenabschätzung

41. Die vollständige Folgenabschätzung ist in NPA 2008-03 enthalten.

Köln, den 11. Dezember 2009

P. GOUDOU
Exekutivdirektor

ANLAGE: Reaktionen auf CRD 2008-03**Reaktionen auf das Verfahren zur Umwandlung der Qualifikationen von freigabeberechtigtem Personal in der allgemeinen Luftfahrt:**

- (1) Die „European Sailplane Manufacturers“, die „European Gliding Union“, die „British Gliding Association“, „Europe Air Sports“, die „Dänische Segelflugunion“, der „Royal Danish Aeroclub“ sowie eine Einzelperson äußerten Vorbehalte hinsichtlich der Frage, wie die bestehenden Umwandlungsbestimmungen gemäß 66.A.70 von den verschiedenen nationalen Behörden angewandt werden, und ersuchten die Agentur, die Verordnung so zu gestalten, dass die Rechte der gegenwärtigen nationalen Qualifikationen für freigabeberechtigtes Personal in vollem Umfang auf die entsprechenden Lizenzen nach Teil-66 übertragen werden.

Hierzu stellt die Agentur fest, dass die bestehenden Verfahrensvorschriften bezüglich 66.A.70 über den Vergleich der nationalen Qualifikationsstandards und der Qualifikationsstandards nach Teil-66 nicht geändert wurden und weiterhin in der bisherigen Form zur Anwendung kommen werden.

Gleichzeitig vertritt die Agentur die Auffassung, dass es zusätzlich zu dieser bestehenden Verfahrensweise als verhältnismäßig anzusehen ist, eine besondere Verfahrensweise für die Umwandlung von Qualifikationen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt (Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, mit der Ausnahme von Großflugzeugen) auf der Grundlage der geltenden Politik der EASA im Bereich der allgemeinen Luftfahrt zur Anwendung zu bringen, die unter dem Vorbehalt der Einführung restriktiverer Einschränkungen steht.

Die Vorgehensweise würde den Lizenzinhabern weiterhin die Durchführung der gleichen Instandhaltungstätigkeiten ermöglichen, zu denen sie nach dem nationalen System berechtigt waren.

Nach Erteilung der umgewandelten Lizenz nach Teil-66 unterliegt diese in vollem Umfang Teil-66. Möchte der Lizenzinhaber daher den Geltungsumfang seiner umgewandelten Teil-66-Lizenz auf die Freigabebescheinigung anderer Instandhaltungstätigkeiten erweitern, sind die Auflagen nach Teil-66 in vollem Umfang zu erfüllen; dies bedeutet, dass auch sämtliche Unterschiede zwischen den bisherigen auf nationaler Ebene vorgeschriebenen Qualifikationen für Freigabebescheinigungen und Teil-66 erfüllt werden müssen.

Das Ergebnis der Umwandlung sowie die Art der Einschränkungen, die innerhalb der Teil-66-Lizenz auferlegt werden können, kann aufgrund der bestehenden Unterschiede in den einzelstaatlichen Lizenzerteilungssystemen der Mitgliedstaaten nur durch die einzelnen Mitgliedstaaten selbst festgestellt werden. Diese Feststellung sollte auf Einzelfallbasis und nach Sicherheits Gesichtspunkten getroffen werden. Hierzu sollten nicht nur die konkreten Aufgaben berücksichtigt werden, zu deren Durchführung der Antragsteller im Rahmen des nationalen Systems berechtigt war, sondern auch das „Umfeld“, innerhalb dessen derartige Aufgaben durchgeführt werden, d. h. das Managementsystem sowie die Verfahrensabläufe des Betriebs, in dem der Antragsteller die Aufgaben abwickelte.

Die Berücksichtigung dieser Faktoren könnte zu Einschränkungen führen, die von jenen abweichen, die gezielt an Luftfahrzeugsysteme oder -zellen gebunden sind, beispielsweise:

- nur gültig in Betrieb XXXX;
- nur gültig für Cessna-Flugzeuge mit individuellem Kolbenantrieb;
- nur gültig für Cessna 172;
- nur gültig Cessna 172, Registrierungsnummer XXXX.

Außerdem sind unbedingt die folgenden Punkte zu beachten:

- Die Einschränkung „gültig für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden“ muss stets vorhanden sein.
- Unabhängig von etwaigen sonstigen Einschränkungen ist die Lizenz für große Luftfahrzeuge nicht gültig.

Die Agentur erstellt Unterlagen für annehmbare Nachweisverfahren/Anleitungen, um diese besondere Vorgehensweise für die allgemeine Luftfahrt zu erläutern.

