



STELLUNGNAHME NR. 06/2012

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

vom 27. November 2012

bezüglich einer Verordnung der Kommission zur Änderung der 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

und

bezüglich einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung der Kommission (EU) Nr. 965/2012 vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

„Angleichung der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 2042/2003 an Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und an die Anforderung von ICAO-Anhang 6, dass bei der Ausarbeitung und Anwendung von Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogrammen Grundsätze, die den menschlichen Faktor betreffen, beachtet werden müssen“

Zusammenfassung

Mit der Verabschiedung der Grundverordnung ergab sich die Notwendigkeit, Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 zu überprüfen, die die Durchführungsbestimmungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthält, um die Kohärenz zwischen den beiden Verordnungen zu prüfen und sicherzustellen, dass die Verordnung der Kommission (EG) Nr. 2042/2003 die geeigneten Mittel für die Umsetzung der in der Grundverordnung genannten grundlegenden Anforderungen enthält.

Diese Stellungnahme enthält Änderungen an den Durchführungsbestimmungen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die in einem EU-Mitgliedstaat (Teil-M) registriert sind, sowie neue Anforderungen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die in einem Drittstaat registriert sind und von EU-Betreibern eingesetzt werden (Teil-T). Weiterhin enthält diese Stellungnahme auch Änderungen an der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission über den Flugbetrieb.

Die Änderungen an Teil-M betreffen Folgendes:

- den Ersatz des Begriffs „große Luftfahrzeuge“ durch den Begriff „technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“ und
- die Einführung von Anforderungen für den Betrieb zu gewerblichen Zwecken. Bezüglich dieses Aspekts anerkennt die Agentur die Auffassung der *European General Aviation Safety Strategy Group* (europäische Gruppe für eine Sicherheitsstrategie in der allgemeinen Luftfahrt) sowie den Umstand, dass die in ihrem Strategiepapier empfohlenen Maßnahmen Auswirkungen auf den Inhalt dieser Stellungnahme haben können.

Mit den Anforderungen in Teil-T soll gewährleistet werden, dass die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von in Drittstaaten registrierten Luftfahrzeugen, die von EU-Betreibern oder von Betreibern betrieben werden, die ihren Sitz in der EU haben, die wesentlichen Anforderungen der Grundverordnung erfüllt. Die wichtigsten Merkmale dieses neuen Teils-T sind:

- Die Anforderungen von Teil-T gelten nur für in Drittstaaten registrierte Luftfahrzeuge, die
 - von Betreibern eingesetzt werden, die ein Zeugnis gemäß Teil-ORO oder Teil-ORA besitzen müssen; hiervon ausgenommen sind Luftfahrzeuge, die im Rahmen einer Vereinbarung über das Anmieten mit Besatzung („Wet lease-in“) oder einer Codeshare-Vereinbarung eingesetzt werden, oder
 - von Betreibern, die in der EU niedergelassen oder ansässig sind, auf Strecken in die, innerhalb der oder aus der EU eingesetzt werden.
- Die Anforderungen von Teil-T gelten für jedes einzelne Luftfahrzeug zusätzlich zu den Anforderungen des Eintragsstaates.

Die Änderungen an der Verordnung (EG) Nr. 965/2012 über den Flugbetrieb sind notwendig, um Kohärenz mit den Änderungen an Teil-M und Teil-T herzustellen. Diese Änderungen betreffen insbesondere Folgendes:

- die Bestimmungen für das Anmieten eines in einem Drittstaat registrierten Luftfahrzeugs ohne Besatzung („Dry lease-in“), die in ARO.OPS.100 und ORO.AOC.110 enthalten sind, und
- den in Anhang I zu Teil-ORO festgelegten Inhalt des Erklärungsvordrucks für NCC.

I. Allgemeines

1. Zweck dieser Stellungnahme ist es, der Kommission eine Änderung der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 2042/2003¹ und der Verordnung (EU) Nr. 965/2012² der Kommission über den Flugbetrieb vorzuschlagen. Der Geltungsbereich dieser Regelsetzungsaktivität ist in der Aufgabenbeschreibung (Terms of Reference - ToR) RMT.0244 MDM.047 dargestellt und wird nachfolgend ausführlicher erläutert.
2. Die Stellungnahme wurde gemäß dem Verfahren angenommen, das vom Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit³ (nachstehend „die Agentur“) und nach den Bestimmungen von Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008⁴ (im Folgenden die „Grundverordnung“) festgelegt wurde.
3. Die vorgeschlagene Vorschrift trägt der Entwicklung internationaler (ICAO) und EU-Rechtsvorschriften Rechnung und ist mit den Vorschriften anderer Behörden der wichtigsten Partner der Europäischen Union gemäß den Zielsetzungen von Artikel 2 der Grundverordnung abgestimmt.

II. Konsultation

4. Änderungsvorschlag (Notice of Proposed Amendment - NPA) 2010-10⁵, der den Entwurf der Stellungnahme für eine Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission enthielt, wurde am 10. August 2010 auf der Website der Agentur veröffentlicht.
5. Bis zum Fristablauf am 10. Dezember 2010 gingen bei der Agentur 131 Stellungnahmen von 34 nationalen Behörden, Berufsverbänden und privaten Unternehmen ein.
6. NPA 2010-10 befasste sich mit vier verschiedenen Themen:
 - Thema 1: Die Änderung von Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission zu deren Abstimmung mit den zusätzlichen Anforderungen der Grundverordnung bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge.
 - Thema 2: Die Änderung von Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission zu deren Abstimmung mit den zusätzlichen Anforderungen der Grundverordnung bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für den Betrieb zu gewerblichen Zwecken.
 - Thema 3: Die Änderung von Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission zur Aufnahme von Anforderungen für Luftfahrzeuge gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c der Grundverordnung.

