

**Nutzbringendes Europa!
Lösungsorientierte Ansätze für eine nationale
Umsetzung**

**5. Europäische Konferenz allgemeine,
regionale und Geschäftsluftfahrt**

19. Mai 2014, Schönhausen

Dipl.-Ing. Thomas M. Mayer, Geschäftsführer IDRF e.V.

Lösungsorientierte Ansätze für eine nationale Umsetzung

Die Herausforderung an alle Beteiligten



Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

MEMENTO FOR AVIATION RULEMAKERS (Dr. Pierre Moreillon, Lausanne)

- 1. IS THERE A NEED FOR RULEMAKING OR FOR A DECISION ?**
- 2. RULES AND DECISIONS HAVE TO BE USEFUL, NECESSARY OR ACCEPTABLE FOR AVIATION**
- 3. ONE RULE DOES NOT FIT ALL**
- 4. RECOMMENDATIONS ARE NOT STANDARDS**
- 5. THERE IS NO NEED FOR RECOMMENDATIONS TO BECOME STANDARDS**
- 6. AVIATION KNOWLEDGE IS A PREREQUISITE FOR COMPREHENSIVE REGULATION**
- 7. STAKEHOLDER INVOLVEMENT DOES NOT AFFECT AUTHORITY**

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und
Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen für
Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften
Verordnungen der EASA zur Flugsicherung,
Flughafenzertifizierung/Betrieb/Aufsicht
und zukünftig Vorfeld-Management und
Abfertigung

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Verordnungen zu Flughafenzertifizierung/Betrieb/Aufsicht:

Erfreulich: ICAO Anhang 14 als Basis, zusätzlich viele hilfreiche Erläuterungen, Konkretisierungen und Flexibilitätsansätze.

Aber auch Stolperfallen – z. B. sagt ICAO Anhang 14, 1. Kapitel, 1. Absatz:

It is not intended that these specifications limit or regulate the operation of an aircraft.

AMC1 ADR.OPS.B.090 Use of the aerodrome by higher code letter aircraft

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Verordnungen zu Flughafenzertifizierung/Betrieb/Aufsicht:

Flexibilität I – „Bestandschutz“:

Artikel 7

Abweichungen von Zulassungsspezifikationen

(1) Die zuständige Behörde darf bis zum 31. Dezember 2024 Anträge auf Erteilung eines Zeugnisses annehmen, die Abweichungen von den von der Agentur herausgegebenen Zertifizierungsspezifikationen umfassen, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Verordnungen zu Flughafenzertifizierung/Betrieb/Aufsicht:

Flexibilität II- Abweichungen sind ausdrücklich möglich:

ADR.AR.C.020 Zulassungsgrundlage

.....

b) alle Bestimmungen, für die die zuständige Behörde ein gleichwertiges Sicherheitsniveau akzeptiert hat, das vom Antragsteller nachzuweisen ist;

.....

= Equivalent Level of Safety – ELOS

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Verordnungen zu Flughafenzertifizierung/Betrieb/Aufsicht:

Flexibilität II- Abweichungen sind ausdrücklich möglich:

ADR.AR.C.025 Besondere Auflagen

- a) Die zuständige Behörde hat spezielle detaillierte technische Spezifikationen, sogenannte besondere Auflagen, für einen Flugplatz vorzuschreiben wenn die entsprechenden in ADR.AR.C.020 Buchstabe a genannten von der Agentur ausgestellten **Zulassungsspezifikationen unzureichend oder unangemessen sind**, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen von Anhang Va der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sicherzustellen, **weil**
- 1. die Zulassungsspezifikationen aufgrund physischer, topografischer oder ähnlicher Beschränkungen im Zusammenhang mit dem Standort des Flugplatzes nicht eingehalten werden können;**

= specific conditions

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Verordnungen zu Flughafenzertifizierung/Betrieb/Aufsicht:

Anforderung an die Umsetzung in Deutschland:

- Enge Kooperation Bund/Länder/Behörden/Verbände
- Die Flughäfen sind sicher, das Rad muss nicht mehr neu erfunden werden!
- Deutliche Ressourcenverbesserung BMVBl-Fachreferat und teilw. auch bei den Länderbehörden
- Durchstrukturierte und fähige Behörden!
- Gemeinsame (Staat/Industrie), lösungsorientierte, multidisziplinäre Expertenteams
- Proaktive, fordernde Kommunikation gegenüber EU/EASA (Aktion, statt Reaktion auf EASA-Standardisierungsaudits)
- Memento beachten!

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

Apron-Management Services

ADR.OR.B.005 Certification obligations of aerodromes, ~~and~~ aerodrome operators and providers of apron management services

- (a) Prior to commencing the operation of an aerodrome or the provision of apron management services or when an exemption in accordance with Article 5 has been revoked, the aerodrome operator or the provider of apron management services shall obtain the applicable certificate(s) issued by the Competent Authority.
- (b) Providers of apron management services subject to declaration shall submit a declaration to the Competent Authority prior to commencing the provision of apron management services.

Ausbildung, Handbücher, QM, SMS, Genehmigung, Aufsicht durch Behörden,...

Folgen: Steigende Kosten, Spartengewerkschaften, Qualität?

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

Apron-Management Services

Ist überhaupt eine Regulierung notwendig?