- (2) Der „Deutsche Aeroclub“ führte in seinem Kommentar an, dass im deutschen System Personen, die im Besitz einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal sind, die vom Deutschen Aeroclub ausgestellt wurde, ihre Arbeit mit ihrer Unterschrift bestätigen und das Luftfahrzeug für den Flug freigeben. Sie erwähnten jedoch, dass die Überprüfung und formale Freigabe dieser Instandhaltungstätigkeit (durch den Prüfer Klasse 3) erst bei der jährlichen Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgt. Daher wurde eine Änderung an 66.A.70 beantragt, da der Deutsche Aeroclub befürchtet, dass nach dem gegenwärtigen Wortlaut die zuständige Behörde eine Umwandlung der Qualifikationen dieser Lizenzinhaber ablehnen wird.

Der Standpunkt der Agentur lautet, dass, wenn diese Lizenzinhaber über eine nach den Vorschriften ausreichende Qualifikation für die Erteilung der Bescheinigung verfügen, dass die Instandhaltungsarbeiten ordnungsgemäß durchgeführt wurden und dass das Luftfahrzeug mit dieser Maßgabe den Flugbetrieb aufnehmen darf, diese Qualifikationen als „Qualifikationen von freigabeberechtigtem Personal“ eingestuft werden und dem in 66.A.70 festgelegten Umwandlungsverfahren unterliegen. Dies gilt unabhängig davon, ob der Lizenzinhaber eine Freigabe von Luftfahrzeugen vornahm, sowie unabhängig davon, ob die Notwendigkeit bestand, eine Prüfung der Lufttüchtigkeit zu einem späteren Zeitpunkt durch einen Prüfer Klasse 3 abzeichnen zu lassen.

In Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 sind das Instandhaltungsverfahren und das Verfahren der Prüfung der Lufttüchtigkeit vollständig voneinander getrennt. Freigabeberechtigtes Personal ist nur an der Freigabe von Instandhaltungstätigkeiten beteiligt. Daher sind die in 66.A.70 beschriebenen „Qualifikationen für freigabeberechtigtes Personal“ völlig unabhängig vom Verfahren zur Prüfung der Lufttüchtigkeit.

- (3) „DGAC-Frankreich“ ersuchte um Klarstellung des Bezugsdatums für das Umwandlungsverfahren im Zusammenhang mit dem Abschnitt in 66.A.70, der besagt: *„Der Inhaber einer Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal, die in einem Mitgliedstaat vor dem Datum des Inkrafttretens dieses Teils gültig ist ...“*.

Die Agentur wird Unterlagen zu annehmbaren Nachweisverfahren/Anleitungen ergänzen, um klarzustellen, dass das „Datum des Inkrafttretens“ folgende Bedeutung hat:

- bei der B3-Lizenz: das Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung;
- bei Segelflugzeugen, Motorseglern, Ballons und jenen Luftschiffen, die gemäß 66.A.1(d) unter die L-Lizenz fallen: 3 Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung (siehe Artikel 7 Absatz 8). Bei Flugzeugen unter 1 000 kg, die ebenfalls Teil der L-Lizenz sind, gilt als Stichdatum das gleiche Datum wie bei der B3-Lizenz oben.

(4) An verschiedenen Reaktionen wurden gewisse Missverständnisse hinsichtlich des Umwandlungsprozess deutlich.

Hierzu möchte die Agentur Folgendes klarstellen:

- Der Umwandlungsprozess für die L-Lizenz steht in keinem Zusammenhang mit der dreijährigen Übergangsfrist, die gemäß Artikel 7 Absatz 8 festgelegt wurde. Mit dem Umwandlungsprozess wird eine bestehende nationale Qualifikation auf eine Teil-66-Lizenz übertragen, die anschließend genutzt werden kann und die – abgesehen von dem standardmäßigen, alle fünf Jahre durchzuführenden Verlängerungsverfahren – unbegrenzt gültig ist. Die dreijährige Übergangsfrist legt einen Zeitraum fest, in dem die nationale Qualifikation weiterhin benutzt werden kann.
- Umwandlungen erfolgen stets durch die zuständigen Behörden.
- Umwandlungen sind kein freiwilliger Prozess für die zuständigen Behörden. Es handelt sich hierbei vielmehr um einen verbindlich vorgeschriebenen Prozess, der auf Antrag eines jeden Inhabers, der im Besitz einer in einem Mitgliedstaat gültigen Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal ist, durchgeführt werden muss.
- Zur Umwandlung einer nationalen Qualifikation ist keine Prüfung abzulegen. Prüfungen sind nur erforderlich, um etwaige im Zuge der Umwandlung eingeführte Einschränkungen aufzuheben. Diese Möglichkeit ist dem Lizenzinhaber freigestellt.

Reaktionen auf die dreijährige Übergangsfrist, die in Artikel 7 Absatz 8 festgelegt wird:

(5) Die „European Sailplane Manufacturers“ vertraten die Auffassung, dass die dreijährige Übergangsfrist zu kurz ist.