¹ Verordnung der Kommission (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, 28.11.2003, S. 1). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 593/2012 der Kommission vom 5. Juli 2012 (ABl. L 176, 6.7.2012, S. 38)

² Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates. (ABl. L 296, 25.10.2012, S. 1-148)

³ Beschluss 01-2012 des Verwaltungsrats der EASA vom 13. März 2012 zur Änderung und zum Ersatz des Beschlusses des Verwaltungsrats 08-2007 über das von der Agentur anzuwendende Verfahren für die Herausgabe von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen („Regelsetzungsverfahren“).

⁴ Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 über gemeinsame 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, 19.3.2008, S. 1)

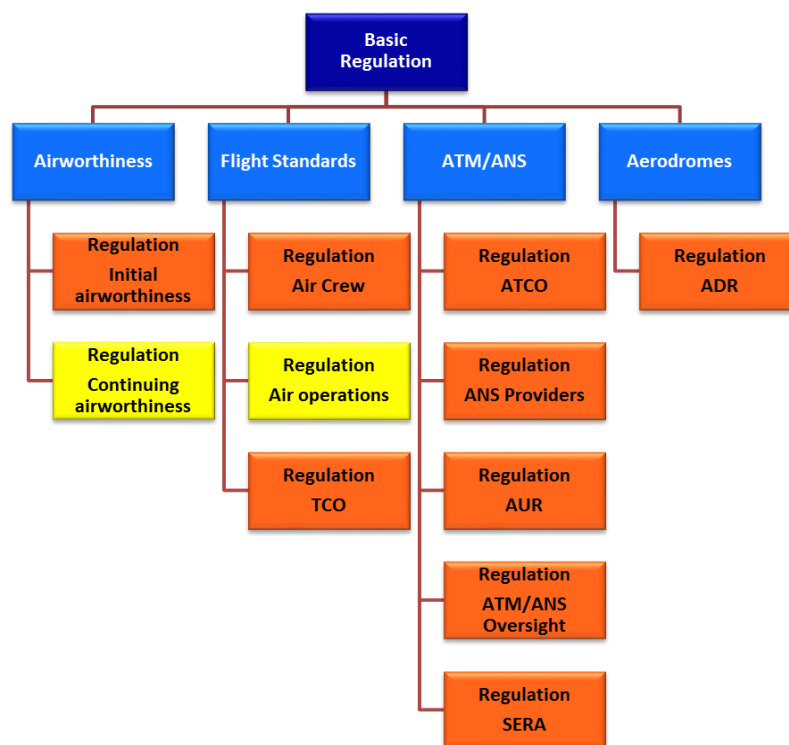
⁵ Siehe Regelsetzungsarchiv unter http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

- Thema 4: Die Änderung der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 2042/2003 zur Aufnahme von Anforderungen an Grundsätze, die den menschlichen Faktor betreffen, die bei der Ausarbeitung und Anwendung von Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogrammen beachtet werden müssen.
7. Alle eingegangenen Stellungnahmen wurden bestätigt und in zwei Kommentar-Antwort-Dokumente (Comment Response Documents - CRDs) wie folgt aufgenommen:
 - CRD-1 befasste sich mit Stellungnahmen zu Thema 1, 2 und 4.
 - CRD-2 befasste sich mit Stellungnahmen zu Thema 3.
 8. CRD-1 wurde auf der Website der Agentur am 15. Dezember 2011 und CRD-2 am 20. März 2012 veröffentlicht. Diese CRDs beinhalten ein Verzeichnis aller Personen und/oder Organisationen, die Kommentare abgegeben haben, und die Antworten der Agentur.

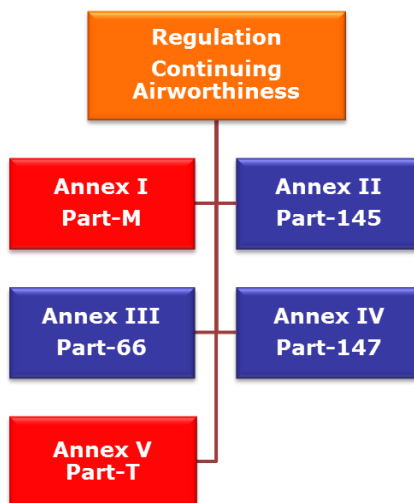
III. Überblick über die Reaktionen

a) Einleitung

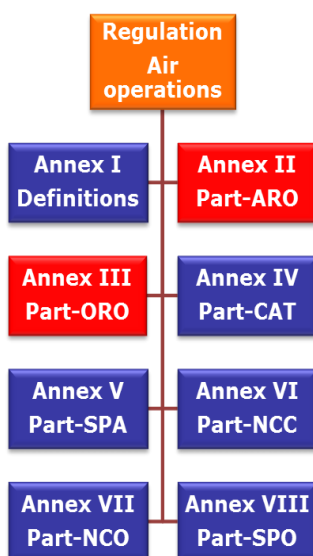
9. Die vorliegende Stellungnahme schlägt Änderungen an der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und an Verordnung (EU) Nr. 965/2012 über den Flugbetrieb vor.



10. Bezüglich der Verordnung über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit umfasst diese Stellungnahme:
 - Änderungen an Anhang I (Teil-M) und
 - einen neuen Anhang V (Teil-T).



