

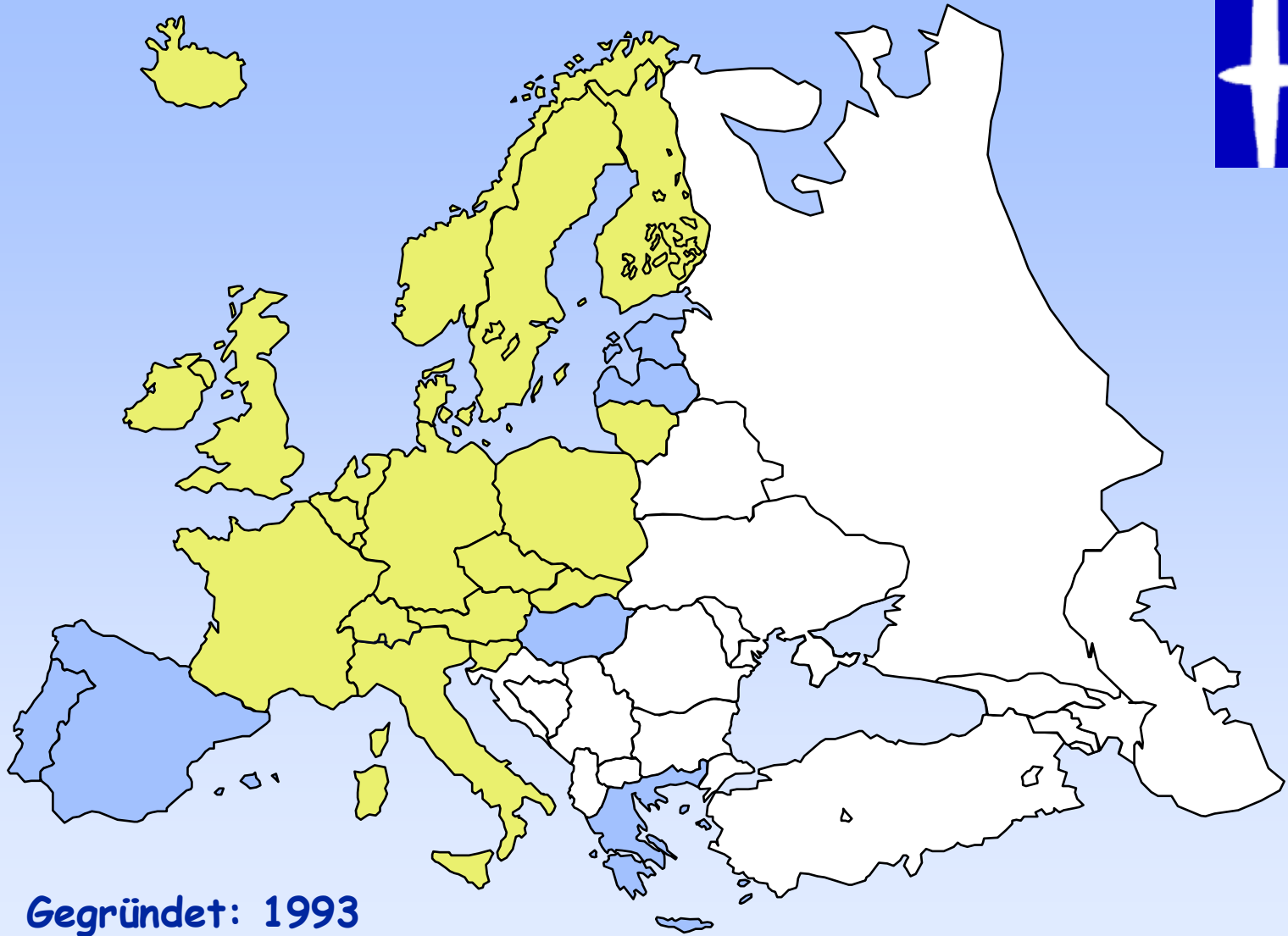


Harmonisierung des europäischen Luftrechts für den Luftsport

Roland STUCK
EGU Präsident

Deutscher Segelfliegertag
Aschaffenburg, 4. November 2006

European Gliding Union



Gegründet: 1993

Mitglieder: 20

Piloten: 70.000 Segelflugzeuge: 22.000

Thema: rechtliche Rahmenbedingungen

Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA)



