



Brüssel, den 11. Juli 2016
(OR. en)

11145/16

AVIATION 147

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

| | |
|----------------|---|
| Absender: | Europäische Kommission |
| Eingangsdatum: | 7. Juli 2016 |
| Empfänger: | Generalsekretariat des Rates |
| Nr. Komm.dok.: | D043954/01 |
| Betr.: | DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom XXX zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 in Bezug auf die Einführung bestimmter Kategorien von Lizenzen für die Luftfahrzeuginstandhaltung, die Änderung des Verfahrens für die Abnahme von Komponenten externer Lieferanten und die Änderung der Rechte von Ausbildungsbetrieben für Instandhaltungspersonal |

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument D043954/01.

Anl.: D043954/01



Brüssel, den **XXX**
[...](2016) **XXX** draft

[...]

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom **XXX**

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 in Bezug auf die Einführung bestimmter Kategorien von Lizenzen für die Luftfahrzeuginstandhaltung, die Änderung des Verfahrens für die Abnahme von Komponenten externer Lieferanten und die Änderung der Rechte von Ausbildungsbetrieben für Instandhaltungspersonal

(Text von Bedeutung für den EWR)

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom **XXX**

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 in Bezug auf die Einführung bestimmter Kategorien von Lizenzen für die Luftfahrzeuginstandhaltung, die Änderung des Verfahrens für die Abnahme von Komponenten externer Lieferanten und die Änderung der Rechte von Ausbildungsbetrieben für Instandhaltungspersonal

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG¹, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 5 und Artikel 6 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014² der Kommission enthält Durchführungsbestimmungen für 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.
- (2) Auf der Grundlage von Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 legte die Europäische Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) der Kommission am 22. Juni 2015 eine Stellungnahme vor. Diese Stellungnahme enthält Vorschläge für ein System der Lizenzierung des freigabeberechtigten Personals, das an der Instandhaltung von ELA1-Flugzeugen sowie von anderen Luftfahrzeugen als Flugzeugen und Hubschraubern beteiligt ist. Da ein solches System benötigt wird und das vorgeschlagene System einfach und angemessen ist, sollten die erforderlichen Maßnahmen nunmehr ergriffen werden, um dieses System im Unionsrecht festzulegen.

¹ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

² Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 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 362 vom 17.12.2014, S. 1).

- (3) Entsprechend den von der Branche hierzu erhobenen Forderungen sollte eine neue Lizenz für freigabeberechtigtes Personal, das an der Instandhaltung von Avioniksystemen und elektrischen Systemen von anderen Luftfahrzeugen als solchen in der Gruppe technisch komplizierter Luftfahrzeuge beteiligt ist, geschaffen werden, da die Anforderungen an die bestehende Lizenz angesichts der geringeren Komplexität dieser Luftfahrzeuge unverhältnismäßig hoch sind. Die für diese neue Lizenz geltenden Anforderungen sollten das Sicherheitsniveau gegenüber dem für die geltende Lizenz erreichten Niveau nicht verringern. Es ist davon auszugehen, dass die Schaffung dieser neuen Lizenz dazu beiträgt, potenzielle Sicherheitsrisiken zu mindern, die sich daraus ergeben könnten, dass nicht genügend qualifiziertes und lizenziertes Personal für die betreffenden Instandhaltungsaufgaben zur Verfügung steht.
- (4) Es ist üblich, dass Personen oder Organisationen bei der Durchführung der Instandhaltung Komponenten, Teile oder Materialien verwenden, die von Dritten geliefert werden. Es gilt, die mit der Abnahme solcher Komponenten, Teile oder Materialien von Dritten verbundenen Risiken einzudämmen und insbesondere dafür zu sorgen, dass von Personen und Organisationen die notwendigen Maßnahmen ergriffen werden, um eine ordnungsgemäße Abnahme, Klassifizierung und Trennung von Komponenten zu gewährleisten.
- (5) Der Agentur liegen Berichte über eine erhebliche Anzahl von Betrugsfällen vor, die auf eine vorsätzliche Verletzung der in der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 festgelegten Prüfungsstandards schließen lassen. Diese Fälle beziehen sich auf Prüfungen des Grundwissens, die Auszubildende, die keine Grundlagenausbildung absolviert haben, bei genehmigten Ausbildungsbetrieben für die Instandhaltung abgelegt haben. Diese Situation hat zu erheblichen Sicherheitsbedenken insbesondere angesichts des Risikos geführt, dass Lizenzinhaber ein Luftfahrzeug nach der Instandhaltung freigeben, ohne über das nötige Grundwissen zu verfügen. Daher sollten nunmehr Maßnahmen ergriffen werden, mit denen diese Sicherheitsbedenken ausgeräumt werden.
- (6) Im Hinblick auf die Einführung der neuen Lizenz für freigabeberechtigtes Personal sollte das in der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 festgelegte Datum für die Anwendung der Vorschriften für die Lizenzierung des an der Instandhaltung von ELA1-Flugzeugen beteiligten Personals geändert werden. Aus Gründen der Kohärenz sollten dieses Datum der Anwendung und das Datum für die Anwendung der Vorschriften für die Lizenzierung des an der Instandhaltung von anderen Luftfahrzeugen als Flugzeugen und Hubschraubern beteiligten Personals aufeinander abgestimmt werden.
- (7) Nach der Verordnung (EU) 2015/1536 der Kommission³ haben die Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge, die im gewerblichen oder nichtgewerblichen Flugbetrieb genutzt werden, zu gewährleisten, dass die mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zusammenhängenden Aufgaben von einem

