



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL**

# Das Verhältnis zwischen der Schweiz und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA)

*Rechtlicher Hinweis: Das vorliegende Dokument wird vom Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) ausschliesslich zu Informationszwecken bereitgestellt. Es hat zum Ziel, das Verhältnis zwischen der Schweiz und der Europäischen Agentur für die Flugsicherheit (EASA) aus der Sicht des BAZL zu erläutern. Das BAZL übernimmt keine Gewährleistung (weder ausdrücklich noch stillschweigend) für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der im Dokument enthaltenen Informationen. Das Dokument beinhaltet in keinem Fall Aussagen mit Recht setzendem Charakter. Die Benutzung der mit dem Dokument verlinkten Websites erfolgt auf eigene Verantwortung.*

## Inhaltsübersicht

1.	Einführung.....	3
2.	Die EASA im Allgemeinen.....	3
3.	Rechtliche Aspekte .....	4
3.1	Rechtlicher Rahmen der EASA .....	4
3.1.1	Verbindliche Vorschriften («hard law»).....	4
3.1.2	Nicht verbindliche Vorschriften («Soft law») .....	5
3.2	Rechtliche Grundlagen der Teilnahme der Schweiz an der EASA.....	5
3.2.1	Allgemeines .....	5
3.2.2	Übernahme der EASA-Grundverordnung sowie der Durchführungsverordnungen.....	6
4.	Die Kompetenzen der EASA .....	7
4.1	Rulemaking (Regelsetzung) .....	7
4.1.1	Allgemeines .....	7
4.1.2	«Rulemaking»-Prozess .....	7
4.2	Certification .....	10
4.2.1	Allgemeines .....	10
4.2.2	Aufgabenteilung zwischen der EASA und dem BAZL.....	10
4.2.3	Beschwerdemöglichkeiten.....	12
4.3	Approvals and Standardisation.....	13
4.3.1	Aufgabenteilung zwischen der EASA und dem BAZL.....	13
4.3.2	Beschwerdemöglichkeiten.....	15
4.4	Third Country Operators (TCO).....	15
4.5	Flugbetrieb (EASA OPS).....	15
4.6	Aircrew (FCL/MED) .....	16
4.7	Flughäfen .....	17
4.8	Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) und Verkehrsregeln.....	17
5.	Luftfahrzeuge ausserhalb des Zuständigkeitsbereiches der EASA.....	18
6.	Gebühren.....	19
7.	Tätigkeiten der EASA im Bereich der General Aviation .....	20
8.	Internet-Links .....	21

## 1. Einführung

Die Schweiz nimmt seit dem 1. Dezember 2006 formell an der [Europäischen Agentur für Flugsicherheit \(EASA\)](#) teil. Im nachfolgenden soll das Verhältnis zwischen der EASA und der Schweiz aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtet werden.

In einem ersten Abschnitt wird über die EASA im Allgemeinen informiert. In einem zweiten Schritt werden die rechtlichen Grundlagen der EASA unter die Lupe genommen sowie deren Verhältnis zu schweizerischem Recht dargestellt. In einem weiteren Teil soll auf die Aufteilung der Kompetenzen zwischen der EASA und den nationalen Behörden eingegangen werden. Zudem soll dargestellt werden, wie die EASA in den letzten Jahren ihre Zuständigkeit ausgeweitet hat und wie sich diese Entwicklung auf die Schweiz auswirkt.

## 2. Die EASA im Allgemeinen

Die EASA ist eine Agentur der Europäischen Gemeinschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit. Sie wurde im Jahr 2002 auf der Grundlage der Verordnung (EG) 1592/2002 (siehe dazu unter Abschnitt [«rechtliche Aspekte»](#)) mit der Absicht errichtet, harmonisierte Rechtsgrundlagen im Bereich Flugsicherheit zu erlassen sowie deren einheitliche Anwendung in Gesamt-Europa sicherzustellen. Das Ziel eines einheitlichen und hohen europäischen Sicherheitsniveaus soll damit besser erreicht werden als noch unter den Joint Aviation Authorities (JAA), die aufgrund mangelnder Rechtsdurchsetzungskraft nur bedingt erfolgreich waren. Die genannte Verordnung wurde mit der Erweiterung der Aufgabenbereiche (sog. "remits") durch die sog. [EASA Grundverordnung \(EG\) Nr. 216/2008](#) ersetzt.

Die EASA hat ihren Sitz in Köln. Gegenwärtig arbeiten rund 700 Angestellte in den vier Hauptabteilungen [«Certification»](#); [«Rulemaking»](#); [«Approvals and Standardisation»](#) sowie [«Directorate» \(Organigramm der EASA\)](#). Schweizer Bürgerinnen und Bürger können sich seit dem 1. Dezember 2006 ebenfalls auf ausgeschriebene [Stellen der Agentur](#) bewerben.

Operativ geleitet wird die EASA von Patrick Ky, welcher seit dem 1. September 2013 die Position als Exekutivdirektor der EASA inne hat. Die strategische Leitung der Agentur wird über den Verwaltungsrat (sog. [Management Board](#)) sichergestellt, in dem Vertreterinnen und Vertreter sämtlicher EASA-Mitgliedstaaten sowie die Europäische Kommission Einsitz nehmen. Die Schweiz ist im EASA-Verwaltungsrat ebenfalls vertreten, sie verfügt jedoch wie sämtliche Nicht-EU-Mitgliedstaaten über kein Stimmrecht<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Die Schweiz wird durch Marcel Zuckschwerdt (BAZL) im EASA-Verwaltungsrat vertreten.