- Im Juli 2002 hat die EU entschieden die Luftfahrt europäisch zu regulieren und eine Agentur einzurichten
- mit dem Ziel eines einheitlichen und hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit, Erleichterung des freien Waren-, Personen- und Dienstleistungsverkehrs
- EU/EASA Verordnungen müssen nicht national umgesetzt werden, sondern gelten unmittelbar
- Die EASA arbeitet seit September 2003
- Der Sitz ist Köln
- Die Mitarbeiterzahl nimmt rasch zu (derzeit 300)
- Website: easa.europa.eu

Die Basic Regulation 1592



- Die Kompetenzen der EASA sind in der Verordnung (EG) 1592/2002 definiert
- Grundsätze
(Geltungsbereich, Ziele, Definitionen)
- Grundlegende Anforderungen (Grundsatzregelungen, Anwendbarkeit, Aufgaben)
- Organisation der EASA
(Innerer Aufbau, Arbeitsweise, Finanzvorschriften, Schlussbestimmungen)

Aufgaben der EASA



- Musterzulassung (initial airworthiness)
- Instandhaltung (continuing airworthiness)
- Pilotenlizenzwesen und Flugtauglichkeit
- Flugbetrieb
- Mittelfristig: Flughafenbetrieb
- Langfristig: Flugsicherung

Annex II der 1592



- Luftfahrzeuge, die von der europäischen Zuständigkeit ausgenommen sind und unter nationalem Recht verbleiben
- Versuch Segelflugzeuge auszunehmen, schlug bereits im Vorfeld fehl
- „Segel- und Gleitflugzeuge“ mit einer Strukturmasse von weniger als 80 kg im Fall von einsitzigen bzw. 100 kg im Fall von zweisitzigen Flugzeugen, einschließlich fußstartfähiger Flugzeuge;
- Ein Antrag der EGU Leichtsegelflugzeuge bis 450 kg MTOM analog zu den ULs auszunehmen, wurde von der EASA abgelehnt

Rulemaking / Gesetzgebung



- Rulemaking Directorate (Dir. C.Probst)
- Die drei Ebenen der Luftfahrtregulierungen:
 1. (Basic Regulation 1592) und Essential Requirements (Grundlegende Anforderungen) werden erlassen von EU-Parlament und dem Ministerrat (Hard Law)
 2. Implementing Rules (Ausführungsbestimmungen) erlassen von der EU-Kommission
 3. Bauvorschriften, Akzeptierte Methoden der Umsetzung (AMC) and Anleitungen (GM) erlassen von der EASA (Soft Law)