11. Bezüglich der Verordnung über den Flugbetrieb enthält diese Stellungnahme Änderungen an Teil-ORO und Teil-ARO.

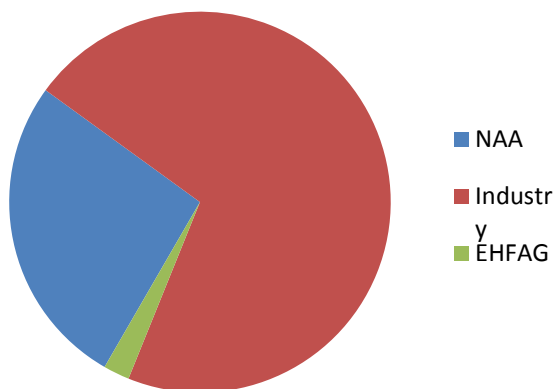


b) Übersicht über die Reaktionen

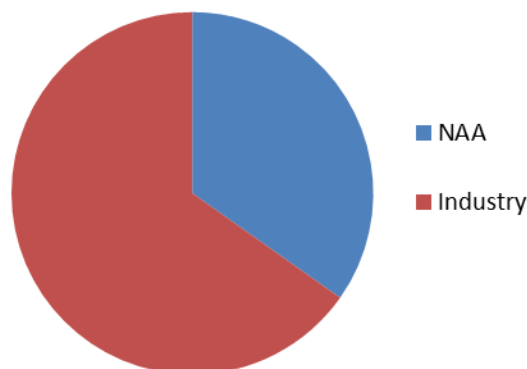
Bei der Agentur gingen insgesamt 67 Reaktionen von verschiedenen Beteiligten und zuständigen Behörden ein. Zusätzlich zu diesen Reaktionen legte die Europäische Beratungsgruppe menschliche Faktoren (*European Human Factors Advisory Group* - EHFAG) eine weitere Reaktion zu CRD-1 im Hinblick auf die Anforderungen an menschliche Faktoren vor, die im Vorschlag enthalten waren.

Die Verteilung der Reaktionen ist wie folgt:

CRD-1 total: 44



CRD-2 total: 23



c) Reaktionen auf CRD-1

44 Reaktionen wurden im Kommentar-Antwort-Tool von den folgenden 14 Beteiligten und zuständigen Behörden abgegeben: Aero-Club of Switzerland, European Sailplane Manufacturers, LAMA Europe, Light Aircraft Association of the Czech Republic, Ralf Keil, Europe Air Sports, Graham Hallet, SVFB/ SAMA, Werner Scholz, AOPA Sweden, British Balloon & Airship Club, DGAC-France, Swedish Transport Agency und UK CAA. Außerdem wurde eine Reaktion von der EHFAG abgegeben.

Die Reaktionen können in den folgenden Themenbereichen zusammengefasst werden:

1. Gewerblicher Betrieb und gewerblicher Luftverkehr

Die Mehrzahl der Reaktionen auf CRD-1 zu NPA 2010-10 betreffen die Begriffsbestimmung von „gewerblichem Betrieb“, wobei vorgeschlagen wird, dass Flugbetrieb mit bestimmten Luftfahrzeugkategorien nicht als gewerblicher Betrieb betrachtet werden sollte. Diese Reaktionen wurden zur Kenntnis genommen, aber nicht akzeptiert, weil sich diese Stellungnahme nicht damit befasst, ob eine Tätigkeit als gewerblich oder nicht gewerblich eingestuft werden sollte. Der Begriff „gewerbliche Tätigkeit“ ist in Artikel 3 der Grundverordnung definiert und kann nicht durch eine nachrangige Durchführungsbestimmung geändert werden.

Weiterhin nimmt die Agentur das von der europäischen Gruppe für eine Sicherheitsstrategie in der allgemeinen Luftfahrt erarbeitete Papier und die in darin empfohlenen Maßnahmen zur Kenntnis. Insbesondere werden die Mitgliedstaaten mit Maßnahme A.1 aufgefordert, Rückmeldungen zu den Tätigkeiten zu geben, die sie in ihrem derzeitigen System nicht als gewerblichen Flugbetrieb einstufen, und die Agentur und die Kommission, entsprechend

solchen Rückmeldungen Änderungen an der Begriffsbestimmung in der Grundverordnung zu erwägen.

In einer Reaktion wurde gewünscht, dass die in diesem Vorschlag enthaltene Begriffsbestimmung von gewerblichem Luftverkehr auf die Begriffsbestimmung abgestimmt werden sollte, die in der kommenden Verordnung über den Flugbetrieb enthalten ist. Diese Reaktion wird zur Kenntnis genommen, aber nicht akzeptiert. Wie in CRD-1 erläutert, hätte eine Änderung der Begriffsbestimmung von gewerblichem Luftverkehr Auswirkungen auf die Vereinfachungen, die mit Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1056/2008⁶ für den Sektor der allgemeinen Luftfahrt eingeführt wurden.

2. Qualitätssystem kleiner Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.

Mehrere Reaktionen auf CRD-1 zu NPA 2010-10 betreffen die Anforderung an kleine Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Continuing Airworthiness Management Organisations - CAMO), die mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen oder von Luftfahrzeugen befasst sind, die im gewerblichen Betrieb eingesetzt werden, ein Qualitätssystem zu führen. Diese Reaktionen wurden akzeptiert.

Punkt 8.a.4 von Anhang IV der Grundverordnung schreibt vor, dass Organisationen, die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit überwachen oder die Instandhaltung von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen oder von Luftfahrzeugen durchführen, die im gewerblichen Betrieb eingesetzt werden, über ein Managementsystem verfügen müssen. Ein solches Managementsystem kann nicht durch ein Qualitätssystem ersetzt werden.

Die Elemente des Managementsystems werden mit Aufgabe MDM.055⁷ in die Verordnung der Kommission (EG) Nr. 2042/2003 aufgenommen, für die voraussichtlich vor Ende 2012 ein NPA herausgegeben werden wird.

Grundsätzlich werden die Elemente von ORO.GEN Abschnitt II und insbesondere ORO.GEN.200 die Basis für den Entwurf der Änderungen an Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 bilden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass dieselbe Verfahrensweise für die Umsetzung von Sicherheitsmanagementsystemen für anerkannte Ausbildungseinrichtungen für Piloten, flugmedizinische Zentren, Betreiber, Instandhaltungsbetriebe (Teil-M, Unterabschnitt F und Teil-145, Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Ausbildungsbetriebe für Instandhaltungspersonal, die gemäß Teil-147 anerkannt sind) angewandt wird.