Finanziert wird die EASA über Gebühren, die sie für ihre Zertifizierungstätigkeit verrechnet, über Gebühren für sonstige Dienstleistungen (z. B. Trainingskurse und Publikationen) sowie nicht zuletzt auch durch öffentliche Beiträge der EU und der Nicht-EU-Mitglieder der EASA wie der Schweiz.

### 3. Rechtliche Aspekte

#### 3.1 Rechtlicher Rahmen der EASA

Der rechtliche Rahmen, in dem sich die EASA bewegt, umfasst zurzeit folgende Aufgabengebiete ([graphische Darstellung](#)):

- Initial Airworthiness (Zulassung)
- Continuing Airworthiness (Luftfahrzeugunterhalt)
- Air Crew (Flugzeugbesatzungen bzw. Lizenzen)
- Air Operations (Flugbetrieb)
- Air Traffic Management / Air Navigation Services (Flugsicherung)
- Airspace usage
- Rules of the air (Luftverkehrsregeln)

##### 3.1.1 Verbindliche Vorschriften («hard law»)

Für den Erlass der verbindlichen Durchführungserlasse (*engl. Implementing Rules*), welche auch "hard law" genannt werden, da sie im ordentlichen gemeinschaftlichen Gesetzgebungsverfahren erlassen werden, ist die Europäische Kommission zuständig, wobei dem Rat der EU und dem EU-Parlament eine Prüfaufgabe zukommt. Die EASA wird jedoch regelmässig mit der Vorbereitung des entsprechenden Regelwerks betraut. Die Schweiz kann sowohl bei der Rechtsvorbereitung auf der Stufe der EASA (siehe dazu unter Abschnitt «[Rulemaking](#)») wie auch auf Stufe der Europäischen Kommission über eine Teilnahme im sogenannten EASA-Ausschuss (EASA Committee)<sup>2</sup> auf Wortlaut und Inhalt von künftigen Regelungen Einfluss nehmen.

---

<sup>2</sup> Schweizer Vertreter im EASA Committee ist Marcel Kägi (BAZL; Sektion Recht und Internationales).

### 3.1.2 Nicht verbindliche Vorschriften («Soft law»)

Die EASA erlässt Zulassungsspezifikationen, annehmbare Nachweisverfahren (*Acceptable Means of Compliance; AMC*), Zulassungsspezifikationen (*Certifications Specifications; CS*) sowie Anleitungen (*Guidance Material; GM*), welche die Durchführungserlasse ergänzen. Diese detaillierten Standards ("sog. soft law") sind per se nicht rechtsverbindlich, sie beschreiben jedoch, wie die Durchführungsbestimmungen zu verstehen und umzusetzen sind. Grund für den Erlass solcher Standards ist die möglichst einheitliche Umsetzung der Durchführungsbestimmungen durch die Mitgliedstaaten und die Normadressaten im Hinblick auf die Erreichung eines möglichst hohen Sicherheitsstandard innerhalb der geregelten Bereiche. Sie bilden somit einen grundlegenden Bestandteil zur Durchführungsverordnung und sind in der Praxis von grösster Bedeutung für die rechtsgleiche Ausübung des behördlichen Ermessens bzw. der Auslegung unbestimmter Begriffe der Durchführungsverordnungen. Werden die Standards umgesetzt, wird vermutet, dass die Anforderungen gemäss den Durchführungsverordnungen erfüllt sind. Es besteht insofern Flexibilität, als dass den Mitgliedstaaten oder der einzelnen Normadressaten die Möglichkeit eingeräumt wird, von den Standards abzuweichen, wenn die Einhaltung eines gleichwertigen Sicherheitsniveaus nachgewiesen wird. Der Nachweis eines sog. "equivalent level of safety", welchen die Normadressaten bei den zuständigen Luftfahrtbehörden zu erbringen haben, erfolgt mittels der alternativen Nachweisverfahren (*Alternative Means of Compliance; AltMoCs*).

Für die Vorbereitung und den Erlass des Soft Law ist die EASA selber zuständig (für eine Darstellung des entsprechenden Verfahrens sowie der Einflussmöglichkeiten der Schweiz siehe unter Abschnitt «[Rulemaking](#)»).

## 3.2 Rechtliche Grundlagen der Teilnahme der Schweiz an der EASA

### 3.2.1 Allgemeines

Aufgrund der Nicht-EU-Mitgliedschaft der Schweiz können verbindliche Rechtsvorschriften der EU in der Schweiz jeweils nicht zum gleichen Zeitpunkt wie in den EU-Mitgliedstaaten in Kraft treten, sondern immer erst nach Abschluss eines speziellen Übernahmeverfahrens, das im Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr ([Luftverkehrsabkommen; LVA](#))<sup>3</sup> festgelegt ist.<sup>4</sup>

Dieses Verfahren sieht vor, dass der Gemischte Luftverkehrsausschuss Gemeinschaft–

---

<sup>3</sup> SR 0.748.127.192.68

<sup>4</sup> Ausnahmsweise können Rechtsvorschriften der EU auch unilateral, im Rahmen des autonomen Nachvollzugs in schweizerisches Recht übernommen werden. Diese Übernahme erfolgt jedoch ausserhalb des LVA.