Die Agentur stellt an dieser Stelle fest, dass in der NPA 2008-03 ein Übergangszeitraum von fünf Jahren erwogen wurde, da kein Umwandlungsprozess in Betracht gezogen worden war. Als Folge hieraus hätten sämtliche Antragsteller auf Erteilung einer L-Lizenz sämtliche Qualifikationen nach den neuen Anforderungen (Ausbildung/Prüfung/Erfahrung) nachweisen müssen. In den endgültigen Vorschlag wurde jedoch, wie oben erläutert, das Verfahren für die Umwandlung bestehender nationaler Qualifikationen aufgenommen, was bedeutet, dass dieser Personenkreis den Ausbildungs-/Prüfungs-/Erfahrungsnachweisprozess nicht durchlaufen muss. Daher wurde der Übergangszeitraum auf drei Jahre verkürzt, was die Agentur als ausreichend für die Einführung des neuen Lizenzerteilungsverfahrens durch die zuständigen Behörden ansieht.

Reaktionen im Zusammenhang mit den Rechten der B3-Lizenz:

- (6) Die „European Sailplane Manufacturers“ ersuchten darum, dass die B3-Lizenz Rechte für Segelflugzeuge und Motorsegler bzw. alternativ hierzu eine sehr erschwingliche Möglichkeit für Inhaber einer B3-Lizenz zur Erlangung einer L-Lizenz einschließen sollte.

Die Agentur spricht sich aus folgenden Gründen dagegen aus, diese Rechte in die B3-Lizenz aufzunehmen:

- Es wäre nicht möglich, dass die B1.2-Lizenz automatisch die B3-Lizenz einschließt, sofern die B1.2-Lizenz nicht auch die Rechte für Segelflugzeuge und Motorsegler einschließt. Allerdings würde sich dies auch auf die Definition der B1.2-Lizenz auswirken, da diese dann nicht nur für Flugzeuge gelten würde (ein Segelflugzeug ist kein Flugzeug).
- Es könnte der Eindruck entstehen, dass der Erwerb von Erfahrung auf Segelflugzeugen ausreichend wäre, um die Berechtigung „nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenantrieb und einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg und weniger“ in der B3-Lizenz (siehe Beschreibung in 66.A.45(i)) oder die Gruppe-3-Berechtigung in der B1.2-Lizenz (siehe Beschreibung in CRD 2007-07) zu erlangen.

Da sich die Agentur jedoch dafür ausspricht, den Kreis der freigabeberechtigten Personen, die Freigabebescheinigungen für Segelflugzeuge und Motorsegler ausstellen dürfen, zu erweitern, schlug sie vor, Inhaber einer B1.2- und B3-Lizenz die Möglichkeit zu eröffnen, ohne weitere Anforderungen eine Full-L-Lizenz mit den Berechtigungen „Luftfahrzeuge aus Holz“, „Luftfahrzeuge aus Verbundwerkstoff“ und „Luftfahrzeuge aus Metall“ zu erwerben, solange die B1.2-/B3-Lizenz keine Einschränkungen hinsichtlich des entsprechenden Strukturwerkstoffs enthält (siehe geänderte Fassungen von 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 und Anlage IV zu Teil-66). Auf diese Weise können die gegenwärtigen Inhaber einer B1.2- und B3-Lizenz Freigabebescheinigungen für Segelflugzeuge und Motorsegler ausstellen.

Von der Agentur werden annehmbare Nachweisverfahren/Anleitungen veröffentlicht, mit denen klargestellt werden soll, dass, wenn ein Inhaber einer B1.2-/B3-Lizenz eine L-Lizenz mit der Berechtigung „Luftfahrzeuge aus Holz“ erwerben möchte, der Satz *„sofern die B1.2-/B3-Lizenz keine Einschränkung hinsichtlich des entsprechenden Strukturwerkstoffs enthält“* bedeutet, dass sie weder die Einschränkung „Luftfahrzeuge aus Holz“ noch die Einschränkung „Luftfahrzeuge mit Metallrohrrahmen und Gewebebespannung“ enthält.

Reaktionen im Zusammenhang mit den Einschränkungen der B3-Lizenz:

- (7) „CAA-Vereinigtes Königreich“ und „AustroControl-Österreich“ stellten in ihren Kommentaren fest, dass die Berechtigung „Luftfahrzeuge aus Holz“ bei der L-Lizenz Metallrohrrahmen mit Gewebebespannung einschließt. Allerdings bestehen bei den B3- und 1.2-Lizenzen gesonderte Einschränkungen für „Luftfahrzeuge aus Holz“ und „Luftfahrzeuge mit Metallrohrrahmen und Gewebebespannung“.

Die Agentur stellt fest, dass es sich hierbei um unterschiedliche Themen handelt:

- Im Falle der L-Lizenz geht es um Berechtigungen und nicht um Einschränkungen. Sämtliche Lizenzinhaber mit einer Berechtigung für „Luftfahrzeuge aus Holz“ müssen die in Modul L4 festgelegte Ausbildung durchlaufen haben; diese schließt auch die

Kombination einer Holzstruktur mit Metallrohrkonstruktion und Gewebebespannung ein.

