

Die Herausforderung EASA annehmen

Facing the EASA challenge

Ein Interview mit Markus Kälin, Geschäftsleiter Pilatus Maintenance und Paul Kurrus, Präsident der Aerosulsee.

Die Schweizer Luftfahrtindustrie soll bald von den Normen der European Aviation Safety Agency (EASA) geprägt werden. Diese europaweite Harmonisierung birgt Vor- und Nachteile. Wie sich die Schweiz in die EASA einbringen kann und welches die Auswirkungen für die Unterhaltsbetriebe sind, darüber geben Markus Kälin, Präsident des Schweizerischen Verbandes flugtechnischer Betriebe (SVFB) und Paul Kurrus, Präsident der Aerosulsee, des Dachverbandes der Schweizer Luftfahrt, in diesem Interview Auskunft.

Hansjörg Bürgli, Sky News

Welchen Einfluss hat die Umsetzung der EASA-Vorschriften auf die Schweizer Maintenance-Betriebe?

Markus Kälin: Momentan herrscht noch viel Verwirrung um die Zuständigkeit der nationalen Vorschriften, der JAA-Regulations und jenen der EASA. Dies auch, weil die Fachkompetenz in der EASA momentan noch zuwenig vorhanden ist. Die Wartungsbetriebe befinden sich derzeit im Umsetzungsprozess der neuen EASA-Vorschriften. Als einziges Land sind in der Schweiz vor Jahren die JAR-Vorschriften in sämtlichen Betrieben eingeführt worden. Inzwischen sind die kleinen Firmen wieder ausgeklammert worden, sie unterstehen der V2LUB, einer nationalen Verordnung. Sie soll aber bald durch ein europäisches Regelwerk abgelöst werden, welches den Unterhalt der Kleinflugzeuge regelt.

Wie wirken sich die EASA-Vorschriften auf die Lizenzen aus?

Markus Kälin: Da wird die Schraube überall angezogen, und es wird teilweise Unsinniges gefordert. Als Beispiel nenne ich den Unterhalt einer Cessna 172. Gemäss EASA-Vorschlag müsste der Mechaniker für jeden Motortyp einen Lizenzantrag und entsprechendes Training nachweisen. Das ist schlicht und einfach nicht machbar.

Können Kleinbetriebe, welche oft solche Flugzeuge unterhalten, dies erfüllen?

Markus Kälin: Nein, das ist absolut undenkbar. Es zeigt sich, dass bei der EASA offensichtlich relativ viele Schreibtischtäter am Werk sind, die nichts von der Praxis verstehen. Zudem verursachen solche Vorschriften enorme Kosten, um die Mechaniker auszubilden und zu trainieren. Diese europäische Regelungs-Harmonisierung entstand auf Drängen von Airbus, welche in allen ihren Produktionsländern gleiche Massstäbe verlangte. Deshalb sind diese Vorschriften insbesondere für die Airline-Industrie entstanden. Dass sie nicht unverändert in der Kleinflugzeugbranche umgesetzt werden können, ist klar. Doch gerade dies versucht nun die EASA.

Paul Kurrus: Die EASA übernimmt in zunehmenden Mass die Aufgaben, für welche früher die JAA zuständig war. Die EU hat nun die Schweiz eingeladen, an der EASA teilzunehmen. Dies ist für den Luftfahrtstandort Schweiz essentiell, weil so Einfluss auf die Entstehung von Normen genommen werden kann. All diese grossen Organisationen haben das Gute, dass sie eine Harmonisierung der Regeln erreichen, was alles einfacher macht und Wettbewerbsverzerrung verhindert. Aber: Die grosse Gefahr besteht in der Bürokratisierung, Überregulierung und einer wenig differenzierten Regulierung, beispielsweise für Gross- und Kleinbetriebe oder bei nationalen Gegebenheiten. Der Beitritt der Schweiz soll am 1. April 2006 vollzogen werden, dabei müssen aber die nationalen Interessen der schweizerischen Luftfahrtindustrie gewahrt werden und der (enge) nationale Spielraum muss durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), notfalls mit dem Instrument «opt-out», ausgenützt werden.