³ Verordnung (EU) 2015/1536 der Kommission vom 16. September 2015 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 in Bezug auf die Angleichung der Vorschriften für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, kritische Instandhaltungsarbeiten und Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 16)

genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ausgeführt werden und dass die Instandhaltung des Luftfahrzeugs und der Komponenten für den Einbau darin von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchgeführt wird. In bestimmten Fällen, wie etwa im nichtgewerblichen Flugbetrieb leichter zweimotoriger Flugzeuge mit Turboproptrieb, steht für Betreiber dieser Flugzeuge der Aufwand für die Einhaltung der Vorschriften in keinem Verhältnis zum Nutzen, der sich aus der Erfüllung dieser Auflagen für die Sicherheit ihres Flugbetriebs ergibt. Die für diese Fälle geltenden Anforderungen sollten daher angepasst werden. Damit gewährleistet ist, dass diese Anforderungen angepasst werden können, bevor die in der Verordnung (EU) 2015/1536 festgelegten Vorschriften für technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge Anwendung finden, sollte das Datum für die Anwendung der Vorschriften für den nichtgewerblichen Flugbetrieb leichter zweimotoriger Flugzeuge mit Turboproptrieb nunmehr angepasst werden.

- (8) Zudem wurde festgestellt, dass die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 in Anhang Va einige redaktionelle Fehler enthält, die ihre Anwendung erschwert haben. Diese Fehler sollten berichtigt werden.
- (9) Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (10) Allen Beteiligten muss genug Zeit eingeräumt werden, um Anpassungen an den infolge der in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen geänderten Rechtsrahmen vorzunehmen. Aus Gründen der Kohärenz sollten das Datum der Anwendung der Maßnahmen, die sich auf die Verordnung (EU) 2015/1536 beziehen, und das Datum der Anwendung dieser Verordnung aneinander angeglichen werden, wobei die Maßnahmen, die sich auf die berichteten Betrugsfälle beziehen, aus Sicherheitsgründen unverzüglich angewendet werden sollten.
- (11) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen den gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgelegten Stellungnahmen der Agentur.
- (12) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 5 Absatz 6 erhält folgende Fassung:
 - „6. Bis zu dem Zeitpunkt, ab dem in dieser Verordnung Anforderungen für freigabeberechtigtes Personal für Komponenten festgelegt sind, werden die in dem jeweiligen Mitgliedstaat geltenden Anforderungen weiterhin angewendet, außer im Fall von Instandhaltungsbetrieben außerhalb der Europäischen Union, für die die Anforderungen von der Agentur zu genehmigen sind.“
- (2) Artikel 8 wird wie folgt geändert:

- (a) In Absatz 2 wird Buchstabe b gestrichen.
- (b) Absatz 5 wird gestrichen.
- (c) Die folgenden Absätze 7 und 8 werden angefügt:

„7. Abweichend von Absatz 1 gilt für die Instandhaltung von ELA1-Flugzeugen, die nicht für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden, sowie von anderen Luftfahrzeugen als Flugzeugen und Hubschraubern Folgendes:

- a) Die Anforderung an die zuständige Behörde, Lizenzen für die Luftfahrzeuginstandhaltung gemäß Anhang III (Teil-66) als neue oder umgewandelte Lizenzen gemäß Punkt 66.A.70 dieses Anhangs zu erteilen, findet ab dem 1. Oktober 2018 Anwendung.
- b) Die Anforderung, dass freigabeberechtigtes Personal gemäß Anhang III (Teil-66) qualifiziert sein muss, wie in den Punkten M.A.606(g) und M.A.801(b)(2) von Anhang I (Teil-M) und in Punkt 145.A.30(g) und (h) von Anhang II (Teil-145) festgelegt, findet ab dem 1. Oktober 2019 Anwendung.

8. Abweichend von Absatz 1 finden für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) bis 5 700 kg, die mit mehreren Turboprop-Triebwerken ausgestattet sind und nicht für den gewerblichen Flugbetrieb genutzt werden, die Punkte M.A.201(g)(2) und (g)(3) von Anhang I (Teil-M) ab dem 1. Januar 2020 Anwendung.“

- (3) Anhang I (Teil-M) wird gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert.
- (4) Anhang II (Teil-145) wird gemäß Anhang II dieser Verordnung geändert.
- (5) Anhang III (Teil-66) wird gemäß Anhang III dieser Verordnung geändert.
- (6) Anhang IV (Teil-147) wird gemäß Anhang IV dieser Verordnung geändert.
- (7) Anhang Va (Teil-T) wird gemäß Anhang V dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem *[OJ please insert date: six months after date of entry into force]*.

Jedoch gelten

- (a) Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c und Artikel 1 Absatz 7 ab dem 25. August 2016;
- (b) Punkt (1) von Anhang IV ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den

*Für die Kommission
Der Präsident*