- Im Falle der B3- und B1.2-Lizenzen geht es um Einschränkungen, die bei Vorliegen entsprechender Erfahrung aufgehoben werden können. Nach Auffassung der Agentur ist es besser, diese Einschränkungen getrennt zu halten, um gezielt eine der beiden aufheben zu können, falls der Antragsteller in einer der beiden Zellenkonstruktion nicht über ausreichende Erfahrung verfügt.

- (8) „CAA-Niederlande“ und „CAA-Schweden“ ersuchten um eine Klarstellung, was eine „Einschränkung“ genau bedeutet, insbesondere ob hierunter eine Tätigkeit fällt, für die eine Freigabebescheinigung erteilt werden kann, bzw. eine Tätigkeit, für die eine Freigabebescheinigung nicht erteilt werden kann.

Die Agentur räumt ein, dass in der Verordnung eine gewisse Uneinheitlichkeit besteht, beispielsweise in folgenden Aspekten:

- 66.B.305 bezieht sich auf eine „Prüfung, um die Umwandlung ohne Einschränkung sicherzustellen“, was bedeutet, dass sich die Einschränkung auf Tätigkeiten bezieht, für die keine Freigabebescheinigung erteilt werden kann.
- Punkt 15 in der Teil-66-Lizenz (Anlage V zu Teil-66) besagt: „*Gelten keine Begrenzungen, wird die Seite BEGRENZUNGEN mit dem Vermerk "Keine Begrenzungen" ausgestellt*“. Dies bedeutet ebenfalls, dass sich die Einschränkung bzw. Begrenzung auf Tätigkeiten bezieht, für die keine Freigabebescheinigung erteilt werden kann.
- Teil-145 verwendet Einschränkungen bzw. Begrenzungen zur Einschränkung des Tätigkeitsbereichs; dies bedeutet, dass sich die Einschränkung bzw. Begrenzung auf Tätigkeiten bezieht, für die eine Freigabebescheinigung erteilt werden kann.

Die Agentur hat sich zwar zu der Formulierung entschlossen, dass sich die auf einer B3-Lizenz eingetragenen Einschränkungen bzw. Begrenzungen auf Tätigkeiten beziehen, für die keine Freigabebescheinigung erteilt werden kann, allerdings kommen wir ebenfalls zu der Feststellung, dass es in manchen Fällen praktischer sein kann, sich auf Tätigkeiten zu beziehen, für die eine Freigabebescheinigung erteilt werden kann, beispielsweise, wenn die Rechte im Vergleich zu den Tätigkeiten, die nicht zugelassen sind, sehr geringfügig sind. In diesen Fällen ist es nicht praktisch, alle Tätigkeiten aufzuführen, für die keine Freigabebescheinigung erteilt werden kann.

Gegebenenfalls sind in Zukunft weitere Regelsetzungsmaßnahmen erforderlich, um diese Unstimmigkeiten in vollem Umfang zu klären.

Reaktionen im Zusammenhang mit den Rechten der L-Lizenz:

- (9) Die „British Gliding Association“, die „Niederländische Gleitschirmverband“ und die „European Gliding Union“ ersuchten darum, dass „jährliche Inspektionen“ als Teil der Rechte der Limited-L-Lizenz gelten. Außerdem ersuchte „CAA-Schweden“ darum, die Ebenen „Limited-L“ und „Full-L“ zu einer einzigen Ebene zusammenzufassen.

Die Agentur vertritt den Standpunkt, dass diese beiden getrennten Ebenen nach wie vor erforderlich sind, um weniger erfahrenem Instandhaltungspersonal die Möglichkeit zum frühestmöglichen Einstieg in die Branche zu bieten, sobald bestimmte angemessene

Standards erfüllt sind. Allerdings werden deren Rechte entsprechend den Grundkenntnissen und der erworbenen Erfahrung gewährt.

Die Agentur hat jedoch entschieden, Inhaber einer Limited-L-Lizenz die Durchführung von jährlichen Inspektionen und 100-Stunden-Inspektionen zu ermöglichen. Hierzu wurden die Module L4.5, L5.7, L6.7 und L8.14 in Anlage VII zu Teil-66, die sich auf die Limited-L-Lizenz beziehen, dahin gehend geändert, dass 100-Stunden- und jährliche Inspektionen darin eingeschlossen sind. Außerdem wurde das Modul L9 „Verfahren für physische Inspektionen“ aus dem Lehrplan der Full-L-Lizenz in den Lehrplan der Limited-L-Lizenz verschoben.

- (10) Die „British Gliding Association“, die „European Gliding Union“ und „AustroControl-Österreich“ äußerten Bedenken, wie die Freigabe von Avionikarbeiten für Segelflugzeuge erfolgen soll.