Um die mit Teil-ORO vorgeschlagenen Anforderungen an ein Managementsystem umzusetzen, wird es notwendig sein, die bestehenden Anforderungen bezüglich Managementsystem, Qualitätssystem, Organisationsaufbau, Organisationsüberprüfung usw. zu überprüfen und anzupassen. Dies bedeutet die Einführung von Anforderungen an ein Managementsystem, das unter anderem ein Sicherheitsmanagement und die Überwachung der Einhaltung beinhaltet. Bezüglich des speziellen Themas der Überwachung der Einhaltung in der kleinsten Organisation ist daran gedacht, ein proportionales Konformitätsüberwachungsprogramm vorzuschlagen, das den Grundsatz der Unabhängigkeit wahrt (d. h. Einsatz von externem Personal für die Durchführung der Überprüfungen).

Die vorgeschlagene Änderung an M.A.712 (f) wird gestrichen.

⁶ [Verordnung \(EG\) Nr. 1056/2008](#) der Kommission vom 27. Oktober 2008 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] (*ABl. L 283, 28.10.2008, S. 5*)

⁷ <http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php#MDM>

3. Instandhaltungsvertrag

Mehrere Reaktionen auf CRD-1 zu NPA 2010-10 betreffen die Notwendigkeit einer Klarstellung, wann ein Vertrag zwischen dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit bzw. Betreiber erforderlich ist, sowie die Anforderungen an einen vertraglichen Instandhaltungsbetrieb; insbesondere wird darauf verwiesen, dass

- die Bestimmungen, erforderlichenfalls einen schriftlichen Vertrag mit dem Instandhaltungsbetrieb zu schließen, präzisiert werden sollten;
- die Genehmigung des Vertrages zwischen dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und dem Instandhaltungsbetrieb durch die zuständige Behörde ein unnötiger Aufwand sei.

Beiden Reaktionen wurde Rechnung getragen, und der vorgeschlagene Text wurde geändert. Die technischen Bestimmungen des Vertrages zwischen dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und dem Instandhaltungsbetrieb müssen im Handbuch des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Continuing Airworthiness Management Exposition - CAME) enthalten sein; daher wird der Vertrag zusammen mit dem Handbuch genehmigt und benötigt er keine getrennte Genehmigung durch die zuständige Behörde.

4. Technisches Bordbuch

In zwei Reaktionen auf CRD-1 wird die Auffassung vertreten, dass die Anforderung, dass ein technisches Bordbuch vorhanden sein muss, für einige Arten von gewerblichem Flugbetrieb eine Belastung darstellt. Die Agentur ist jedoch der Meinung, dass das technische Bordbuch ein Mittel zur systematischen Sammlung und Weitergabe bestimmter Informationen ist, die für den Betrieb und für die Verwaltung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wie z. B. Nutzungszeiten, Freigabebescheinigung und zurückgestellte Mängel notwendig sind. Das technische Bordbuch braucht kein komplexes System zu sein, und es sollte an den Luftfahrzeugtyp und die Art des Betriebs angepasst sein.

5. Menschliche Faktoren im Instandhaltungsprogramm

Die EHFAG kommentierte, dass die Aufnahme von Bestimmungen über menschliche Faktoren in Teil-M in einer konsolidierten Weise geschehen sollte, und schlug vor, die Aufnahme von Anforderungen für menschliche Faktoren auf das Regelsetzungsverfahren MDM.055 zu verschieben. Entsprechend diesen Kommentaren wird die vorgeschlagene Änderung an M.A.302 (h) gestrichen.

d) Reaktionen auf CRD-2

23 Reaktionen wurden im Kommentar-Antwort-Tool von den folgenden 5 Beteiligten und zuständigen Behörden abgegeben: IACA, CAA-NL, DGAC-France, Swedish Transport Agency und UK CAA. Mehrere dieser Reaktionen unterstützen den Vorschlag in CRD-2. In den Reaktionen wurden hauptsächlich die folgenden Themen angesprochen:

1. Anwendbarkeit der Verordnung

Zwei Reaktionen auf CRD-2 betreffen die Anwendbarkeit der Verordnung auf in einem Drittstaat registrierte Luftfahrzeuge, die von Betreibern mit Hauptgeschäftssitz in der EU betrieben werden. Eine Reaktion befürwortet die vorgeschlagenen Vorschriften, während in der anderen Reaktion die Auffassung vertreten wird, dass die Verordnung nicht für in einem Drittstaat registrierte und außerhalb der EU von EU-Betreibern betriebene Luftfahrzeuge gelten sollte, wie z. B. Ausbildungseinrichtungen für Piloten, die die Ausbildung außerhalb der EU mit in einem Drittstaat registrierten Luftfahrzeugen durchführen, oder gewerbliche Luftverkehrsbetreiber, die ausländische Luftfahrzeuge betreiben, die außerhalb der EU registriert sind.

Diese letztere Reaktion wurde nicht akzeptiert. Die Anwendbarkeit dieser Verordnung wurde entsprechend der Anwendbarkeit von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c der Grundverordnung und unter Berücksichtigung der Bestimmungen für das Anmieten mit Besatzung („Wet lease-in“) und Codeshare gemäß Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 festgelegt. Das bedeutet, dass der Geltungsbereich der Verordnung Folgendes umfasst:

- in einem Drittstaat registrierte und von einem Betreiber eingesetzte Luftfahrzeuge, die der Genehmigung gemäß Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 oder Anhang VII (Teil-ORA) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 unterliegen, ausgenommen sind Luftfahrzeuge, die im Rahmen einer Vereinbarung über das Anmieten mit Besatzung („Wet lease-in“ oder einer Codeshare-Vereinbarung eingesetzt werden, ungeachtet dessen, wo die Luftfahrzeuge eingesetzt werden, und
- in einem Drittstaat registrierte Luftfahrzeuge, die von einem in der EU niedergelassenen oder ansässigen Betreiber auf Strecken in die, in der oder aus der EU eingesetzt werden. Ausgeschlossen sind damit in einem Drittland registrierte Luftfahrzeuge, die von in der EU niedergelassenen oder ansässigen Betreibern ausschließlich außerhalb der EU eingesetzt werden.