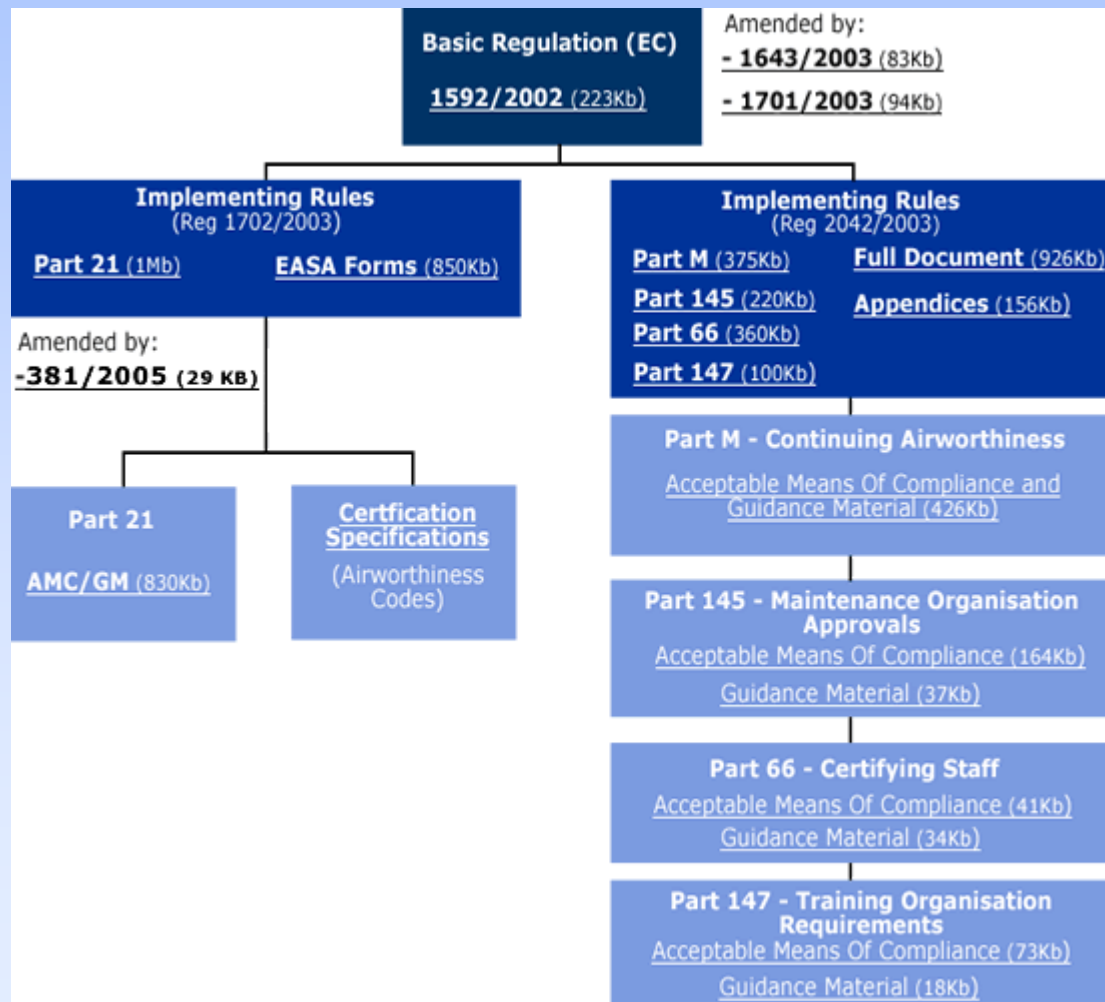
Rulemaking Verfahren



- Für jede Verordnungsänderung muss die EASA auf ihrer Website eine Benachrichtigung über Änderungsvorschläge (NPA) incl. einer Folgenabschätzung (RIA) veröffentlichen
- Konsultation der Betroffenen
- Analysebericht über die eingegangenen Kommentare (CRD)
- Betroffene können nochmals kommentieren
- Die EASA übermittelt Endfassung als Meinung (Opinion) an die EU-Kommission
- EU Kommission überarbeitet EASA-Meinung und übermittelt sie an Parlament und Ministerrat
- Nach der Verabschiedung Veröffentlichung im Amtsblatt der EU

- Das Verfahren ist zwar demokratisch aber auch zeitraubend!

Struktur des EU-Luftrechts



Musterzulassung



- Verordnung (EG) 1702/2003 (bereits in Kraft)
- Vorteil: Eine Musterzulassung ist sofort in allen EU-Staaten gültig, das gilt auch für alte Zulassungen
- Die Bauvorschrift für Segelflugzeuge wurde übernommen (JAR 22 = CS 22)
- Herstellungs- und vor allem Entwicklungsbetriebe haben Probleme mit den Forderungen des Part 21
- EASA hat Arbeitsgruppe MDM.032 beauftragt u.a. diese Probleme zu lösen
- Alle Instrumente benötigen eine EASA Zulassung (auch E-Vario and GPS !)
- Maßnahme der EGU: Dieses Equipment wird als Standardteile betrachtet werden (NPA 20/ 2005)