Zu diesem Thema hat die Agentur die folgenden Möglichkeiten geprüft und verworfen:

- Aufnahme umfassender Rechte für Avioniksysteme in die L-Lizenz. Dies war jedoch in dieser Phase nicht möglich, da der in Anlage VII zu Teil-66 enthaltene Lehrplan diese Systeme nicht einschließt.
- Erweiterung der Rechte der B2-Lizenz zur Einbeziehung von Segelflugzeugen, Ballons und Luftschiffen. Dies würde jedoch das Problem für den Personenkreis der allgemeinen Luftfahrt nicht lösen, da nur sehr wenige Inhaber einer B2-Lizenz gegebenenfalls zur Tätigkeit in diesem Bereich bereit wären. Außerdem wäre für die B2-Lizenz eine Neudefinition der Berechtigungen erforderlich.

Daher sieht die von der Agentur letztendlich übernommene Option vor, die Tätigkeiten an Avioniksystemen von Luftfahrzeugen außer Flugzeugen und Hubschraubern im Geltungsbereich der nationalen Rechtsvorschriften zu belassen (66.A.100) und die weitere Regelsetzung (Aufgabe 66.027) fortzuführen, um ein Lizenzerteilungssystem für Avionikingenieure zu entwickeln, das auf die allgemeine Luftfahrt abgestimmt ist.

Dennoch ermöglicht die L-Lizenz nach wie vor die Freigabe der folgenden Arbeiten (66.A.20(a)5):

- Instandhaltungsarbeiten an Avionikeinheiten, die nur einfache Prüfungen zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit erfordern und keine Fehlerbehebungen erfordern;
- Arbeiten an Funk-, Kommunikations- und Transpondersystemen, wenn die Berechtigung „Funk-Kommunikation/Transponder“ in der Full-L-Lizenz eingetragen ist.

- (11) An verschiedenen Reaktionen wurden gewisse Missverständnisse hinsichtlich der Rechte der L-Lizenz deutlich.

Hierzu möchte die Agentur Folgendes klarstellen:

- Die L-Lizenz umfasst keine Berechtigungen für bestimmte Luftfahrzeug- oder Triebwerkstypen, weshalb auch keine typenspezifische Ausbildung oder typenspezifische Prüfung für Luftfahrzeuge oder Triebwerke erforderlich ist. Eine Einbeziehung der Hersteller ist nicht erforderlich.
- Die in einer L-Lizenz enthaltenen unterschiedlichen Berechtigungen werden erteilt, nachdem die Anforderungen an Grundwissen und Erfahrung erfüllt sind.

- Die in der Limited-L-Lizenz eingetragene Berechtigung „Triebwerk“ ermöglicht die Freigabe von Arbeiten an allen Triebwerken, die in einem durch die L-Lizenz abgedeckten Luftfahrzeug eingebaut sind.
- Ein Inhaber einer Lizenz kann über eine Berechtigung für die Zelle sowie eine Berechtigung für das Triebwerk verfügen. Die Ausbildung, die beide Berechtigungen einschließt, dauert ungefähr einen Monat, ist jedoch nicht zwingend vorgeschrieben; die erfolgreiche Absolvierung der entsprechenden Prüfungen ist ausreichend.

Die Agentur wird zusätzliche Unterlagen für annehmbare Nachweisverfahren/Anleitungen erstellen.

Reaktionen im Zusammenhang mit dem geforderten Grundwissen für die L-Lizenz (66.A.25(b)):

- (12) Die „British Gliding Association“ äußerte dahin gehend Bedenken, dass nicht genug nach Teil-147 genehmigte Betriebe in der Lage sein werden, die Grundausbildung für die L-Lizenz zu erbringen, und ersucht daher darum, dass die nationalen Sportfliegerverbände, die das Vertrauen der zuständigen Behörden genießen, auch weiterhin diese Funktion wahrnehmen können.

Der Standpunkt der Agentur lautet:

- Eine Grundausbildung für die L-Lizenz (66.A.25(b)) ist entsprechend den gemäß 66.A.25(c) zulässigen Optionen nicht verbindlich vorgeschrieben, allerdings wird in diesem Fall eine einjährige Erfahrung anstelle einer sechsmonatigen Erfahrung verlangt.
- Die Grundprüfung ist verbindlich vorgeschrieben.
- Grundausbildung und Grundprüfung können durch die nationalen Sportfliegerverbände erfolgen, sofern diese von der zuständigen Behörde anerkannt wurden (siehe 66.A.25(b)). Daher wird das Fehlen von nach Teil-147 genehmigten Betrieben durch diese Lösung ausgeglichen.

Reaktionen im Zusammenhang mit der Erweiterung einer L-Lizenz:

- (13) Die „British Gliding Association“ ersuchte um die Möglichkeit, Bonuspunkte für auf Ebene der L-Lizenz erworbene Kenntnisse und Erfahrung zu erlangen, um eine A- oder B-Lizenz erwerben zu können.

Die Agentur stellt fest, dass die L-Lizenz aufgrund ihrer erheblich vereinfachten Qualifikationsanforderungen und der großen Zahl unterschiedlicher vorhandener Berechtigungen nicht auf eine andere Kategorie/Unterkategorie ausgeweitet werden kann. Dies hindert die zuständige Behörde jedoch nicht daran, Prüfungsbonuspunkte zu vergeben, wenn die Gleichwertigkeit der Qualifikationen gemäß 66.A.25(e) nachgewiesen werden kann.