2. Umsetzung der Vorschrift

In einer Reaktion auf CRD-2 wird die Auffassung vertreten, dass die Überwachung der Umsetzung der Vorschrift für in einem Drittstaat registrierte Luftfahrzeuge mit Ausnahme von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen sehr schwierig wäre, weil die Betreiber nicht verpflichtet sind, ihre Tätigkeit gegenüber der zuständigen Behörde zu erklären, und dass dies zudem für die zuständigen Behörden wirtschaftliche Folgen hätte, die in keinem angemessenen Verhältnis zum Zuwachs an Sicherheit stehen. Der Kommentator schlägt vor, für die Aufsicht über diese Luftfahrzeuge die Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (Safety Assessment of Foreign Aircraft - SAFA) anzuwenden. Diese Reaktion wird teilweise akzeptiert. Mit dieser Verordnung soll der in der Grundverordnung ausgedrückten Notwendigkeit Rechnung getragen werden, die Sicherheit von in einem Drittland registrierten Luftfahrzeugen wirksam sicherzustellen, die in der EU eingesetzt werden. Die SAFA-Inspektionen können als Teil des Aufsichtsprogramms für diese Luftfahrzeuge eingesetzt werden.

3. Anmieten eines in einem Drittstaat registrierten Luftfahrzeugs ohne Besatzung („Dry lease-in“)

Drei Reaktionen auf CRD-2 gingen zum Anmieten eines in einem Drittstaat registrierten Luftfahrzeugs ohne Besatzung durch EU-Betreiber ein.

In einer dieser Reaktionen begrüßt der Kommentator die Tatsache, dass der Vorschlag weiterhin die Möglichkeit des Anmietens eines in einem Drittstaat registrierten Luftfahrzeugs ohne Besatzung durch gewerbliche EU-Luftverkehrsbetreiber zulässt. Diese Reaktion wurde zur Kenntnis genommen.

Die zweite Reaktion schlägt eine Änderung des Wortlauts von ARO.OPS 110 Buchstabe c vor, um die Möglichkeit auszuschließen, dass Luftfahrzeuge, die in einem einer Betriebsuntersagung gemäß Verordnung der Kommission (EG) Nr. 2111/2005 unterliegenden Staat registriert sind, ohne Besatzung von EU-Betreibern angemietet werden können. Diese Reaktion wurde akzeptiert.

Die dritte Reaktion wünscht eine Klärung der Bestimmungen von T.A.205 (1) für gewerbliche EU-Luftverkehrsbetreiber, die in einem Drittstaat registrierte Luftfahrzeuge ohne Besatzung anmieten. Diese Reaktion wird zur Kenntnis genommen, und eine entsprechende Klärung wird in die AMC/GM aufgenommen.

4. Erklärung des Betreibers

Eine Reaktion auf CRD-2 bezieht sich auf die Anforderung, dass Betreiber von in einem Drittstaat registrierten technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen, die nicht für gewerblichen Flugbetrieb eingesetzt werden, eine Erklärung abgeben müssen. Der Kommentator ist der Auffassung, dass diese Erklärung für diese Betreiber im Gegensatz zu Betreibern von in der EU registrierten Luftfahrzeugen eine Belastung darstellen würde. Diese Reaktion wurde akzeptiert, da Stellungnahme Nr. 04/2011 bereits Folgendes enthielt:

- Bestimmungen für die Erklärung von Betreibern von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen, die nicht für gewerblichen Flugbetrieb eingesetzt werden (ORO.DEC.100), und
- eine Vorlage für die Erklärung gegenüber der zuständigen Behörde (Anlage I zu Teil-ORO).

In dieser Stellungnahme Nr. 06/2012 wird eine Änderung der Vorlage dahingehend vorgeschlagen, dass die Angaben bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufgenommen werden.

5. Einhaltung der von der Agentur herausgegebenen obligatorischen Informationen

Mehrere Reaktionen auf CRD-2 beziehen sich auf die Bestimmungen von T.A.201 (1)(g), die vorschreiben, dass in Drittstaaten registrierte Luftfahrzeuge alle einschlägigen obligatorischen Anforderungen des Eintragsstaates und obligatorischen Sicherheitsinformationen der Agentur einschließlich Lufttüchtigkeitsanweisungen einhalten müssen. Die Agentur räumt ein, dass es in bestimmten Fällen zu Konflikten zwischen den obligatorischen Anforderungen des Eintragsstaates und den obligatorischen Sicherheitsinformationen der Agentur kommen könnte. In diesen Fällen müsste der Betreiber alternative Mittel erwägen, um einen solchen Konflikt zu beseitigen.

IV. Wichtigste durch diese Stellungnahme an der Verordnung vorgenommene Änderungen.

Änderungen im Zusammenhang mit Verordnung der Kommission (EG) Nr. 2042/2003

In Artikel 1 wird der Geltungsbereich der Verordnung im Einklang mit den Anforderungen von Artikel 8 Absatz 1 der Grundverordnung festgelegt.

In Artikel 2 wird eine Begriffsbestimmung hinzugefügt, die die Bedeutung von „gewerblichem Luftverkehr“ in der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 2042/2003 erläutert und bestimmt, dass die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 innerhalb des Geltungsbereichs der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 2042/2003 zu verwenden sind.

Artikel 3 wird zur Gewährleistung der Kohärenz mit den Änderungen an Artikel 1 geändert und erläutert, welche Bestimmungen für welche Kategorie von Luftfahrzeugen gelten. Weiterhin wird, da Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 durch Verordnung (EU) Nr. 748/2012 aufgehoben wurde, der Verweis in Punkt 3 aktualisiert.

Artikel 4 Absatz 1 wurde zur Klarstellung geändert, welche Bestimmungen für die Erteilung von Genehmigungen von Instandhaltungsbetrieben herangezogen werden müssen.