Schweiz (GA), ein paritätisch mit Vertreterinnen und Vertretern der EU und der Schweiz zusammengesetztes Gremium, bestimmen kann, welche Rechtsvorschriften in den Anhang zum LVA zu übernehmen sind. Dafür erforderlich ist jeweils ein formeller Beschluss dieses Luftverkehrsausschusses (GA-Beschluss). Der GA-Beschluss stellt dabei einen völkerrechtlichen Vertrag dar, der in der Schweiz entweder vom Bundesrat oder – in Ausnahmefällen – vom Parlament genehmigt werden muss. Es ist an dieser Stelle hervorzuheben, dass das Übernahmeverfahren im Rahmen des Luftverkehrsausschusses sowohl für die Übernahme von neuen EU-Vorschriften wie aber auch für die Übernahme von Änderungen von bereits im Anhang zum LVA aufgelisteten Verordnungen erforderlich ist.

Mit dem Inkrafttreten des entsprechenden GA-Beschlusses erwächst den betroffenen EU-Vorschriften in der Schweiz unmittelbare Rechtswirkung. Eine zusätzliche Umsetzung dieser Vorschriften in schweizerisches Recht ist demzufolge nicht erforderlich. Das fehlende Erfordernis der Umsetzung von EU-Recht in der Schweiz und dessen direkte Anwendbarkeit haben zur Konsequenz, dass zahlreiche in der Schweiz über das LVA Schweiz-EU anwendbare Rechtserlasse in der (amtlichen / systematischen) Sammlung des Bundesrechts nur mittels eines Verweises veröffentlicht werden müssen. Die jeweils aktuelle Liste der in der Schweiz via LVA Schweiz–EU direkt anwendbaren EU-Rechtsvorschriften kann auf der [BAZL-Website](#) eingesehen werden.

### 3.2.2 Übernahme der EASA-Grundverordnung sowie der Durchführungsverordnungen

Die Teilnahme der Schweiz an der EASA erfolgte mit der Übernahme der sog. EASA-Grundverordnung ([Verordnung \(EG\) Nr. 216/2008](#)) sowie der relevanten Durchführungsverordnungen in den Anhang zum LVA Schweiz–EU. Sie erfolgte auf der Grundlage des in der Schweiz vom Parlament genehmigten Beschlusses [Nr. 3/2006](#). Dieser ist mit Datum vom 1. Dezember 2006 in Kraft getreten. Die EASA-Grundverordnung ist folglich in der Schweiz seit dem 1. Dezember 2006 unmittelbar anwendbares Recht.

*Es ist an dieser Stelle erneut anzumerken, dass die Aufnahme in den Anhang zum LVA Schweiz–EU von neuen EU-Rechtsvorschriften oder auch von Änderungen von bereits übernommenen Rechtserlassen immer nur auf der Grundlage eines neuen GA-Beschlusses erfolgen kann. Für die Übernahme von neuen oder abgeänderten EU-Verordnungen ist folglich in der Schweiz die Genehmigung durch den Bundesrat (oder im Ausnahmefall durch das Parlament) erforderlich.*

## 4. Die Kompetenzen der EASA

### 4.1 Rulemaking (Regelsetzung)

#### 4.1.1 Allgemeines

Artikel 19 der EASA-Grundverordnung listet die wesentlichen «Rulemaking»-Aufgaben der EASA auf:

- Erarbeitung von Stellungnahmen (sog. Opinions) an die Europäische Kommission zur Ausgestaltung von verbindlichen Vorschriften («hard law»)<sup>5</sup>; es handelt sich hierbei um Entwürfe zum Erlass von Durchführungsbestimmungen.
- Erarbeitung und Erlass von Certification Specifications, CS; einschliesslich Airworthiness Codes, AC und Acceptable Means of Compliance, AMC sowie von Guidance Material, GM («soft law»).

Zuständig für sämtliche die Regelsetzung betreffende Belange der EASA ist das [«Rulemaking Directorate»](#).

#### 4.1.2 «Rulemaking»-Prozess

Die EASA hat klar strukturierte Abläufe für die Durchführung der Regelsetzungs-Aktivität. Der entsprechende Prozess wird detailliert in der [Management Board Decision 01/2012](#) beschrieben und lässt sich graphisch wie folgt darstellen:

1	Drafting and adoption of the Rulemaking Programme	12 Months
2	Initiation of the rule development by defining the Terms of Reference	2-6 Months
3	The drafting of the rule	3-18 Months
4	Consultation phase	1-3 Months
5	Analysis of comments and final review	2-6 Months
6	Adoption and Publication	2 Months

<sup>5</sup> Die EASA kann in eigener Kompetenz keine verbindlichen Rechtsvorschriften ("hard law") erlassen. Dafür ist die Europäische Kommission zuständig.

**Schritt 1:** Ermittlung und Genehmigung des «Rulemaking»-Programmes. Die in einem Jahr geplante Regelsetzungs-Aktivität (sowohl hard wie auch soft law) wird jeweils im vorangehenden Jahr im so genannten «Rulemaking»-Programm zusammengefasst. Das «Rulemaking»-Programm wird jeweils vom Exekutivdirektor verabschiedet und vom Management Board genehmigt. Das «Rulemaking»-Programm beinhaltet eine abstrakte Beschreibung des Inhaltes, die damit verbundenen Arbeitsverfahren und Planungsinformationen zu der in einem Jahresabschnitt geplanten «Rulemaking»-Aktivität der EASA.

**Schritt 2:** Initiierung einer «Rulemaking»-Aufgabe über die Definition der «Terms of Reference (ToR)». Die «Terms of Reference» beinhalten oder sollten beinhalten:

- Thema und Problemstellung;
- Ziel der «Rulemaking»-Aktivität;
- ein Zeitplan zur Erfüllung der Aufgabe;
- Arbeitsmethodik (soll die Aufgabe von der EASA oder von einer Ad-hoc-Expertengruppe erledigt werden);
- die Details über die Zusammensetzung der eventuell für die Aufgabe eingesetzten Ad-hoc-Expertengruppe.