Hat die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied überhaupt eine Chance, sich in der EASA einzubringen?

Paul Kurrus: Sehr wohl. Die Schweiz hat zwar nicht hundertprozentig die gleichen Rechte wie EU-Mitglieder, aber sie hat es durch die Qualität der Argumente immer wieder verstanden, den Zug in die richtige Richtung zu bewegen.

Markus Kälin: Das hat sich bereits bei der JAA im Part 66 (Lizenzen) gezeigt, wo wir über das BAZL bei der JAA Druck aufgesetzt haben, um den Schweizerischen Gegebenheiten in der Berufsbildung Rechnung zu tragen. Es hat bewirkt, dass die Schweiz damit Erfolg hatte. Der SVFB erwartet auch, dass das BAZL aktiv in diesen EASA-Gremien mitarbeitet. Wir als Verband können das BAZL nur sekundieren. Wir unterstützen aber die Behörde mit Expertenwissen und liefern Argumente, wo immer das notwendig ist. Wir müssen aber zur Kenntnis nehmen, dass die Industrievertreter in der EASA von den grossen europäischen Herstellern gestellt werden und nicht von Schweizer Betrieben. Als grossen

Vorteil der EASA betrachten wir die gesamte Harmonisierung innerhalb Europas. Allerdings nützt unserer Ansicht nach das BAZL nicht den vollen Handlungsspielraum aus.

Paul Kurrus: Ein nationaler Interessenverband, wie die Aerosuisse, muss eine Behörde dazu bringen, unter Respektierung ihrer Rolle, die Interessen der Industrie soweit als möglich wahrzunehmen. Beispielsweise wäre vorauseilender Gehorsam der Schweiz bei der Implementierung von Normen ein schlechter Ratgeber, vielmehr ist Gleichschritt mit den Konkurrenten anzustreben.

Markus Kälin: Da haben wir im Moment ein echtes Problem. Das BAZL hat sich zum Ziel gesetzt, eine der besten Aufsichtsbehörden Europas zu werden. Doch dies darf nicht auf dem Buckel der Industrie geschehen, indem überall das Maximum gefordert wird. Irgendjemand muss dies noch finanzieren können.

Paul Kurrus: Die Grundlage für die politische Haltung der Schweiz bildet der luftfahrtpolitische Bericht. Dieser Bericht wurde durch meinen Vorstoss im Nationalrat ausgelöst und in der Entstehung von der Aerosuisse intensiv begleitet. Im Bericht ist eines der wesentlichsten Ziele, die Wettbewerbsfähigkeit festgeschrieben. Nun muss die Balance gefunden werden zwischen einem hohen Sicherheitsstandard und der notwendigen Wettbewerbsfähigkeit.

Was könnte die Aerosuisse in diesem Punkt für die Branche tun?

Markus Kälin: Sie hat die Kontakte zur Politik. Der SVFB ist glücklicherweise mit Paul Truniger im Aerosuisse-Ausschuss vertreten. Er bringt unsere Anliegen ein. Als Verband pflegen wir auch eine Nähe zu den Kleinbetrieben mit 3 bis 15 Angestellten, welche den grössten Teil der Unterhaltsfirmen in der Schweiz ausmachen. Viele kämpfen ums Überleben, der SVFB will sie unterstützen, wo es geht. Aber er kann nur sehr bedingt politisch tätig werden, deshalb sind wir Mitglied der Aerosuisse geworden. Es nützt nichts, wenn verschiedene Luftfahrtverbände in der Schweiz politisch etwas ändern wollen, das kann nur zielgerichtet durch eine Organisation geschehen. Und das ist die Aerosuisse.