Änderungen an Teil-M

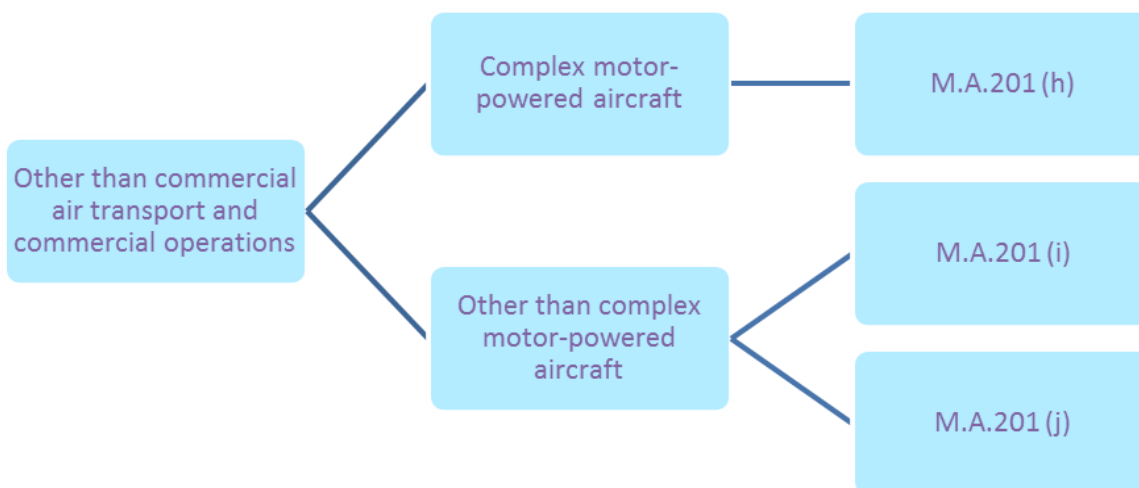
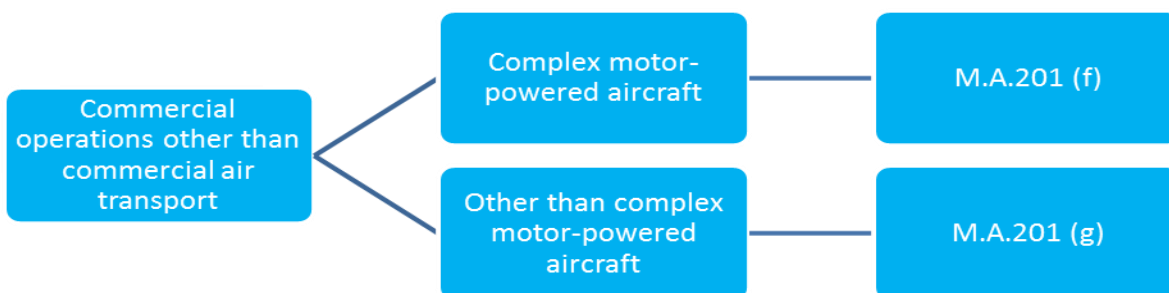
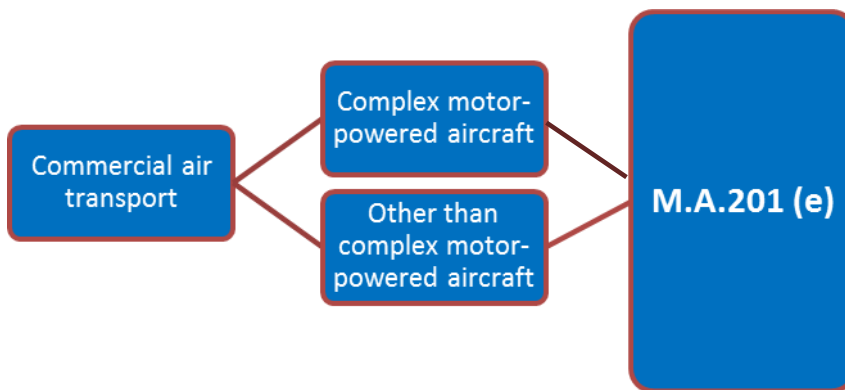
M.1 Zuständige Behörde

M.1 (4) wurde zur Vereinfachung der Bestimmungen für die Bestellung der für die Genehmigung des Instandhaltungsprogramms zuständigen Behörde geändert.

M.A.201 Verantwortlichkeiten

M.A.201 (e)-(k) wird wie folgt geändert:

- Der Ausdruck „große Luftfahrzeuge“ wird ersetzt durch „technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“;
- der Begriff „gewerblicher Betrieb“ wird eingeführt;
- für jede Luftfahrzeugkategorie und Betriebsart werden die Anforderungen für die Notwendigkeit eines Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, eines Vertrages zwischen dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und dem Betreiber/Eigentümer, die Anforderungen für die Notwendigkeit eines Instandhaltungsbetriebes sowie eines Vertrages mit einem solchen Instandhaltungsbetrieb angegeben



M.A.301 Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

M.A.301 (2) wird zur Anpassung dieser Bestimmung an die Möglichkeit der Erstellung einer Mindestausrüstungsliste auf freiwilliger Basis für den nicht-gewerblichen Flugbetrieb von anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen geändert, die auch in den Durchführungsbestimmungen für Flugbetrieb durch Artikel NCO.GEN.155 vorgesehen ist.

In MA.302 (4) und MA302 (7) wird „große Luftfahrzeuge“ durch „technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“ ersetzt.

M.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

M.A.302 Buchstabe c wird zur Gewährleistung von Kohärenz mit den Änderungen an M.1. geändert.

In M.A.302 Buchstabe f wird „große Luftfahrzeuge“ durch „technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“ ersetzt.

M.A.305 Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs

M.A.305 Buchstabe b wird zur Gewährleistung der Kohärenz mit den Änderungen an M.A.306 Buchstabe a geändert.

M.A.306 Technisches Bordbuch des Betreibers

Der Titel dieses Punkts wird geändert von „technisches Bordbuch des Betreibers“ in „technisches Bordbuch des Luftfahrzeugs“, um Kohärenz mit der sowohl in anderen Unterabschnitten dieser Verordnung als auch in der Verordnung über den Flugbetrieb verwendeten Terminologie herzustellen.