**Schritt 3:** Erarbeitung eines Entwurfs der geforderten Bestimmung (Rule) und Ausarbeitung einer «Notice of proposed Amendment» (NPA).

**Schritt 4:** Veröffentlichung der NPA auf der [EASA-Website](#) und Konsultation der Stakeholder. Sämtliche Personen oder Organisationen, die Interesse an der betroffenen Bestimmung haben, können innert vorgegebener Frist und unter Verwendung eines bestimmten Formulars der EASA ihre Kommentare zum NPA übermitteln.

*Das NPA-Verfahren ist für sämtliche (behördliche und private) Stakeholder der schweizerischen Luftfahrt eine wichtige und nützliche Gelegenheit, um sich aktiv und wirksam in die Erarbeitung von verbindlichen und nicht verbindlichen Regeln im Zuständigkeitsbereich der EASA einbringen zu können ([Stellungnahmen des BAZL zu einzelnen NPA](#)).*

**Schritt 5:** Kommentierungs- und Bewertungsphase: Sämtliche Kommentare zu einem NPA werden nach Ende der Konsultierungsphase analysiert, mit einer Stellungnahme versehen und als «[Comment and Response Document \(CRD\)](#)» auf der EASA-Website zur erneuten Kommentierung durch alle interessierten Kreise veröffentlicht.

**Schritt 6:** Verabschiedung und Veröffentlichung der im Rahmen des «Rulemaking»-



Prozesses erarbeiteten Bestimmung durch den Executive Director der EASA. Dieser Entscheidung stellt im Bereich der verbindlichen Vorschriften («hard law») erst eine Stellungnahme (Opinion) der EASA an die Europäische Kommission dar, die in der Folge das für die definitive Verabschiedung der Bestimmung erforderliche EU-Rechtssetzungsverfahren initiiert. Die endgültige Verabschiedung erfolgt durch die Europäische Kommission, bzw. den EU-Rat, resp. das Europäische Parlament. Nur im Bereich der nicht verbindlichen Vorschriften («soft law») stellt der Entscheidung der EASA (Decision) auch gleich die formelle Verabschiedung des entsprechenden Erlasses dar.

Für die Festlegung der Prioritäten und die Beratung im Rahmen des Rulemaking Prozesses wird die EASA vom «[Safety Standards Consultative Committee \(SSCC\)](#)» sowie von den beiden Beratungsgremien «[Regulatory Advisory Group, RAG](#)» und «[Thematic Advisory Group; TAGs](#)» unterstützt. Während sich das SSCC aus Personen und Organisationen der Luftfahrtindustrie zusammensetzt, nehmen in der RAG und den TAGs die nationalen Luftfahrtbehörden durch jeweils eine Vertreterin oder einen Vertreter Einsitz<sup>6</sup>. Für die Ausgestaltung konkreter Regelungen wird die EASA zudem regelmässig von Ad-hoc-Arbeitsgruppen unterstützt, in denen speziell ausgewählte Vertreterinnen und Vertreter der Behörden und der Industrie mitwirken können. Eine Liste der Vertreterinnen und Vertreter in diesen Arbeitsgruppen findet sich auf der [Website des BAZL](#).

Die TAGs, bestehend aus technischen Experten der Luftfahrtbehörden, sollen der EASA im Verlauf des ganzen Verfahrens spezifisches Fachwissen zur Verfügung stellen. Zudem werden sie bei strategischen Fragen im Bereich der einzelnen Regelungsbereiche zu Rate gezogen. Es gibt vier TAG-Gruppen, jeweils für die Bereiche "Maintenance&Production", "Flight Crew Licencing und Operations", "ATM/ANS" sowie "Aerodromes".

Die RAG, bestehend aus Behördenvertretern der Mitgliedstaaten ("higher-level aviation regulatory administrators") und einer Vertretung der Kommission, ist als horizontales Beratungsorgan zu verstehen. Das Gremium befasst sich mit strategischen Fragen, z.B. Erarbeitung der Prioritäten im Rulemaking Programm, bei Interpretationsfragen der EASA Grundverordnung und bei horizontalen Fragen (SMS, SESAR). Sie soll in allen Phasen des Rulemakings eingreifen können, insbesondere dann, wenn kontroverse Themen einer Lösung zugeführt werden müssen – insbesondere im Hinblick auf die Erarbeitung der EASA-Opinion.

---

<sup>6</sup> RAG-Vertreter des BAZL für die Schweiz ist Igor Pirc (BAZL; Sektion Recht und Internationales). TAG-Vertreter sind Fiona Lombardi (BAZL; Sektion Luftraum) für TAG ATM/ANS, Arnold Gunzenhauser (BAZL; Sektion Unterhaltsbetriebe und -personal) für TAG Maintenance&Production, Heinz Marti (BAZL; Sektion Fachinspektorat) für TAG Flight Crew Licencing&OPS, Martin Schilt (BAZL; Sektion Flugplätze und Luftfahrthindernisse) für TAG Aerodromes.

## 4.2 Certification

### 4.2.1 Allgemeines

Artikel 20 der EASA-Grundverordnung listet die wesentlichen Zertifizierungsaufgaben der EASA auf. Diese können wie folgt zusammengefasst werden:

- Musterzulassungen von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen;
- Erhaltung der Lufttüchtigkeitsfunktionen im Zusammenhang mit den von der EASA zugelassenen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen;
- Umweltzulassungen von Luftfahrzeugen.