Paul Kurrus: Das Fundament für alle künftigen Gesetzgebungen für die Schweizer Luftfahrt bildet ebenfalls der luftfahrtpolitische Bericht. Darin ist auch die Luftfahrtindustrie verankert. Darin hält der Bundesrat fest, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie mit optimalen Rahmenbedingungen gefördert werden soll. Auch die Problematik der hohen Regelungsdichte, welche der Industrie Probleme bereitet, ist darin anerkannt. Darauf kann man das BAZL auch verpflichten. Als Beispiel für das erfolgreiche Wirken der Aerosuisse sei das Nichteintreten des Ständerates auf das vom UVEK geplante neue Gesetz über Gebühren und Abgaben erwähnt. Dies hätte massive neue Kosten verursacht.

Stimmen die Rahmenbedingungen für Maintenance-Betriebe in der Schweiz?

Markus Kälin: Sie sind in letzter Zeit schlechter geworden. Wir leiden unter einem enormen Kostendruck, der vorwiegend auf Überreglementierung zurückzuführen ist. Zudem spüren wir bei der Umsetzung neuer Vorschriften den «vorauseilenden Gehorsam» sehr.

Paul Kurrus: Neue Vorschriften sollten künftig immer auch auf ihre KMU-Verträglichkeit überprüft werden.

Da kommt noch einige Arbeit auf die Aerosuisse zu?

Paul Kurrus: Das Gebührenniveau der EASA bereitet mir Sorgen. Es ist viel höher, als jenes des BAZL. Da geht es nicht nur um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz, sondern der gesamten europäischen Luftfahrtindustrie gegenüber Übersee. Exorbitante EASA-Gebühren wirken sich so auch auf die Preise von Airbussen aus. Auf der anderen Seite des Atlantiks, wo Boeing wirkt, verlangt die amerikanische Aufsichtsbehörde FAA keine oder mindestens deutlich tiefere Gebühren. Das ist eine Wettbewerbsverzerrung. Deshalb ist ein enorm starker Druck auf die EASA-Gebühren wichtig. Auf keinen Fall darf zudem eine Doppelbelastung von nationaler Behörde und EASA stattfinden. Das BAZL hat uns versichert, dass dem nicht so sei.

Markus Kälin: Wir bei Pilatus erwarten eine massive Kostensteigerung. So sollen alleine die Aufsichtsgebühren für den Maintenance-Betrieb zehnmal teurer werden! Auch für die Bereiche Herstellung und Entwicklung zeichnet sich eine ähnliche Gebührenerhöhung ab. Allerdings wissen wir auch, dass das BAZL bis anhin sehr moderate Gebühren verlangt hat.

Paul Kurrus: Es darf nicht sein, dass sich die Aufsichtsbehörden voll durch Gebühren refinanzieren. Die Lösung muss in einem Mittelweg zwischen Verursacherprinzip und hoheitlichen Aufgaben, welche aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden, liegen.



Paul Kurrus und...
Paul Kurrus and...

Interview with Markus Kälin, Managing Director of Pilatus Maintenance and Paul Kurrus, President of Aerosuisse.

The Swiss aviation industry will shortly be required to conform to the standards imposed by the European Aviation Safety Agency (EASA). This pan-European harmonisation has both advantages and disadvantages. Markus Kälin, President of the Swiss Aircraft Maintenance Association (SAMA), and Paul Kurrus, President of Aerosuisse, the umbrella association of the Swiss aviation industry, talked to us about how Switzerland can make itself heard within the EASA, and about the impact of the forthcoming changes on maintenance businesses.

How will the EASA requirements affect maintenance businesses in Switzerland?

Markus Kälin: For the time being there is still great confusion about the authority of national requirements, the JAA Regulations and the EASA rules, partly because the EASA still lacks a certain amount of experience and expertise. Maintenance businesses are currently involved in the process of implementing the new EASA regulations. Many years ago, Switzerland was the only country in which JARs were introduced by all maintenance companies. In the intervening period, the small companies are finding they have been squeezed out again: they have to conform to V2LUB, a national regulation, although this will soon be replaced by European rules drafted to regulate maintenance operations on small aircraft.

And what about the impact on licences?

Markus Kälin: Things are being tightened up everywhere and some of the demands are unreasonable. Take the maintenance on a Cessna 172, for example. According to the EASA proposal, mechanics would need a licence entry and corresponding training for each different type of engine. It simply can't be done!