In M.A.306 Buchstabe a werden die Anforderungen des technischen Bordbuchs auf Luftfahrzeuge ausgedehnt, die im gewerblichen Flugbetrieb eingesetzt werden. Die Agentur ist der Meinung, dass der Betreiber für gewerblichen Flugbetrieb ein technisches Bordbuch zur Sammlung und Weitergabe bestimmter Informationen bereitstellen muss, die für den Betrieb und für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wie z. B. Nutzungszeiten, Freigabebescheinigung und zurückgestellte Mängel notwendig sind.

M.A.403 Behebung von Mängeln

M.A.403 Buchstabe b wird zur Angleichung an die Bestimmungen von NCO.GEN.155 geändert, die die Möglichkeit der Erstellung einer Mindestausrüstungsliste auf freiwilliger Basis vorsehen und keine Genehmigung durch die zuständige Behörde erfordern. Weiterhin wird der Text wie folgt geändert:

- Klarstellung, dass die Mindestausrüstungsliste von freigabeberechtigtem Personal auch zur Zurückstellung von Mängeln verwendet werden kann, und
- Streichung der Bestimmung über „Luftfahrzeugmängel, die von der zuständigen Behörde für akzeptabel erklärt wurden“.

In M.A.403 Buchstabe c wird klargestellt, dass die Behebung zurückgestellter Mängel innerhalb der in den Instandhaltungsunterlagen oder in der Mindestausrüstungsliste genannten Frist zu erfolgen hat.

M.A.504 Überwachung nicht betriebstüchtiger Komponenten

In M.A.504 Buchstabe b wird „große Luftfahrzeuge“ durch „technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“ ersetzt.

M.A.708 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

M.A.708 Buchstabe c wird geändert, und die Anforderungen werden in zwei Absätze aufgeteilt, nämlich M.A.708 Buchstabe c und M.A.708 Buchstabe d.

M.A.708 Buchstabe c gibt an, dass für technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge und im gewerblichen Betrieb einschließlich gewerblichem Luftverkehr eingesetzte Luftfahrzeuge ein Vertrag zwischen dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und einem geeigneten Instandhaltungsbetrieb abgeschlossen werden muss. Diese Änderung steht im Einklang mit den Änderungen an M.A.201.

M.A.708 Buchstabe d enthält eine Bestimmung, die in bestimmten Fällen eine Abweichung von M.A.708 Buchstabe c erlaubt.

M.A.801 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

In M.A.801 Buchstabe c wird „gewerbsmäßige Beförderung“ durch „gewerblicher Flugbetrieb“ ersetzt.

M.A.803 Berechtigung des Piloten/Eigentümers

M.A.803 Buchstabe b wird zur Gewährleistung der Kohärenz mit dem Wortgebrauch in der gesamten Verordnung geändert.

M.A.901 Buchstabe g Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

M.A.901 Buchstabe g wird entsprechend den Änderungen an M.A.201 geändert

M.B.105 Gegenseitiger Informationsaustausch

In M.B.105 wird der Verweis auf Artikel 15 der Grundverordnung aktualisiert.

Anlage I Vertrag über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

An Anlage I wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- Der Ausdruck „Vereinbarung“ wurde durch den Ausdruck „Vertrag“ ersetzt;
- Die Abkürzung CAMO für ein Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, das gemäß Teil-M Unterabschnitt G genehmigt ist, wird aufgenommen;
- Die Verweise auf Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 werden durch Verweise auf die Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ersetzt;
- Punkt 3 schreibt jetzt vor, dass die Art des Luftverkehrs im Vertrag angegeben wird;
- In Punkt 4 wird die Wortwahl beim Verweis auf die zuständige Behörde berichtigt;
- In Punkt 4 wird das Wort „bescheinigt“ ersetzt durch „erklärt“, weil die Verwendung des Begriffs Bescheinigung in diesem Satz nicht der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe e der Grundverordnung entspricht;

- In Punkt 5.1 wurde Nummer 7 neu gefasst, um die Zuständigkeiten des unter Vertrag genommenen CAMO bezüglich der Prüfung der Lufttüchtigkeit zu klären.

Anlage VI Genehmigung eines Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Auf Seite 1 der Genehmigungsurkunde wird ein Verweis auf die Einhaltung der Anforderungen von Anhang V (Teil-T) für diejenigen Organisationen aufgenommen, die über von der zuständigen Behörde genehmigte Verfahren zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von in einem Drittstaat registrierten Luftfahrzeugen verfügen.

Inhalt des neuen Teils-T

In Teil-T werden die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für in einem Drittstaat registrierte und von EU-Betreibern eingesetzte Luftfahrzeuge aufgenommen. Wie in NPA 2010 -10 erläutert, wurde die Struktur von Teil-T soweit wie möglich in Einklang mit der Struktur von Teil-M gehalten, wobei sie in Abschnitt A und Abschnitt B gegliedert ist.

Die Zielsetzung der wichtigsten Anforderungen von Teil-T und die am Text nach CRD-2 2010-10 vorgenommenen Änderungen sind nachfolgend beschrieben.

T.1 Zuständige Behörde

Dieser Absatz wird in Teil-T aufgenommen, um die Behörden zu benennen, die für die Überwachung der Einhaltung der Anforderungen dieses Teils-T zuständig sind.

Abschnitt A

Abschnitt A enthält die technischen Anforderungen für Luftfahrzeuge, Betreiber, Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltungsbetriebe und ist in die folgenden Unterabschnitte gegliedert:

Unterabschnitt A

In diesem Unterabschnitt wird der Geltungsbereich dieses Anhangs festgelegt, der sich mit von EU-Betreibern betriebenen Luftfahrzeugen befasst, die in einem Drittstaat registriert sind.

Unterabschnitt B

Dieser Unterabschnitt enthält zwei Absätze: T.A.201 legt die gemeinsamen Anforderungen fest, die von allen Luftfahrzeugen innerhalb des Geltungsbereichs dieses Teils einzuhalten sind, und T.A.205 enthält die zusätzlichen Anforderungen an Luftfahrzeuge, die im gewerblichen Betrieb eingesetzt werden, und für den Betrieb von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen.