Unter 4.2.2 wird aufgelistet, welche Zertifizierungsaufgaben die EASA wahrnimmt und welche diesbezüglichen Kompetenzen bei den nationalen Luftfahrtbehörden verbleiben.

Zuständig für sämtliche die Zertifizierung betreffende Belange der EASA ist das [«Certification Directorate»](#)

### 4.2.2 Aufgabenteilung zwischen der EASA und dem BAZL

Nachfolgend wird dargestellt, welche Zertifizierungsaufgaben die EASA wahrnimmt und welche Zuständigkeiten bei den nationalen Luftfahrtbehörden verbleiben. Diese Auflistung gilt jedoch nur für diejenigen Luftfahrzeuge, Teile und Erzeugnisse, die vom Geltungsbereich der unter [Kapitel 3.1](#) präsentierten EU-Rechtserlasse erfasst sind. Auf Luftfahrzeuge, Teile und Erzeugnisse, die ausserhalb des Geltungsbereiches des EASA-Regelwerks liegen, wird unter [Kapitel 5](#) eingegangen.

#### **Initial Airworthiness von Luftfahrzeugen**

<b>Aufgabe</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Certification of the type design of aircraft, engines and propellers	EASA
Approval of major modifications and major repairs designed by Type Certificate Holders for their own products	EASA
Approval of major modifications (Supplemental Type Certificates) and major repairs	EASA

submitted by a Design Organisation Approval Holder who is not the Type Certificate Holder	
Approval of minor modifications and minor repairs	EASA oder der Inhaber eines Design Organisation Approvals
Approval of Equipment	EASA
Issue of Certificates of Airworthiness to individual aircraft	Behörde des Registerstaates
Issue of noise certificates to individual aircraft	Behörde des Registerstaates
Issue of Permits to Fly to individual aircraft	EASA und MS (siehe Anmerkung)

**Anmerkung zu den Permits to Fly:** Ab dem 29. März 2007 gelten für die Ausstellung von Permits to Fly (PtF) neue Anforderungen. Details dazu finden sich auf der Website der [EASA](#). Vor Ausstellung eines PtF muss der Antragsteller die für die Verwendung des Luftfahrzeuges erforderlichen Flight Conditions genehmigen lassen. Es ergeben sich folgende Zuständigkeiten:

A) Genehmigung von Flight Conditions:

- für «design related cases»: EASA oder DOA falls eine entsprechende Ermächtigung vorliegt;
- für «non design related cases»: zuständige nationale Behörde (NAA) oder POA falls eine entsprechende Ermächtigung vorliegt.

B) Ausstellung PtF:

- zuständige nationale Behörde (NAA);
- DOA oder POA falls eine entsprechende Ermächtigung vorliegt.

**Gebühren:** Zur Anwendung gelangt das Gebührensystem derjenigen Organisation, welche die Genehmigung der Flight Conditions respektive die Ausstellung des PtF vornimmt.

### **Continued Airworthiness von Luftfahrzeugen**

<b>Aufgabe</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Approval and issue of Airworthiness Directives	EASA
Approval of continued airworthiness information supplied by Type Certificate Holders for their own products	EASA
Approval of continued airworthiness information supplied by Design Organisation Approval Holders for their major modifications (Supplemental Type Certificates) and major repairs	EASA
Approval of aircraft maintenance schedules	Behörde des Registerstaates
Issue of first Airworthiness Review Certificate for an individual aircraft (at issue of Certificate of Airworthiness)	Behörde des Registerstaates
Issue of subsequent Airworthiness Review Certificates for individual aircraft	Behörde des Registerstaates oder der Inhaber einer Part M Subpart G Zulassung

**Anmerkung:** EASA only has a responsibility to issue an Airworthiness Directive when the issue is design-related. EASA has advised that when it becomes aware of an airworthiness problem that arises from production, overhaul or maintenance it will issue a Safety Information Notice (SIN) advising of the safety concern and inviting National Aviation Authorities (NAA) to act as they see fit. If, having reviewed the SIN, any NAA considers that mandatory action is appropriate, the NAA may impose such action on aircraft registered in its own State.

#### **4.2.3 Beschwerdemöglichkeiten**

Gegen Entscheidungen der EASA steht schweizerischen Antragsstellern die Möglichkeit offen, bei der Beschwerdekammer der EASA Beschwerde einzureichen (Artikel 44 ff. der EASA-Grundverordnung). Gegen Entscheide der Beschwerdekammer steht zudem der Weg zum Europäischen Gerichtshof (EuGH) offen.

Gegen Verfügungen des BAZL richtet sich die Beschwerdemöglichkeit wie bis anhin nach Artikel 6 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0). Die Beschwerde ist beim Bundesverwaltungsgericht einzureichen.

### 4.3 Approvals and Standardisation

Artikel 15 Absatz 1 sowie die Artikel 20, 24, 25 und 55 der EASA-Grundverordnung listen die wesentlichen Aufgaben und Kompetenzen der EASA im Bereich «Approvals and Standardisation» auf. Darunter fällt einerseits die Ausstellung von Organisationsbewilligungen (Designorganisationen, Herstellungsorganisationen und Instandhaltungsorganisationen) in ihrem Zuständigkeitsbereich. Die Ausstellung von Organisationsbewilligungen verbleibt jedoch zu einem grossen Teil im Zuständigkeitsbereich der nationalen Behörden. Die diesbezügliche Aufgabenteilung zwischen den nationalen Luftfahrtbehörden und der EASA ist unter 4.3.1 erläutert.

