



BAZL CH-3003 Bern

Rundschreiben

- An alle Halter schweizerisch eingetragener Luftfahrzeuge
- Delegationsnehmer
- Prüfer

Referenz/Aktenzeichen: 0 / 9/92/92-02

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: hec

Ittigen, 13. Oktober 2006

Präzisierende Erläuterungen zu unserem Schreiben vom 20. September 2006

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit unserem Rundschreiben vom 20. September 2006 haben wir Sie über erste Änderungen in der Aufsicht über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen informiert, welche im Hinblick auf die Teilnahme der Schweiz an der europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) Gültigkeit erhalten werden.

Wir bedanken uns für die zahlreichen kritischen Rückmeldungen auf unser Rundschreiben, die wir erhalten haben. Wir haben die Sachlage nochmals eingehend geprüft und Rücksprache mit der EASA und ausländischen Partnerbehörden genommen. Im Anschluss daran sehen wir uns veranlasst, mit einem zusätzlichen Informationsschreiben einige Präzisierungen vorzunehmen.

Seit dem Entscheid durch den EU-Ministerrat vom 15. September 2006 ist nun definitiv bekannt, dass die Schweiz - voraussichtlich per 1. Dezember 2006 - an der europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) teilnehmen wird. Da sich die diesbezüglichen Entscheide der Europäischen Union seit dem vergangenen Frühjahr massgeblich verzögert haben, erfolgte unser Schreiben bezüglich der Prüfrhythmus-Änderungen bedauerlicherweise mit sehr kurzer Vorlaufzeit. Wir bedauern diesen Umstand; es war und ist uns aber gleichzeitig ein Anliegen, Sie möglichst transparent über Änderungen der regulatorischen Vorgaben im Zusammenhang mit der Teilnahme der Schweiz an der EASA zu informieren.

Mit der Teilnahme an der europäischen Agentur für Flugsicherheit werden die EU Verordnungen (EC) No. 1592/2002 (Basic Regulation), (EC) No. 1702/2003, (EC) No. 2042/2003 (Implementing Rules) und (EASA) No. 488/2005 (Fees & Charges) mit den jeweiligen Anhängen inklusive Einführungsfristen für die Schweiz verbindlich.

Die Schweiz macht jedoch auf den Termin der Teilnahme ausdrücklich von so genannten „Opt-Out“ Fristen¹ Gebrauch, welche es erlauben, gewisse Bestimmungen erst per 28. September 2008 umzusetzen.

¹ Opt-Out Fristen: Die so genannten Opt Outs ermöglichen den an der EASA teilnehmenden Staaten, bestimmte technische Anforderungen in den Verordnungen erst zu einem späteren Zeitpunkt anzuwenden.

Dies bedeutet unter anderem, dass Luftfahrzeuge, welche nicht gewerbsmässig eingesetzt werden, ab diesem Zeitpunkt (28. September 2008) mit einem Lufttüchtigkeits-Folgezeugnis („airworthiness review certificate“, kurz ARC; EASA Form 15a oder 15b) mit einjähriger Gültigkeit ausgestattet sein müssen. Dieses Formular löst ab dem 1. Januar 2008 die bisher bekannte Prüfbescheinigung ab. Andernfalls wären solche Luftfahrzeuge im Sinne der Verordnung (EC) No. 2042/2003 nicht mehr lufttüchtig und müssten grounded werden².

Um per Stichtag 28. September 2008 gewährleisten zu können, dass jedes HB-registrierte Luftfahrzeug mit einem den übergeordneten Vorschriften entsprechenden Lufttüchtigkeits-Folgezeugnis mit einjähriger Gültigkeit ausgestattet ist, ist es daher notwendig, dass jedes Luftfahrzeug in den letzten 12 Monaten vor dem 28. September 2008 einer zufrieden stellenden Überprüfung der Lufttüchtigkeit unterzogen worden ist. Unter Beibehaltung des gegenwärtigen 2-jährigen Prüfungsintervalls wäre dies nicht sichergestellt. Aus diesem Grunde muss das Prüfungsintervall für Luftfahrzeuge, welche nach dem 28. September 2006 für eine Überprüfung fällig werden, auf ein Jahr verkürzt werden. Die beiliegende Graphik veranschaulicht den Sachverhalt.

Diese Massnahme hat nichts mit „vorausseilenden Gehorsam“ zu tun. Vielmehr geht es uns darum sicherzustellen, dass alle betroffenen Luftfahrzeuge die genannten Bedingungen erfüllen, um im Interesse der Luftfahrzeughalter Probleme (Grounding) nach dem 28. September 2008 zu verhindern.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass diese Massnahme keine direkten finanziellen Auswirkungen für die betroffenen Halter zur Folge hat, da nebst der ohnehin anfallenden jährlichen Aufsichtsgebühr für die Durchführung einer Nachprüfung unsererseits keine zusätzlichen Gebühren erhoben werden!