Instandhaltung

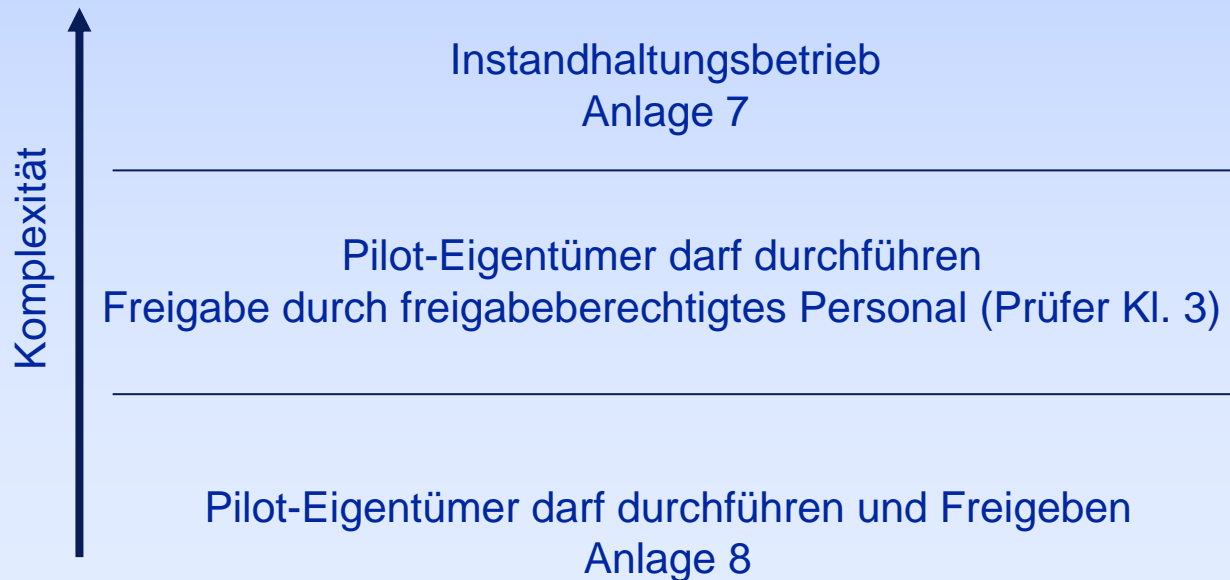


- Die Instandhaltung wird durch die Verordnung (EG) 2042/2003 geregelt, welche für die gewerbliche Luftfahrt bereits in Kraft ist
- In den meisten EU-Staaten, wie auch in D, werden die Regeln für den Luftsport am 28.09.2008 in Kraft treten
- Der Part M ist der relevante Teil der Regeln für den Luftsport (< 5,7t - nicht gewerblich)
- Grundidee ist die fortlaufende Lufttüchtigkeit
- Der Halter ist für die fortlaufende Lufttüchtigkeit verantwortlich. Er kann diese Verantwortung aber auch an eine Organisation zur Überwachung der fortlaufenden Lufttüchtigkeit (CAMO) abgeben

Instandhaltung Pilot-Halter Rechte



- Der Pilot-Halter darf Instandhaltungsarbeiten durchführen, welche im Anhang 8 definiert sind
- Komplexe Instandhaltung nach Anhang 7 muss in einem Instandhaltungsbetrieb durchgeführt werden





Instandhaltung

Kontrollierte und Unkontrollierte Umgebung

- Die Überprüfung der Lufttüchtigkeit erfolgt jährlich durch eine CAMO
- Im Falle eines Vertrags mit einer CAMO (kontrollierte Umgebung), kann zweimal auf die physikalische Prüfung verzichtet werden
- In der unkontrollierten Umgebung (kein Vertrag mit CAMO) wird die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC) auf Empfehlung der CAMO durch das LBA ausgestellt

Instandhaltung

Die Probleme



→ Probleme:

- Part M ist kompliziert bürokratisch und schwierig zu lesen
- Speziell für Motorsegler und Motorflugzeuge müssen die Pilot-Eigentümer Rechte erweitert werden (Anhang 8)
- Genehmigungsaufwand für CAMO reduzieren
- Vereinfachung der Verfahren in der unkontrollierten Umgebung
- Änderungen am Stück und Reperaturen sind schwieriger
- Der Part M fordert für jede Werknummer ein genehmigtes Instandhaltungsprogramm*

* In Deutschland wurden mit der NfL-II 60/06 Standardprogramme eingeführt (eine Seite), die kostenfrei genehmigt werden (jetzt beantragen !)