Andererseits ist die EASA befugt, zur Überprüfung der korrekten Anwendung relevanter EU-Vorschriften in den Mitgliedstaaten direkt Inspektionen bei den nationalen Behörden (Artikel 24 und 54) durchzuführen. Im Rahmen ihrer Zertifizierungs- und Bewilligungskompetenzen ist die EASA gemäss Artikel 55 zudem ermächtigt, Überprüfungen bei Unternehmen in der Schweiz vorzunehmen. Bei der Durchführung solcher Inspektionen muss die EASA das schweizerische Recht beachten.

Zuständig bei der EASA für sämtliche diesen Bereich betreffende Belange ist das [«Approvals and Standardisation Directorate»](#).

Mit der Teilnahme der Schweiz in der EASA hat diese die Möglichkeit, direkt beim BAZL und bei Unternehmen in der Schweiz Inspektionen durchzuführen, die entsprechenden Räumlichkeiten zu betreten sowie Einsicht in relevante Dokumente zu verlangen. Die Rahmenbedingungen für die Durchführung von Inspektionen der EASA bei nationalen Behörden wurden in der so genannten «Standardisation»-Verordnung festgelegt ([Verordnung \(EG\) 736/2006](#) und die [Änderungsverordnung \(EU\) 90/2012](#)). Voraussichtlich ab 1. Februar 2014 tritt für die Schweiz die neue [Standardisierungs-Verordnung Nr. \(EU\) 628/2013](#) in Kraft. Damit weitet sich der Geltungsbereich für EASA-Inspektionen auf sämtliche Regelungsbereiche der Grundverordnung aus, d. h. auf die Flugbesatzungen, den Flugbetrieb, das Flugverkehrsmanagement und die Flugsicherungsdienste (ATM/ANS) sowie die Flughafensicherheit.

#### 4.3.1 Aufgabenteilung zwischen der EASA und dem BAZL

Nachfolgend wird dargestellt, welche Bewilligungsaufgaben die EASA wahrnimmt und welche Zuständigkeiten bei den nationalen Luftfahrtbehörden verbleiben.

**Erteilung von Betriebsbewilligungen**

<b>Aufgabe</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Design Organisation Part 21 Subpart J	EASA
Approval of Alternative Procedures for Design Part 21 Subpart B	EASA
Production Organisation Part 21 Subpart G	Behörde des Herstellerlandes
Approval of "Production without Production Organisation Approval" Part 21 Subpart F	Behörde des Herstellerlandes
Maintenance Organisation Part 145	Innerhalb der EASA Staaten: <i>Behörde des Staates des Hauptgeschäftssitzes</i>  Ausserhalb der EASA Staaten: EASA
Continued Airworthiness Management Organisation Part M Subpart G	Innerhalb der EASA Staaten: <i>Behörde des Staates des Hauptgeschäftssitzes</i>  Ausserhalb der EASA Staaten: EASA
Maintenance Organisation Part M Subpart F	Innerhalb der EASA Staaten: <i>Behörde des Staates des Hauptgeschäftssitzes</i>  Ausserhalb der EASA Staaten: EASA
Maintenance Training Organisation Part 147 within EU	Innerhalb der EASA Staaten: <i>Behörde des Staates des Hauptgeschäftssitzes</i>  Ausserhalb der EASA Staaten: EASA

### **Lizenzierung von Personal**

<b>Aufgabe</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Erteilung von Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal (Part 66)	nationale Behörde

#### **4.3.2 Beschwerdemöglichkeiten**

Siehe oben unter Kapitel 4.2.3

### **4.4 Third Country Operators (TCO)**

Künftig wird die Safety-Beurteilung eines Betriebes aus einem Drittland vor dem Einflug in den EASA-Raum nicht mehr von den einzelnen Staaten, sondern von der EASA vorgenommen. Die zugehörigen Implementing Rules befinden sich zurzeit im gemeinschaftlichen Gesetzgebungsverfahren und werden voraussichtlich im Frühling 2014 in Kraft treten. Bis zu ihrem Erlass, respektive bis zum Auslaufen einer Übergangsfrist bleiben die einzelnen Staaten zuständig.

Die Safety-Beurteilung durch die EASA wird nichts daran ändern, dass Drittlandbetreiber weiterhin die nötigen Verkehrsrechte von jedem Einzelstaat einholen müssen.

Der aktuelle Entwurf zur künftigen TCO-Regelung findet sich unter folgendem [Link](#).

### **4.5 Flugbetrieb (EASA OPS)**

Artikel 8 der EASA Grundverordnung, die [Verordnung \(EU\) Nr. 965/2012](#) sowie die von der Schweiz zurzeit noch nicht übernommene [Verordnung \(EU\) Nr. 800/2013](#) regeln den Flugbetrieb.

Die (EU) Nr. 965/2012 regelt die Anforderungen und Verfahren für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb im EASA-Raum und stellt auch Bestimmung für die Organisation der zuständigen Luftfahrtbehörden auf. Diese Regelungen werden in der Schweiz sowohl die nationalen Bestimmungen als auch die bereits geltenden europäischen Bestimmungen gemäss der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 (EU-OPS) ersetzen.

Neu geregelt werden zudem die Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen von Betreibern, die der Sicherheitsaufsicht eines anderen Staates unterliegen, bei der Landung auf Flugplätzen in dem Gebiet, auf das die Bestimmungen der EASA-Grundverordnung anwendbar sind (sog. [Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA](#)).