Angemessenheit? Regulierungsflut (die ADR-rules sind noch nicht mal erlassen und schon werden sie ergänzt/erweitert)

Zertifizierungspflicht/Möglichkeit der Selbsterklärung?

Kommentieren Sie die Entwürfe der EASA!

Berücksichtigen Sie das Memento!



Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Verordnungen zur Flugsicherung und deren Dienste, einige wenige Hinweise zu CNS, ANS, MET, AFIS, SERA:

SERA (EU-VO 923/2012) Neue Luft-Ver...

z.B. IFR im unkontrollierten ... nach EU-Rechtssetzung hat BMVBl in Kooperation mit AFSBw, IDRF und Nutzer-Verbänden begonnen die Um... vorzubereiten. Einführung: Dez. 2014

Prädikat: Vorbildlich 😊

ATCO-Aus- und Fortbildung, Tauglichkeitsanforderungen, Doppelbesetzung, Dienstzeiten, SMS, Handbücher,...:

Echte Herausforderung an die ... der Mittel. Ansatz aus „großer“ Flugsicherheit ... Lenkung und hoher Verkehrsdichte führt automatisch zu ... Regulierung wenn es „nur“ um TWR oder AFIS geht.

Prädikat: Teuer 😞

Hoher Druck der Gewerkschaften während Richtlinien-Arbeitsgruppen

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Leitlinien für die staatlichen Beihilfen

„Alle staatlichen Beihilfen sind verboten, es sei denn sie sind erlaubt.“

Die Leitlinien sind nur Interpretationen europ. Rechts und gerichtlicher Entscheidungen. Dennoch haben die Schriftsätze der DG Wettbewerb politische Sprengkraft. Insbesondere in Frankreich, Spanien, Schweden, Deutschland.

Zutreffende Erkenntnisse der DG Competition:

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Leitlinien für die staatlichen Beihilfen

- Linking people and regions, air transport plays a vital role in the integration and the competitiveness of Europe, ...
- The Europe 2020 Strategy ("EU 2020") underlines the importance of transport infrastructure as part of the EU's sustainable growth strategy
- AD's are still predominantly publicly owned and managed
- Common interests (investment aid):
 - Increases the mobility
 - Combats air traffic congestion at major European hub airports
 - Facilitates regional development

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Leitlinien für die staatlichen Beihilfen

Bedenken der ERAC gegenüber DG Competition:

- Complicate diagnosis – crystal ball and bureaucratic monster
- **smaller** airports **may** have difficulties in ensuring the financing of their investments and operations without public funding – this is not a “may”, it is a fact!

And this will remain the next 5, 10, 20 years!

- Transitional period doesn't match increasing costs
- Random figures without any evidence of reasonableness
- Dublication? – single airport concepts will fail (alternates for operation, effectiveness, safety, reliability)

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Leitlinien für die staatlichen Beihilfen

- Stick on your understanding airports are infrastructure
- Listen to the opinions outside aviation to understand the needs of connectivity for industry, business and society
- Take the opinion of the committee of the Regions and other transport policy papers into consideration
- Once the needs are fixed, debate with aviation industry the most effective way to fullfill these needs
- Link the operational aid primarily to safety and security regulations, not just to some figures (pax, % of this and that,...)
- **Airports are necessary for competition – they are not competition themselves!**

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Leitlinien für die staatlichen Beihilfen

Nationales Umsetzungskonzept und Zustimmung Kommission unabdingbar:

Zu erarbeiten zwischen Bund, Länder und Verbänden

- Strikte Trennung zwischen Wirtschaftszweck und Verkehrszweck/Infrastruktur/Daseinsvorsorge
- Politisch belastbar
- Ausklammern bzw. gesonderte Betrachtungen zur Wettbewerbsproblematik zwischen den Airlines
- Definition DAWI (allg. wirtschaftliches Interesse)
- Grundaufwendungen öffentliche Verkehrsinfrastrukturen mit Betriebs- und Verkehrssicherungspflicht;

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

EU-Leitlinien für die staatlichen Beihilfen

- Keine Limits für Investitionskosten (Abstufungen möglich, z.B. Gelände für RESA = pure Sicherheit; Gelände für Terminal = Wirtschaftszweck)
- Keine Limits für betriebliche Grundaufwendungen für Sicherheit und Betriebspflicht (nicht nur Terminal, auch Feuerlösch- und Rettungswesen, Windschutz, FOD). Effizienz einzufordern **SICHERHEITSRELEVANT** keinstalls aus Angst vor Beihilfverfahren beschränken!
- andere Betriebskosten wie Airline-Unterstützungsdienste beschränken.
- Passagiergrenzen beziehen sich nur auf Linienpassagiere, nicht auf die allgemeine Luftfahrt, Werkverkehre, Arbeitsluftfahrt etc.

Nationale Umsetzung europäischer Gesetze und Verordnungen in der Luftfahrt

Für alle Umsetzungsmaßnahmen gilt:

- Intensive, lösungsorientierte Befassung mit rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen bereits im Richtliniengabungsprozess,
- Kooperation zwischen Bund, Behörden und Industrie,
- Best practise-Analyse, ggf. auch im Ausland,
- Nachweis der Regulierungsnotwendigkeit,
- Angemessenheit der Mittel,
- Auf schwierige technische und/oder betriebliche Richtlinien ausgerichtete Verbesserung der Grundlagenforschung durch Bund und EU
- Oder ganz einfach gesagt: Memento berücksichtigen!