Instandhaltung Konsultation



- Im Sommer 2003 eingereichte Kommentare wurden aufgrund Zeitmangel zurückgestellt
- Im November 2004 wurde Air Euro Safe beauftragt eine Folgenabschätzung durchzuführen. Kommentare durch DAeC, EAS und EGU
- April 2005 gab es ein Treffen zwischen EGU-Arbeitsgruppe Technik und EASA
- Juni 2005 EASA veröffentlicht NPA 07/2005, welches wenige Verbesserungen zum Teil M enthält. EGU und EAS kritisierten erneut den Teil M in ihrem Kommentar zum NPA 7/2005
- November 2005 veranstalten EAS und EASA einen gemeinsamen Workshop zum Teil M, indem der Luftsport den Teil M zurückweist
- Teil der Aufgabenstellung der Arbeitsgruppe MDM.032 ist die Zulassungs- und Instandhaltungsverfahren komplett zu überdenken

Pilotenlizenzwesen



- Auf Vorschlag von der EGU und von EAS hat die EASA im November 2005 vorgeschlagen einen Freizeit „Recreational PPL“ für den Luftsport einzuführen
- Von ICAO abweichende Tauglichkeitsbedingungen für den RPPL
- Hausarztuntersuchung für RPPL möglich
- Beauftragung von sog. Assessment Bodies (Bewertungsstellen) ist möglich
- Dieser Vorschlag wurde von der EU-Kommission in COM 579 aufgegriffen und an das Parlament und den Ministerrat übermittelt
- Die Arbeitsgruppe MDM.032 soll bis September 2007 Ausführungsbestimmungen (IR) entwerfen

Flugbetrieb

Konsultation



- Im NPA 2/2004 schlug die EASA auch grundlegende Anforderungen für den Flugbetrieb vor
- In ihrer Stellungnahme wies die EGU Ausführungsbestimmungen für den Flugbetrieb zurück
- In ihrer Meinung schlug die EASA vor, nur sehr grundlegende Ausführungsbestimmungen (OPS 0) festzulegen
- Dieser Vorschlag wurde von der EU-Kommission im COM 579 aufgegriffen und an das Parlament und den Ministerrat übermittelt
- EASA hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, um bis September 2007 Ausführungsbestimmungen entwerfen zu lassen (siehe MDM.032)

MDM.032



- Im Februar 2006 wurde die Aufgabenstellung für die Arbeitsgruppe MDM.032 von der EASA festgelegt
- Die Gruppe soll Regeln für den nicht-kommerziellen Luftverkehr mit nicht komplexen Luftfahrzeugen entwerfen:
 - Entwurf eines Regelwerks (ähnlich zu US-LSA ?)
 - Ausführungsbestimmungen für RPPL
 - Ausführungsbestimmungen für Flugbetrieb
 - Ausführungsbestimmungen für Musterzulassung und Instandhaltung überdenken
 - Anpassung des Annex II, falls notwendig

MDM.032

Mitglieder



Leroy Alain EASA Certification (Vorsitzender)
Altmann Jürgen EASA
Akerstedt Hans EAS
Fridrich Jan EMF/ EAS
Newby Graham PPF/ EAS
Roberts David EGU/EAS
Stuck Roland EGU/EAS
Schuegraf Rudi EAS
Taddei Bertrand EMF/EAS
Konrad Jo IAOPA
Pedersen Jacob IAOPA
Wilson Mark ECOGAS
Daney Claude Alain ECOGAS
Barratt Reinert Christie CAA Norway
Le Cardinal Hugues DGAC France
Forbes Graham CAA UK
Morier Yves EASA Rulemaking
Sivel Eric EASA Rulemaking