Reaktionen im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Typen von Segelflugzeugen und Motorseglern:

- (14) „CAA-Vereinigtes Königreich“ ersuchte um Klarstellung, welche Berechtigungen in der L-Lizenz für die Freigabe der verschiedenen Typen von Segelflugzeugen und Motorseglern erforderlich sind, zu denen unter anderem „Motorsegelflugzeuge“, „eigenstartfähige Motorsegler“ und „nicht eigenstartfähige Motorsegler“ zählen.

Die Agentur vertritt den Standpunkt, dass sämtliche motorgetriebenen Segelflugzeuge als „Motorsegler“ gelten und daher die Berechtigung „Triebwerk“ erfordern, um Arbeiten an diesen Treibwerken freigeben zu können. Aus diesem Grund bezieht sich diese Stellungnahme nur auf „Segelflugzeuge“ und „Motorsegler“ entsprechend dem Titel von CS-22: *„Certification specifications, including airworthiness codes and acceptable means of compliance for sailplanes and powered sailplanes“* („Zulassungsspezifikationen einschließlich Lufttüchtigkeitskodizes und annehmbaren Nachweisverfahren für Segelflugzeuge und Motorsegler“).

Reaktionen im Zusammenhang mit der Erneuerung von Teil-66-Lizenzen:

- (15) Die „British Gliding Association“ äußerte Bedenken hinsichtlich der Kosten für die Erneuerung von Teil-66-Lizenzen und schlug eine Änderung von Beschluss 2007/018/R vor. Außerdem äußerte diese Organisation Zweifel an der Notwendigkeit einer Erneuerung und schlug vor, diese durch Gültigkeitsbestimmungen („recency requirements“) zu ersetzen.

Die Agentur vertritt den Standpunkt, dass Gültigkeitsbestimmungen bereits existieren, um Berechtigungen zur Erteilung von Freigabebescheinigungen ausüben zu können. Würden diese in die Anforderungen an die Lizenzerteilung eingeführt, würde dies die zuständigen Behörden und Lizenzinhaber erheblich belasten, da die Lizenz ungültig würde und dann erneut ausgestellt werden müsste.

Die notwendige Erneuerung wurde im Rahmen von Aufgabe 66.008 beurteilt, aus der Beschluss 2007/018/R hervorging. Diese Erneuerung erfolgt alle fünf Jahre und dürfte nicht mit größeren Kosten verbunden sein, da es sich um eine rein verwaltungstechnische Erneuerung handelt, um zu überprüfen, dass die Lizenz mit den Akteneinträgen der zuständigen Behörde übereinstimmt und keine Maßnahmen gemäß 66.B.500 anhängig sind.

Reaktionen im Zusammenhang mit der Nutzung von B3- und L-Lizenzen für Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit:

- (16) Die „European Sailplane Manufacturers“ beantragten eine Überarbeitung von M.A.707 in Teil-M mit dem Ziel, die Verwendung von B3- und L-Lizenzen für Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit zu ermöglichen.

Die Agentur nimmt diesen Vorschlag an und wird die annehmbaren Nachweisverfahren M.A.707(a) Punkt 4 entsprechend ändern.

Reaktionen mit Vorschlägen für besondere Lizenzerteilungsanforderungen für leichte Sportflugzeuge:

- (17) Die „Finnish Aeronautical Association“, die „Light Aircraft Association of the Czech Republic“ sowie „Flightdesign“ beantragten die Schaffung einer gesonderten Lizenz für leichte Sportflugzeuge unter 600 kg, da sie die Anforderungen der L-Lizenz für überzogen halten. Außerdem vertraten sie den Standpunkt, dass der typische Lehrplan für eine Full-L-Lizenz mit unterschiedlichen Werkstoffen rund 190 Stunden umfassen dürfte, während das FAA-System sich nur auf 120 Stunden erstreckt.

Die Agentur vertritt den Standpunkt, dass das Ziel der Aufgabe, aus der diese Stellungnahme hervorging, die Schaffung eines Lizenzerteilungssystems war, das auf den Kreis der allgemeinen Luftfahrt abgestimmt ist. Dies wurde durch die Einführung der B3-Lizenz und der L-Lizenz erreicht. Außerdem wurde die L-Lizenz in eine Limited-L- und eine Full-L-Lizenz unterteilt, um auch weniger erfahrenen Instandhaltungskräften die Möglichkeit zum Einstieg in die Branche zu eröffnen, sobald angemessene Standards erfüllt sind.

Zusätzlich bietet die vorgeschlagene europäische Definition leichter Sportflugzeuge auch Raum für komplexere Luftfahrzeuge als der US-Gegenpart. Dies bedeutet, dass es nicht möglich ist, lediglich die Gültigkeitsdauer der L-Lizenz mit der Dauer der FAA-Lizenz zu vergleichen.

