

Zollikofen, 21. November 2007

Samuel Wenger

Bantigerstrasse 26

3052 Zollikofen

078 866 2242

<mailto:info@svfb.ch>

<http://www.svfb.ch/>

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Herr Yves Hängärtner STSS
3003 Bern

Änderung technischer Verordnungen im Zusammenhang mit EASA

Sehr geehrter Herr Hängärtner

Mit Bezug auf Ihr Rundschreiben vom 21. September 2007 / hav sowie die Besprechung vom 2. Oktober danken wir Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Entwürfen für die Änderung mehrerer technischer Verordnungen.

Der SVFB unterstützt Grundsätzlich die Zielrichtung der vorgeschlagenen Änderungen. Vor dem Hintergrund der bereits sehr weit gehenden europäischen Regelungen ist es zweifellos richtig, Doppelspurigkeiten abzubauen und die nationalen Regelungen zu löschen oder, wo solche noch erforderlich sind, sie zu vereinfachen.

1. Allgemeines

Es wäre sehr hilfreich, wenn die Anwendbarkeitsklauseln an Stelle ellenlanger Aufzählung der Ausnahmen klar bezeichnen würden auf was eine Verordnung tatsächlich anwendbar ist. Das würde Lesbarkeit und Verständlichkeit deutlich erhöhen, auch wenn dadurch die Wahrscheinlichkeit grösser wird, dass die eine oder andere Verordnung in absehbarer Zeit wieder angepasst werden muss, weil die europäischen Regelungen weiter entwickelt wurden. Die Erkenntnis, dass klare und einfach verständliche Anweisungen eine wesentliche Voraussetzung für deren Einhalten, also letztlich im Interesse der Sicherheit sind, hat sich in der Luftfahrt in den letzten Jahren durchgesetzt. 'Human Factors' Überlegungen sollen schon in die Erarbeitung der gesetzlichen Grundlagen einfließen.

Soweit wir keine Anträge oder Kommentare formulieren, sind wir mit den vorgeschlagenen Bestimmungen einverstanden.

Auf den Begriff Annex I Luftfahrzeuge soll verzichtet werden; Annex I der VO 1592/2002 nennt die Grundanforderungen an die Lufttüchtigkeit; er enthält keine Luftfahrzeugkategorien.

2. Luftfahrtverordnung LfV 748.01

Art.13, Antrag: streichen, alternativ umformulieren: "Die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit und die Begrenzung von Emissionen richten sich nach denjenigen der europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA und der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO.

Begründung: Auch in der Luftfahrtverordnung soll verankert sein, dass die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit und den Schutz der Umwelt dem durch die EASA festgelegten Standard

entsprechen sollen. Ein schweizerischer Alleingang würde den bereits bestehenden Verträgen mit der EU widersprechen und, falls strengere Massstäbe angesetzt würden, den schweizerischen Luftfahrzeughaltern und der Industrie ungerechtfertigte Nachteile aufzwingen. Für 'Annex II Luftfahrzeuge' gelten die Auflagen sinngemäss

Art. 14, Empfehlung: einfachere Formulierung verwenden, zum Beispiel: "Das Bundesamt regelt in einer Prüfordnung Art und Umfang von Prüfungen von Luftfahrzeugen und deren Teile gemäss Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002."

Begründung: Siehe einleitende Kommentare.

Art. 19, Antrag: streichen

Begründung: 21A.181 stipuliert die unbegrenzte Gültigkeitsdauer nur für Lufttüchtigkeitszeugnisse. Es liegt in der Definition von eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnissen und Fluggenehmigungen dass sie nicht unbegrenzt gültig sein müssen oder können.

Art. 20, Kommentar: die Behörde sollte sich nicht in die Verpflichtung begeben, das Lufttüchtigkeitszeugnis zu entziehen wenn die Lufttüchtigkeit nicht mehr gegeben ist. Auch mit den neuen Regeln ist das Lufttüchtigkeitszeugnis in diesem Fall automatisch nicht mehr gültig, aber die Behörde ist darüber nicht immer informiert. Ebenso im Fall von nicht zeitlich durchgeführten Prüfungen ist ein Entzug- und Wiedererteilungs-Vorgang lediglich zusätzlicher Aufwand und scheinbare Übernahme einer Verantwortung. Allenfalls könnte in Art. 18 ein Absatz hinzugefügt werden, der festhält, dass die Verkehrszulassung ungültig ist, wenn eine der Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt ist.