Aufgrund einiger Rückmeldungen möchten wir Sie bei dieser Gelegenheit auch über ein für die „General Aviation“ im Segment < 5700 kg MTOW wichtiges Thema ins Bild setzen, welches mittel- bis langfristig zu veränderten (vereinfachten) Rahmenbedingungen führen könnte:

Information über ToR MDM.032 und A-NPA No 14-2006

Seit der Einführung der EASA-Gründungsverordnung und den dazu gehörenden Verordnungen (EC) No. 1702/2003 und (EC) No. 2042/2003 bestehen in der europäischen Luftfahrtindustrie ernsthafte Bedenken bezüglich der Anwendbarkeit dieser Regelwerke auf alle Flugzeugkategorien, insbesondere auf die General Aviation im Segment < 5700 kg MTOW. Verständlicherweise sind am Anfang der Ausarbeitung eines Regelwerkes immer die kommerziellen Luftverkehrsbetriebe mit grossen Flugzeugen im Fokus. Üblicherweise werden diese Regelwerke dann auf die übrigen Flugzeugkategorien sowie die nicht-kommerziellen Operationen ausgedehnt.

Die EASA hat nun festgestellt, dass dies im vorliegenden Fall zu einer Überregulierung führen könnte. Sie hat deshalb die Arbeitsgruppe für die Behandlung der Terms of Reference (ToR) MDM.032³ ins Leben gerufen.

² Ausgenommen sind Luftfahrzeuge gemäss Anhang II der (EC) No. 1592/2002 wie beispielsweise Experimentals oder Historic Aircraft, für welche weiterhin die nationalen Regelungen gelten.

³ ToR: Terms of References (ToR) sind Themen, welche durch den Executive Director der EASA nach Konsultation des Safety Standards Consultative Committee und der Advisory Group of National Authorities (AGNA), in welcher das BAZL auch vertreten ist, zur Bearbeitung aufgenommen werden.

ToRs müssen die folgenden Abschnitte beinhalten:

- Klare Definition des Auftrages
- Zeitplan bis hin zum Abschluss des Auftrages
- Ziele
- Details bezüglich der Organisation der Arbeitsgruppe (sofern eine solche gebildet wird)

Die ToR MDM.032 betreffen die Regulierung von "non complex motor powered aircraft used in non-commercial activities". Die Arbeitsgruppe hat zum Ziel, die Anforderungen im Bereich Lufttüchtigkeit (Part 21, M, 66) wie auch später in den Bereichen OPS und FCL aufgrund der speziellen Bedürfnisse der General Aviation zu hinterfragen und wo notwendig sowie sinnvoll angepasste Anforderungen zu definieren⁴.

Die Arbeitsgruppe begann ihre Arbeit im März 2006. Aufgrund der Bedeutung der ToR MDM.032 sowohl für die Bereiche Lufttüchtigkeit als auch OPS und FCL wird die Gesetzgebungsaktivität in einzelne Arbeitspakete mit unterschiedlicher Zeitplanung aufgeteilt. Es wurde zudem als erster wichtiger Arbeitsschritt am 16. August 2006 eine Advanced Notice of Proposed Amendment (A-NPA) publiziert, zu welcher die Behörden und auch alle Anspruchsgruppen Stellung nehmen können. Diese A-NPA schlägt ein Konzept für die Regulierung von "non complex motor powered aircraft used in non-commercial activities" vor und verfolgt den Zweck, möglichst viele verschiedene Meinungen und Vorschläge einzuholen, bevor die konkreten Gesetzgebungsaktivitäten in Angriff genommen werden⁵.

Das BAZL ist diesbezüglich mit der EASA im engen Kontakt und verfolgt laufend die Gesetzgebungstätigkeiten. Wir sind der klaren Auffassung, dass auf die spezifischen Bedürfnisse der General Aviation angepasste Bestimmungen sinnvoll sind und unterstützen deshalb den von der EASA eingeleiteten Prozess.

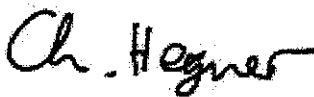
Es ist in diesem Zusammenhang sehr wichtig zu betonen, dass die oben beschriebenen Anstrengungen nicht rechtzeitig (Stichtag 28. September 2008) in geltendes Recht überführt werden könnten, weshalb die EASA die nationalen Behörden anlässlich eines Informationsaustausches am 27./28. September 2006 in Köln angehalten hat, an den Überführungsplänen von altem ins neue Recht festzuhalten.

Berichtigung Prüffenster

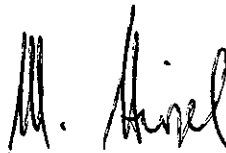
Im Schreiben vom 20. September 2006 haben wir Ihnen irrtümlicherweise mitgeteilt, dass das Prüf-Fenster neu 45 Tage betragen wird. Das Prüffenster wird hingegen und auch in Übereinstimmung mit den europäischen Vorschriften weiterhin bei 90 Tagen belassen.