Die Einführung einer gesonderten Lizenz für leichte Sportflugzeuge würde eine zusätzliche Belastung der nationalen Behörden bedeuten und es den Inhabern einer Lizenz für leichte Sportflugzeuge außerdem erschweren, an anderen Luftfahrzeugen unter 1 000 kg zu arbeiten (sie müssten hierfür eine gesonderte L-Lizenz erwerben). Berücksichtigt man, dass es hier lediglich um eine mögliche Ersparnis von einigen Stunden Ausbildung geht, sieht die Agentur keine Rechtfertigung für diese Belastung.

Reaktionen im Zusammenhang mit der Instandhaltung von Komponenten:

- (18) „Europe Air Sports“ empfahl, Fallschirme mit Europäischer Technischer Standardzulassung (ETSO) von den Anforderungen gemäß Teil-66 auszunehmen und stattdessen die nationalen Vorschriften zu verwenden.

Die Agentur stellte fest, dass dies gegenwärtig bereits der Fall ist. Die Instandhaltung von nach ETSO zugelassenen Fallschirmen gilt als „Instandhaltung von Komponenten“, weshalb 66.A.200 auf nationale Regeln verweist.

- (19) „CAA-Schweden“ ersuchte um Klarstellung, wie die an Strahl- und elektrischen Triebwerken von Segelflugzeugen durchgeführten Instandhaltungsarbeiten klassifiziert werden.

Der Standpunkt der Agentur lautet, dass die an den Triebwerksschnittstellen und den Einzieh- und Versorgungssystemen durchgeführten Instandhaltungsarbeiten als Luftfahrzeuginstandhaltung gelten und mit der L-Lizenz freigegeben werden können (dies ist durch die Module L7.9 und L7.10 von Anlage VII zu Teil-66 abgedeckt). Die am Triebwerk selbst durchgeführten Instandhaltungsarbeiten gelten jedoch als „Instandhaltung von Komponenten“, weshalb 66.A.200 hier auf die nationalen Vorschriften verweist.

Reaktionen, die von „CAA-Niederlande“ im Zusammenhang mit Antworten im CRD 2008-03 eingingen:

- (20) „CAA-Niederlande“ merkte an, dass die Erfahrungen an Einsatzflugzeugen, die in 66.A.30 verlangt werden, in jedem Instandhaltungsbetrieb (beispielsweise nach Teil-145, Unterabschnitt-F, FAR-145 genehmigte Betriebe) oder unter der Aufsicht von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal erworben werden können.

Die Agentur stimmt dieser Anmerkung zu. Unterlagen zu annehmbaren Nachweisverfahren werden ergänzt.

- (21) „CAA-Niederlande“ ersucht um eine Klarstellung, warum für Ballons und Luftschiffe bei den annehmbaren Nachweisverfahren 66.A.30(a)6 und 7 eine Erfüllungsquote von 80 % eingeführt wurde.

Die Agentur hat diese Quote von 80 % eingeführt, weil die Tabelle, die sich auf die in Anlage II der annehmbaren Nachweisverfahren zu Teil-66 enthaltenen Ballons und Luftschiffe bezog, unter Einbeziehung einer geringeren Zahl von Einzelpunkten als bei den übrigen Luftfahrzeugen entwickelt worden war. Die Agentur hält diesen Wert von 80 % für wichtig, um sicherzustellen, dass der Antragsteller die entsprechende Erfahrung erwirbt.

- (22) „CAA-Niederlande“ widerspricht dem Standpunkt der Agentur, wonach in den Musterberechtigungen (Anlage I der annehmbaren Nachweisverfahren zu Teil-66) die Art der Lizenz (B1, B3, L), die unter Berücksichtigung des Gewichts des jeweiligen Luftfahrzeugs für die einzelnen Berechtigungen gilt, nicht enthalten ist.

Die Agentur vertritt den Standpunkt, dass dies nicht möglich ist, da ein und dasselbe Modell eines Luftfahrzeugs, das mit anderen Kundenoptionen ausgerüstet ist, möglicherweise eine andere Lizenz erfordert. Das Gewicht des Luftfahrzeugs ist jeweils einer bestimmten Luftfahrzeugregistrierung zugeordnet. Dieses Gewicht kann im Flughandbuch nachgelesen werden, das an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben muss.

- (23) „CAA-Niederlande“ ersuchte darum, für freigabeberechtigtes Personal in nach Teil-145 genehmigten Instandhaltungsbetrieben und in Instandhaltungsbetrieben nach Unterabschnitt F das gleiche Mindestalter vorzuschreiben; dieses Mindestalter beträgt in nach Teil-145 genehmigten Instandhaltungsbetrieben gegenwärtig 21 Jahre, in Instandhaltungsbetrieben nach Unterabschnitt F gegenwärtig 18 Jahre.