MDM.032

Bisherige Arbeit



- Fünf Sitzungen seit März
- In der ersten Sitzung wurden die Teilnehmer aufgefordert ein Regelwerk komplett neu zu entwickeln - ohne Vorbehalte
- Die EGU entwickelte das Papier: Deregulierung des Segelflugs in Europa (Verfügbar im Internet (EGU (en) und DAeC (de))
- Es wurde viel Zeit verschwendet, um Arbeitsmethoden für MDM.032 zu finden
- Mit der Zeit wurde die Möglichkeit zur Kreativität immer mehr eingeschränkt
- Ergebnis: Im August veröffentlichte die EASA das A-NPA 14-2006 mit ersten Vorschlägen

A-NPA 14

Die Optionen



→ Lufttüchtigkeit Musterzulassung

Behaltung des gültigen Verfahren ab 2000kg Abflugmasse

Für leichtere Geräte 3 Optionen:

1. EASA behält Kontrolle, aber Vereinfachungen der Musterzulassung, Entwickler- Herstellergenehmigung. Inhaber der Musterzulassung erhält weitreichende Kompetenzen *
2. Selbstkontrolle Industrie: EASA behält Recht auf Herausgabe von Lufttüchtigkeitsanweisungen. Ansonsten erstellt die Industrie eigene Standards deren Einhaltung von anerkannten Bewertungsstellen kontrolliert wird. Industriestandard und Überwachung durch Bewertungsstellen
3. Wie Option 2 aber mit zusätzlicher Gewichtsklasse bis 750kg MTOM und Selbsterklärung des Konstrukteurs über Einhaltung der Standards

A-NPA 14

Die Optionen



→ Wahrung der Lufttüchtigkeit, Wartung

3 Optionen:

1. Vereinfachen des Part M oder Part M « light » *
2. Halter ist selbst verantwortlich (keine Überwachung)
3. Alles frei, selbst ändern und reparieren

→ Flugbetrieb

2 Optionen:

1. Keine Ausführungsbestimmungen
2. Einfache Ausführungsbestimmungen *

A-NPA 14

Die Optionen



→ Pilotenlizenzierung

1. Keine Ausführungsbestimmungen
2. Einfache Ausführungsbestimmungen *
Schaffung einer universellen Privatpilotenlizenz (RPPL) für den nichtgewerblichen Betrieb nichtkomplexer Luftfahrzeuge bis 5,7 Tonnen.
Ausgabe durch Bewertungsstellen.
Grundlizenz erweiterbar mit Berechtigungen für Fluggerät-Arten und Betriebsarten
Medical durch Hausarzt plus Selbsterklärung
Brücke zur Standard FCL oder ICAO Lizenz durch Erwerbung des JAR FCL oder ICAO Medicals

A-NPA 14

Auswertung



- 4400 Kommentare wurden eingereicht (Mailbox zeitweise voll !)
- Eingabe in eine Datenbank
- Neuausrichtung der Arbeit:
 - Modifizierung der Aufgabenstellung für MDM 032
 - Einrichtung einer Unterarbeitsgruppe für Pilotenlizenzen
 - Einrichtung einer Unterarbeitsgruppe für LSA
 - Nächstes Treffen im Januar
- Probleme:
- Es fehlt immer noch ein Gesamtkonzept
- Einschränkungen (Zeit, Part M)
- Viele Arbeitsgruppen, die parallel arbeiten

Fazit



- EASA hat eine positive Einstellung zum Luftsport
- EASA hat verstanden den Luftsport nicht wie die Kommerzielle Fliegerei regeln zu können
- Sie akzeptieren die EGU als kompetenten Partner
- Sie sind bereit eine gewisse Selbstregulierung des Luftsportes zu gestatten

- Aber:
- Wir sind in einem Machtkampf zwischen der EASA und den nationalen Behörden
- Die Entscheidungen werden vom Ministerrat und vom Parlament getroffen (Lobbying nötig!)
- Wir brauchen mehr Arbeitskräfte !

Weitere Informationen:



→ www.egu-info.org