3. Lufttüchtigkeitsverordnung, VLL 748.215.1

Art. 1, Empfehlung: einfachere Formulierung, siehe einleitende Kommentare

Art. 11 Abs. 3, Änderungsantrag: ... Fluggenehmigung *aus Sicherheitsgründen oder zum Schutz der Umwelt Auflagen verfügen*.

Begründung: ebenso wie die Erteilung eines Zeugnis' oder Bewilligung sind darin enthaltene Auflagen Verfügungen. Für ein einheitliches Verständnis soll der korrekte Ausdruck verwendet werden. Ausserdem müssen solche Auflagen den Zweck haben, die Sicherheit oder den Schutz der Umwelt zu verbessern; sie dürfen nicht willkürlich sein. Der Oberbegriff Auflagen umfasst 'Bedingungen und Beschränkungen'

Art.32 Abs. 2, Änderungsantrag: ...Instandhaltungsbetrieb *mit mindestens einer Zulassung* gemäss der Verordnung...

Begründung: Auch ein Betrieb mit einer –145 Zulassung kann die Berechtigung haben, solche Arbeiten auszuführen und/oder zu bescheinigen. Dasselbe gilt für Abs. 3.

Art.33: gleicher Antrag wie zu Art.32

Art. 34 Abs. 1, Kommentar: Es ist vermutlich aus Verständnisgründen sinnvoll, diese Klärung zu hier zu geben. Grundsätzlich ändert dies aber nichts an der in Anlage II zum EASA Teil 145, Ziffer 12, Genehmigungs-kategorie A4 bereits ausdrücklich gegebenen Möglichkeit, eine Berechtigung für Arbeiten an "Andere Luftfahrzeuge" zu erteilen.

Das BAZL hat bisher unnötig darauf bestanden, dass Träger einer Teil 145 Zulassung zusätzlich eine Zulassung nach V2LUB erwerben müssen, wenn sie auch Arbeiten nach den Regeln der tiefer eingestuftten Zulassung durchführen/freigeben wollen.

Art. 42 Abs. 2, Änderungsantrag: Reparaturen, die nicht im Rahmen der ordentlichen Instandhaltung *und/oder nach allgemein anerkannten Verfahren (z.B. FAA AC 43.13) durchgeführt werden und deshalb* Entwicklungsarbeiten...

Begründung: Standard Practices in Anlehnung an AC 43.13 sollen weiterhin – mindestens bis EASA gleichwertige Arbeitsanweisungen herausgegeben hat – als normale Instandhaltungsarbeiten anerkannt bleiben. Es ist weder sinnvoll noch aus Sicherheitsüberlegungen notwendig, dass zum Beispiel für die einfache Reparatur eines Risses eine Änderung beantragt werden muss.

Art. 50 Abs. 2, Kommentar und Antrag: Der SVFB unterstützt die Absicht, Technische Mitteilungen zentral zu veröffentlichen statt flächendeckend zu versenden. Allerdings soll eine Möglichkeit geschaffen werden, dass Luftfahrzeughalter und andere betroffene Personen sich in ein elektronisches Meldesystem bei Änderungen einschreiben können.

Art. 51: gleicher Kommentar wie zu Art. 50.

4. Herstellerverordnung, VHL, 748.127.5

Art. 2, Empfehlung: einfachere, direkte Formulierung (vgl. einleitende Bemerkungen).

Art. 7 Abs. 3 und Art. 13 Abs. 7, Antrag: Es soll klar gesagt werden, dass Betriebe mit einer bestehenden Hersteller-Genehmigung nach Teil 21 keinen zweiten Herstellerbetriebsausweis benötigen, sondern dass allenfalls eine Änderung gemäss 21A.153 erforderlich ist.