Die Agentur stellt fest, dass das vorgeschriebene Mindestalter von 21 Jahren für freigabeberechtigtes Personal in Betrieben nach Teil-145 nur aufgrund der höheren Komplexität dieser Betriebe und der entsprechenden Verfahrensabläufe gilt. Für Instandhaltungsbetriebe nach Unterabschnitt F hält die Agentur eine Altersgrenze von 18 Jahren für angemessen.

- (24) „CAA-Niederlande“ wies darauf hin, dass die Antwort auf Kommentar 22 des CRD 2008-03 die Möglichkeit einschließen sollte, „komplexe Instandhaltungsaufgaben“ nicht nur durch nach Unterabschnitt F genehmigte Instandhaltungsbetriebe freigeben zu lassen, sondern auch durch Betriebe nach Teil-145.

Die Agentur stimmt dem Kommentar zu. Allerdings besteht keine Notwendigkeit einer Änderung der Vorschrift oder der Unterlagen für die annehmbaren Nachweisverfahren/Anleitungen, da dies im gegenwärtigen Wortlaut klar zum Ausdruck kommt. Dass sich M.A.801(b) nur auf Instandhaltungsbetriebe nach Unterabschnitt F bezieht, liegt daran, dass M.A.801 nicht für Luftfahrzeuge gilt, die nach Teil-145 freigegeben werden (siehe M.A.801(a)). Ein Instandhaltungsbetrieb nach Teil-145 kann sicher die Freigabe dieser Aufgaben vornehmen.

- (25) „CAA-Niederlande“ äußerte die Auffassung, dass in jenen Fällen, in denen bei Lizenzen für unterschiedliche Unterkategorien innerhalb eines bestimmten Moduls von Anlage I zu Teil-66 der Gegenstand bzw. der Stand identisch waren, dies bisher identische Anforderungen bedeutete, sodass Bonuspunkte auf einfache Weise vergeben werden konnten. „CAA-Niederlande“ spricht sich daher gegen die Aufnahme des Satzes *„In the case of the B3 category, the scope of this Module shall reflect the technology of aeroplanes pertinent to this category“* („Im Fall der Kategorie B3 soll der Umfang dieses Moduls die für diese Kategorie maßgebliche Technologie von Flugzeugen widerspiegeln“) in bestimmte Module aus.

Die Agentur stimmt diesem Kommentar zu.

Daher wurden für die B3-Lizenz gesonderte Module 7B, 9B, 11C und 17B eingerichtet und die gegenwärtigen Module 7, 9 und 17 wurden in 7A, 9A und 17A umbenannt. Damit sollte gewährleistet werden, dass zwar der Ausbildungsstand (Stand 1, 2 oder 3) für einige Themen dem Umfang für die B1.2-Lizenz entspricht, dies jedoch nicht bedeutet, dass die Ausbildungsinhalte identisch sind. Grundsätzlich muss der Inhalt des Lehrgangs für die B3-Lizenz weiterentwickelt werden, um der geringeren Komplexität der Technik und des Instandhaltungsumfeldes dieser Luftfahrzeugkategorie Rechnung zu tragen. Andernfalls wäre es unmöglich, die gewünschte Verringerung der Ausbildungszeiten (1 000 Stunden) zu erreichen.

- (26) „CAA-Niederlande“ merkte an, dass die Berechtigung „Luftfahrzeuge aus Holz“ nach wie vor nicht die Kombination von Flügeln aus Holz mit einem Rumpf aus einer Metallrohrkonstruktion abdeckt.

Die Agentur hat Teilmodul L4.1 von Anlage VII zu Teil-66 umformuliert, um zum Ausdruck zu bringen, dass die Ausbildung jede beliebige Kombination von Zellen aus Holz/Metallrohren und Gewebebespannung abdeckt.

Die Agentur hat außerdem Punkt 66.A.1(d) folgendermaßen geändert:

„Die Berechtigungen „Holzzelle“, „Luftfahrzeug aus Holz“ und „Segelflugzeug aus Holz“ umfassen auch die Kombination von Strukturen aus Holz mit Metallrohren und Gewebebespannung.“

- (27) „CAA-Niederlande“ merkte an, dass selbst dann, wenn die B3-Lizenz keine Unterkategorie A umfasst, der Inhaber einer B3-Lizenz einfache mechanische Arbeiten an nicht druckbelüfteten Flugzeugen unter 2 000 kg freigeben kann.

Die Agentur stimmt diesem Kommentar zu; dieser Aspekt sollte durch Punkt 4 der Anleitungen 66.A.20(a) in CRD 2008-03 klargestellt werden.

- (28) „CAA-Niederlande“ schlug vor, den Titel von Punkt 66.A.45 so zu ändern, dass darin auch auf „Einschränkungen der Berechtigung B3“ verwiesen wird.

Die Agentur stimmt dem Vorschlag teilweise zu, außer dass keine spezifische Formulierung für die B3-Lizenz möglich ist (siehe CRD 2007-07 mit Einschränkungen auch für die B1.2-Lizenz für Flugzeuge der Gruppe 3). Der Titel von 66.A.45 wurde entsprechend geändert.