Da die Mitgliedstaaten vor der Herausforderung stehen, ihr gesamtes System betreffend den gewerblichen Flugbetrieb anzupassen, sieht die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 eine sog. Opt-out Frist bis zum 28. Oktober 2014 vor. Diese Übergangsfrist soll eine stufenweise Implementierung und Anwendbarkeit der Bestimmungen für den Flugbetrieb ermöglichen – insbesondere in Bezug auf die Anpassung bestehender (Betriebs-)Bewilligungen und die Neuzertifizierung von Betrieben.

Die nationalen Luftfahrtbehörden (d. h. in der Schweiz das BAZL) sind für die Umsetzung der OPS-Vorschriften zuständig (z. B. Ausstellung der Air Operator Certificates und Aufsicht der Flugbetriebe).

Die Verordnung (EU) Nr. 800/2013 regelt den nicht-gewerbsmässigen Flugbetrieb, insbesondere den nichtgewerblichen Betrieb von technisch komplexen sowie technisch nicht komplexen motorgetriebenen Luftfahrzeugen.

Weiterführende Informationen finden sich auf der EASA-Webseite unter folgendem [Link](#).

#### **4.6 Aircrew (FCL/MED)**

Der Bereich Aircrew umfasst die Ausbildung und die Ausbildungsorganisationen, die Ausweise und Berechtigungen sowie den fliegerärztlichen Dienst und die medizinische Tauglichkeit von Piloten und Kabinenbesatzung. Massgebend ist hierbei die [Verordnung \(EU\) Nr. 1178/2012](#), welche die Schweiz im Frühjahr 2012 übernommen hat. Ende März 2012 hat die EU in einem zweiten Schritt auch die Regeln für Cabin Crew sowie die Anforderungen an Behörden und Organisationen erlassen ([Verordnung \(EU\) Nr. 290/2012](#)), welche mittlerweile ebenfalls in der Schweiz anwendbar sind.

Die gesamte Aircrew Regulation ist damit seit dem 8. April 2012 in der EU grundsätzlich anwendbar. Das BAZL wendet die Teile FCL und MED seit Juni 2012 in der Schweiz grundsätzlich an. In den kommenden Monaten und Jahren werden dann auch die übrigen Teile in der Schweiz sukzessive umgesetzt. In einem ersten Schritt stehen dabei die Anforderungen an die Aufsichtsbehörde im Zentrum. Beginnend im Laufe der zweiten Hälfte 2013, mit End-



datum in der Regel am 8. April 2014, folgen die nötigen Anpassungen in der Industrie. Während der Übergangsfrist können teilweise neue und alte Regeln parallel angewendet werden.

Weiterführende Informationen finden sich auf der EASA-Webseite unter folgendem [Link](#).

#### 4.7 Flughäfen

Durch eine Änderung der EASA Grundverordnung im Jahre 2009 (mittels [Änderungsverordnung Nr. \(EU\)1108/2009](#)) wurden die Aufgabenbereiche der EASA u. a. um die Flughafensicherheit erweitert. Grundlage dafür sind Artikel 8a sowie die Anhänge Va und Vb der EASA Grundverordnung. Die Durchführungsbestimmungen werden zurzeit im Rahmen des gemeinschaftlichen Gesetzgebungsverfahrens beraten und werden voraussichtlich im Februar 2014 in Kraft treten. Ähnlich wie im Bereich des Flugbetriebs wird für die Umsetzung der neuen Bestimmungen auch eine Übergangsfrist gewährt. Gemäss den neuen gemeinschaftlichen Bestimmungen werden die Behörden der Mitgliedstaaten weiterhin zuständig sein für Zulassung und Aufsicht der Flughäfen, welche sich bereits heute unter ihrer Aufsicht befinden. Die [Opinion 1/2013](#) beinhaltet den vorläufigen Entwurf der sog. Aerodromes-Regelung.

Weiterführende Informationen finden sich auf der EASA-Webseite unter folgendem [Link](#).

#### 4.8 Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) und Verkehrsregeln

Neben der Flughafensicherheit umfasst die [Änderungsverordnung Nr. \(EU\)1108/2009](#) auch eine Erweiterung der gemeinschaftlichen Zuständigkeit auf die Bereiche ATM/ANS. Artikel 8b der EASA Grundverordnung sowie die Anhänge Va und Vb bilden hierzu die Grundlage sowie die sog. Essential Requirements.

Die ersten Regelwerke im Bereich ATM/ANS sind im Herbst 2011 in der EU in Kraft getreten. Es handelt sich um:

- Vorschriften für Fluglotsenlizenzen und bestimmte Zeugnisse ([Verordnung \(EU\) Nr. 805/2011](#))
- Vorschriften über die Sicherheitsaufsicht im Bereich des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste ([Verordnung \(EU\) Nr. 1034/2011](#))
- Vorschriften über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten ([Verordnung \(EU\) Nr. 1035/2011](#))

Diese Verordnungen sind von der Schweiz übernommen worden.

Zurzeit wird von der EASA ein neuer Erlassentwurf vorbereitet, welcher die Verordnungen (EU) Nr. 1034/2011 und 1035/2011 ersetzen soll. Link zum [NPA](#).

Des Weiteren wurde mit der [Verordnung \(EU\) Nr. 923/2012](#) gemeinsamer Luftverkehrsregeln (Rules of the Air) und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung erlassen. Diese Verordnung wird von der Schweiz voraussichtlich im Jahr 2014 übernommen.