Wir hoffen, mit diesen Präzisierungen allfällig noch bestehende Unklarheiten ausräumen zu können und danken für Ihre Kenntnisnahme. Allfällige Rückfragen richten Sie bitte an Martin Hirzel, Leiter Sektion Lufttüchtigkeit Flugmaterial (martin.hirzel@bazl.admin.ch)

Mit freundlichen Grüßen
Bundesamt für Zivilluftfahrt



Christian Hegner, Vizedirektor
Leiter Abteilung Sicherheit Flugtechnik



Martin Hirzel
Leiter Sektion Lufttüchtigkeit Flugmaterial

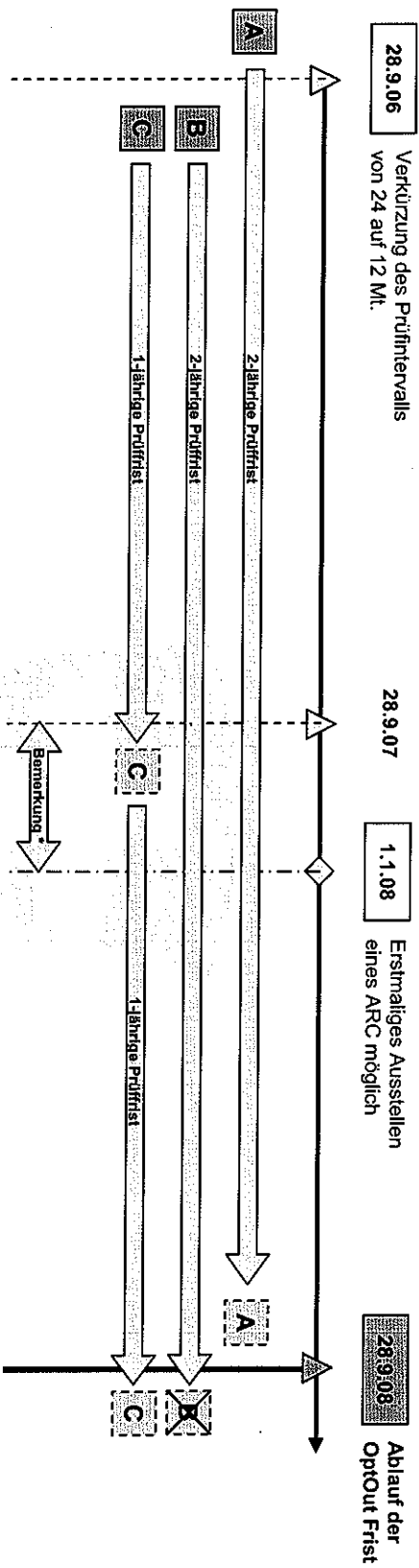
Beilage: Graphik „Verkürzung der Prüffristen von 24 auf 12 Monate auf der Zeitachse“

⁴ Weitere Details zur ToR MDM.032 sind zu finden unter http://www.easa.europa.eu/home/rm_tor_en.html.

⁵ Details zum A-NPA sind zu finden unter: [http://www.easa.eu.int/doc/Rulemaking/NPA/final%20A-NPA%2014-2006%20General%20Aviation%20\(15.08.06\).pdf](http://www.easa.eu.int/doc/Rulemaking/NPA/final%20A-NPA%2014-2006%20General%20Aviation%20(15.08.06).pdf)



Verkürzung der Prüffristen von 24 auf 12 Monate



A Luftfahrzeug A: Letzte Prüfung vor dem 28.9.06! Vor Ablauf der OptOut Frist (28.9.08) wird das Luftfahrzeug regulär im 24-Monate-Rhythmus zur Nachprüfung aufgegeben und erhält nun ein Luftfähigkeits-Folgezeugnis (ARC) mit einjähriger Gültigkeit.

B Luftfahrzeug B: **OHNE Umstellung von 24 auf 12 Monate:** Prüfung nach dem 28.9.06 fällig! Das Luftfahrzeug würde im 24-Monate-Rhythmus nach Ablauf der OptOut Frist (28.9.08) zur Nachprüfung aufgegeben und wäre somit ab dem 28.9.08 nicht mit den neuen Regelungen EC2042/2003 konform. Nach Ablauf der OptOut Frist (28.9.08) wäre das Luftfahrzeug gemäss EASA-Verordnung nicht mehr lufttüchtig und müsste „gegründet“ werden, da es noch kein ARC mit einjähriger Gültigkeit besitzt!

C Luftfahrzeug C: **MIT Umstellung von 24 auf 12 Monate:** Prüfung nach dem 28.9.06 fällig! Das Luftfahrzeug wird in den einjährigen Prüf-Rhythmus überführt und wird demzufolge zwischen dem 28.9.07 und dem 28.9.08 für eine weitere Prüfung fällig. Diese Prüfung kann umfassen: a) eine administrative Prüfung od. b) eine vollumfängliche Prüfung am Objekt (administrativ & technisch). Entscheid durch das BAZL! Nach Möglichkeit sollen vorwiegend administrative Prüfungen durchgeführt werden.

* Für Prüfungen zwischen 28.9.07 und 1.1.08 wird noch eine „Prüfbescheinigung“ ausgestellt, welche ab dem 1.1.08 automatisch durch ein ARC mit einjähriger Gültigkeit (rückdatiert auf das Prüfbescheinigungsdatum) ersetzt wird.