T.A.205 wurde entsprechend einer auf CRD-2 2012-10 eingegangenen Reaktion geändert, und die Anforderung einer Erklärung wurde gestrichen.

Unterabschnitt C Instandhaltungsprogramm

Dieser Unterabschnitt legt die Anforderungen fest, die vom Instandhaltungsprogramm für die vom Geltungsbereich dieses Anhangs erfassten Luftfahrzeuge zu erfüllen sind.

Unterabschnitt E Instandhaltungsbetrieb

In diesem Unterabschnitt werden die Anforderungen festgelegt, die von Organisationen zu erfüllen sind, die die Instandhaltung von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeugen durchführen, die im gewerblichen Betrieb eingesetzt werden. Absatz T.A.501 wurde entsprechend einigen zu CRD-2 2010-10 eingegangenen

Reaktionen geändert, indem die Bestimmungen für das System zur Meldung besonderer Ereignisse und die Punkte geklärt wurden, die von dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit überprüft werden müssen.

Unterabschnitt G – Zusätzliche Anforderungen an Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die gemäß Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt G genehmigt sind

Für technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge und Luftfahrzeuge, die im gewerblichen Betrieb eingesetzt werden, schreibt die Grundverordnung in Anhang IV Punkt 8.g vor, dass eine Organisation für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eingesetzt wird. Eine derartige Organisation wird ein Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sein, das zusätzlich zu den Anforderungen von Teil-M Unterabschnitt G die Anforderungen dieses Unterabschnitts G erfüllt.

Dieser Unterabschnitt enthält Anforderungen für spezifische Verfahren, die im Handbuch des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufgeführt sein müssen, Anforderungen an die Kenntnisse des Personals der Organisation, Anforderungen an das Qualitätssystem und Anforderungen an die Dokumentation. Er enthält auch die Berechtigungen, die einer Organisation gewährt werden können, wenn sie die Anforderungen von Teil-T erfüllt.

Weiterhin werden in Absatz T.A.708 die von der Organisation durchzuführenden Aufgaben genannt. Dieser Absatz wurde aufgrund einiger Reaktionen auf CRD-2 2010-10 um eine Bestimmung ergänzt, derzufolge ein Vertrag gemäß Anhang I zu Teil-T abgeschlossen werden muss, wenn ein Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge beauftragt wird.

Abschnitt B – Zusätzliche Verfahren für zuständige Behörden

Abschnitt B enthält die zusätzlichen administrativen Anforderungen für die zuständigen Behörden.

Änderungen an der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission über den Flugbetrieb

Änderungen an Anhang II (Teil-ARO)

ARO.OPS.110 Mietverträge

In ARO.OPS.110 (c) wurde eine Bestimmung aufgenommen, derzufolge die zuständige Behörde eine Vereinbarung über das Anmieten eines Luftfahrzeugs ohne Besatzung aussetzt oder widerruft, wenn das Luftfahrzeug in einem Staat registriert ist, der einer Betriebsuntersagung unterliegt.

Änderungen an Anhang III (Teil-ORO)

ORO.AOC.100 (c), ORO.AOC.110 (b) und ORO.AOC.110 (d) werden geändert, um Kohärenz mit den Änderungen an der Verordnung der Kommission Nr. 2042/2003 bezüglich in einem Drittstaat registrierter Luftfahrzeuge zu gewährleisten.

In ORO.AOC.130 (a) und (b) wird „Flugdatenanalysesystem“ ersetzt durch „Flugdatenanalyseprogramm“, um Übereinstimmung dieses Begriffs mit dem im annehmbaren Nachweisverfahren und in den Anleitungen zu ORO.AOC.130 und ORO.FC.A.245 herzustellen. Der Begriff „Flugdatenanalyseprogramm“ (Flight data monitoring programme) wurde auch schon im Anhang der Verordnung Nr. 859/2008 (EU OPS) 1.037 (a)(4) und der Temporary Guidance Leaflet Nr. 44 (JAR OPS 1 Abschnitt 2) verwendet. Der Begriff „Flugdatenanalyseprogramm“ (Flight data monitoring programme) ist in Anleitungen für die

Flugdatenanalyse üblich, z. B. CAP 739, veröffentlicht von der Zivilluftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs, und ist allen Beteiligten geläufig.

In Anlage I, „Erklärung des Betreibers“, wurden die Informationen bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufgenommen.

V. Inkrafttreten

Für das Inkrafttreten und die Anwendung der Änderungen an der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission wird vorgeschlagen, dass der Luftfahrtindustrie und den Verwaltungen der Mitgliedstaaten ausreichend Zeit für die Umstellung an die neuen Regulierungsvorschriften eingeräumt und die Abstimmung mit der Anwendung der Verordnung über den Flugbetrieb und den bereits vorgeschlagenen Änderungen, nämlich Teil-NCC, gewährleistet wird. Demgemäß wird der folgende Zeitplan für die Anwendung vorgeschlagen:

- Die Anwendung der Änderungen an Teil-M, die Anwendung von Teil-T auf im gewerblichen Luftverkehr eingesetzte Luftfahrzeuge und die Änderungen an den Punkten ARO.OPS.110 (c), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 und ORO.AOC.130 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wird auf den 28. Oktober 2014 festgesetzt. Damit wird gewährleistet, dass diese Änderungen zum Zeitpunkt der Anwendbarkeit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in allen Mitgliedstaaten anwendbar sind.
- Die Anwendung von Teil-T auf Luftfahrzeuge, die nicht im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, wird auf den 28. Oktober 2015 festgesetzt.
- Das Datum der Anwendbarkeit der Änderungen an Anlage I zu Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte mit dem Annahmeverfahren der Verordnung über den Flugbetrieb für technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge abgestimmt werden, die nicht im gewerblichen Betrieb eingesetzt werden (Stellungnahme Nr. 04/2011).

Köln, den 27. November 2012

P. GOUDOU
Exekutivdirektor