Weiterführende Informationen zum Bereich ATM/ANS finden sich auf der EASA-Webseite unter folgendem [Link](#).

## **5. Luftfahrzeuge ausserhalb des Zuständigkeitsbereiches der EASA**

Gewisse Luftfahrzeuge sind vom Anwendungsbereich der unter [Kapitel 3.1](#) präsentierten EU-Rechtserlasse ausgenommen und werden weiterhin durch die schweizerischen Rechtsvorschriften geregelt:

- Gemäss Artikel 1 Absatz 2 der EASA-Grundverordnung bleiben Luftfahrzeuge, die einer militär-, zoll- oder polizeidienstlichen oder ähnlichen Verwendung dienen (Staatsluftfahrzeuge), dem Zuständigkeitsbereich der nationalen Behörden vorbehalten. Das BAZL hat in diesem Bereich jedoch dafür zu sorgen, dass bei der dienstlichen Verwendungen, soweit als durchführbar, den Zielen der EASA-Grundverordnung Rechnung getragen wird.
- Weiter verbleiben alle im Anhang II der EASA-Grundverordnung aufgeführten Luftfahrzeuge ausserhalb des Zuständigkeitsbereiches der EASA und werden vollumfänglich durch entsprechende schweizerische Rechtsvorschriften geregelt. Darunter fallen gegenwärtig:
  - Luftfahrzeuge von eindeutig historischer Bedeutung;
  - speziell für Forschungszwecke, Versuchszwecke oder wissenschaftliche Zwecke ausgelegte oder veränderte Luftfahrzeuge;
  - von Amateuren gebaute Luftfahrzeuge;
  - Luftfahrzeuge, deren ursprüngliche Auslegung nur für militärische Zwecke bestimmt war;
  - Microlight-Flugzeuge;
  - Segel- und Gleitflugzeuge mit einer Strukturmasse von weniger als 80 kg im Fall von einsitzigen bzw. 100 kg im Fall von zweisitzigen Flugzeugen;
  - unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse von weniger als 150 kg;

- sonstige Luftfahrzeuge mit einer Gesamtmasse (ohne Pilot) von weniger als 70 kg;
- Für die Schweiz werden zudem aufgrund einer speziellen Abmachung mit der EU die im Beschluss [Nr. 3/2006](#) (siehe im Anhang zum Beschluss unter Punkt 1 Buchstabe g) aufgeführten HB-immatrikulierten Luftfahrzeuge in den Anhang II aufgenommen und müssen folglich weiterhin schweizerischem Recht entsprechen. In umweltrechtlicher Hinsicht müssen diese Luftfahrzeuge aber in jedem Fall die Anforderungen gemäss ICAO Anhang 16 erfüllen.

## 6. Gebühren

Die EASA erhebt gestützt auf die [Verordnung \(EG\) Nr. 593/2007](#) für die von ihr erbrachten Dienstleistungen Gebühren. Es handelt sich insbesondere um gebührenpflichtige Aktivitäten im Rahmen ihrer Zulassungstätigkeit (Zertifizierungen, Erteilungen von Genehmigungen etc.).

Das BAZL erhebt Gebühren für Dienstleistungen, welche sie in Ausführung der betreffenden gemeinschaftlichen Bestimmungen erbringt, gestützt auf die [Gebührenverordnung des BAZL \(GebV-BAZL\)](#).

Von der EASA direkt erhoben werden:

- a. die Gebühren für Musterprüfungen zur Erteilung von Musterzulassungen, eingeschränkten Musterzulassungen oder ergänzenden Musterzulassungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003;
- b. die Gebühren für die Genehmigung von Änderungen und Reparaturen;
- c. die Jahresgebühren für Inhaber von Musterzulassungen oder von eingeschränkten Musterzulassungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003;
- d. Gebühren für die Genehmigung eines Entwicklungsbetriebs und für die Aufsicht darüber sowie für die Zertifizierung der Entwicklungsbefähigung durch alternative Verfahren im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003.

Die GebV-BAZL ist nicht anwendbar auf die Erhebung von Gebühren für Verfügungen und Dienstleistungen, welche die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) oder in ihrem Auftrag das BAZL direkt erlässt beziehungsweise erbringt.

## 7. Tätigkeiten der EASA im Bereich der General Aviation

Zurzeit laufen Bestrebungen für den Bereich der General Aviation (GA) regulatorische Erleichterungen innerhalb der bestehenden Regularien zu schaffen, welche den Besonderheiten und Bedürfnissen der General Aviation besser gerecht werden. Unter dem Arbeitstitel "General Aviation Roadmap" wurden eine Vielzahl von Massnahmen beschlossen, welche künftig über sämtliche Bereiche hinweg Verbesserungen bringen sollen. Dabei werden sowohl die Mitgliedstaaten wie auch die betroffenen Kreise bei der Erarbeitung miteinbezogen, so bspw. innerhalb der "Part-M General Aviation Task Force", deren Ergebnisse in der [Opinion Nr. 10/2013](#) zusammengefasst werden. Das BAZL setzt sich weiterhin dafür ein, dass innerhalb der relevanten politischen Gremien und im Rahmen von Rechtsetzungsverfahren die geplanten Erleichterungen zur Umsetzung gelangen.

## 8. Internet-Links

- Website der EASA:  
[EASA - European Aviation Safety Agency](#)
- Website der Europäischen Kommission:  
[What do we want to achieve ? - Transport](#)
- Website des BAZL:  
<http://www.bazl.admin.ch> (insbesondere für Fachleute)