5. Unterhaltspersonal, VUP, 748.127.2

Art. 1, Empfehlung: einfachere, direkte Formulierung (vgl. einleitende Bemerkungen). Es muss hier ersichtlich sein, wozu und welche nationalen Lizenzen in der Schweiz zusätzlich verlangt und ausgestellt werden.

Art. 1, Antrag: Wenn für den Unterhalt von Komponenten weiterhin spezielle Lizenzen nach nationalem Recht notwendig sind, dann muss in diesem Zusammenhang zwingend geklärt werden, welche Arbeiten im Bereich Avionik/Elektrik durch die B1/2 Lizenzen abgedeckt sind.

Begründung: auf Grund von Rückmeldungen unserer Mitglieder bestehen in dieser Beziehung auch innerhalb des BAZL unterschiedliche Ansichten/Auslegungen. Im Weiteren dürfen durch die Aufrechterhaltung dieser Regelung für Schweizerische Betriebe gegenüber der ausländischen Konkurrenz keine Marktnachteile (Zusatzkosten) entstehen.

Art. 5 Abs. 1, Antrag: die Abhängigkeit von einem Gegenrecht streichen.

Begründung: wenn die Ausübung einer Tätigkeit im Interesse eines schweizerischen Unternehmens ist, soll keine Abhängigkeit von der Haltung einer ausländischen Stelle davor stehen können. Massgebend müssen die entsprechenden Qualifikationen/Kompetenzen sein und bleiben. Für Tätigkeiten, die im Ausland nicht lizenzpflichtig sind, kann kein Gegenrecht geltend gemacht werden.

Art. 5 Abs. 1, Antrag: sofern ein Lizenzträger im Ausland berechtigt war, Instandhaltungsarbeiten an Komponenten durchzuführen, für welche in der Schweiz eine S Lizenz erforderlich sein soll, so

ist diesem, sofern ein entsprechender Praxisnachweis erbracht wird, prüfungsfrei eine entsprechende Schweizer S Lizenz auszustellen.

Begründung: in der Vergangenheit entstanden für die Schweizer Betriebe häufig hohe Kosten für formalistische Nachprüfungen. Wenn die Schweiz schon überall übergeordnetes Recht anwendet, sollten auch hier die Bestimmungen übernommen oder sinngemäss angewendet werden.

Art. 19, Antrag: in der Verordnung sind die besonderen Arbeitsverfahren zu nennen, für welche eine nationale Lizenz verlangt wird.

Begründung: Es ist nicht zulässig, dass eine bestimmte Lizenzpflicht auf dem Weg von Richtlinien festgelegt wird und dass dazu keine Mitsprache der verantwortlichen Industrie besteht.

6. Unterhaltsbetriebe, V2LUb, 748.127.4

Art. 1, Empfehlung: einfachere, direkte Formulierung (vgl. einleitende Bemerkungen). Es soll hier gesagt werden, wozu und welche nationalen Betriebsausweise in der Schweiz zusätzlich verlangt und ausgestellt werden.

7. Prüfordnung, 748.215.2

Art. 1, Empfehlung: einfachere, direkte Formulierung (vgl. einleitende Bemerkungen).

8. Betriebsregeln, VBR1, 748.127.1

Keine Bemerkungen.

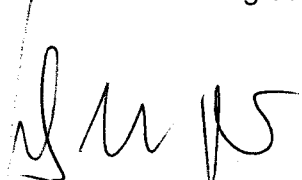
Selbstverständlich sind wir gerne bereit, die genannten Anträge und Diskussionspunkte bei Bedarf mit Ihnen näher zu erörtern.

Wir würden auch begrüßen, dass das weitere Vorgehen bei der Überarbeitung dieser Verordnungen entsprechend dem früher angekündigten Konzept BAZL 'Stakeholder Involvement' für die Betroffenen nachvollziehbar gestaltet wird. Wir haben namentlich bei der Revision der BAZL Gebührenordnung die notwendige Nachvollziehbarkeit der Verfahren und Argumente sehr vermisst.

Mit freundlichen Grüßen

SVFB

Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe


Samuel Wenger, Geschäftsführer