Can these requirements be met by the small businesses so often responsible for servicing this type of aircraft?

Markus Kälin: No, definitely not. It's obvious that the EASA is staffed by a lot of paper-pushers with little or no understanding of how things work in practice. And another thing: these rules will be hugely costly in terms of training. The move to harmonise the European regulations has been prompted by Airbus, which insists on identical standards in all its production countries. So the regulations are primarily geared to the airline industry – it seems obvious to me that they can't be imposed blanket fashion on the small aircraft sector. And yet that's exactly what the EASA is trying to do.

Paul Kurrus: A growing number of the tasks which used to be the responsibility of the JAA are now transferring to the EASA. The EU has invited Switzerland to be part of the EASA. This is a good thing for the aviation industry in Switzerland, because it means we can have a say in the new standards. The main advantage of all these organisations is that they help to ensure harmonisation, which in turn makes things easier, and prevents competitive distortion. But equally, there is a danger of bureaucratisation, overregulation and insufficiently differentiated rules - for big and small outfits, for example, or to take account of national specificities. Switzerland is scheduled to join on 1 April 2006; before that happens we have to ensure the national interests of the Swiss aviation industry are protected. The FOCA must exploit what little scope there is for national manoeuvre by using the opt-out instrument if necessary.

Not being a member of the EU, does Switzerland have any chance at all of making itself heard in the EASA?

Paul Kurrus: Certainly. Switzerland may not have quite the same rights as EU members, but we have always put forward our ideas persuasively, and known how to move things in the right direction.



... Markus Kälin im Gespräch

... Markus Kälin at the interview

Markus Kälin: We've already shown as much in our dealings with the JAA concerning Part 66 (Licences): in that particular instance the Federal Office for Civil Aviation (FOCA) put pressure on the JAA to bear factors specific to Switzerland in mind in the context of professional training. And Switzerland got what it wanted. So SAMA expects the FOCA to play an active role on the EASA committees. As an association, we can only second the FOCA. Our role is to support the authorities with expertise and arguments wherever necessary. But we have to recognise that the EASA industry representatives come from the big European manufacturers, not Swiss companies. We believe the move towards harmonisation within Europe is one of the big advantages of the EASA. It seems to us, however, that the FOCA is not making full use of the room available for manoeuvre.

Paul Kurrus: A national interest group such as Aerosuisse must ensure regulatory authorities bear industry interests in mind as far as possible. It's not a good idea, for example, to be overhasty in implementing standards: better simply to keep pace with our competitors.

Markus Kälin: We have a real problem in that area at the moment. The FOCA has set itself the goal of being one of the best supervisory authorities in Europe. That must not happen at the industry's expense by going for the maximum in every area. After all, someone has to finance it all.

Paul Kurrus: The recent report on aviation policy in Switzerland is largely responsible for shaping political opinion. The report was commissioned by the National Council at my request, and Aerosuisse has been closely involved in drafting it. The report mentions competitiveness as one of our most important goals. We need to achieve the right balance between high safety standards and an acceptable level of competitiveness.

What can Aerosuisse do for the industry in this respect?

Markus Kälin: It has the political contacts. SAMA is lucky to have Paul Truniger represent it on the Aerosuisse committee. He's there to voice our concerns. As an association we also strive for close contact with small businesses employing between 3 and 15 people – the majority of maintenance companies in Switzerland. Many of these businesses are fighting to survive, and SAMA hopes to help them wherever it can. But we only have very limited scope for political action, which is why we joined Aerosuisse. There's little point in lots of different associations trying to change things on their own – far better to orchestrate our efforts through a single organisation. And that is Aerosuisse.

Paul Kurrus: The aviation policy report will also provide the basis for all future legislation concerning Swiss aviation operations, which obviously includes the aviation industry. The Federal Council has committed itself to promoting the competitiveness of the industry by ensuring optimum framework conditions. The report also acknowledges the problems facing the industry due to excessive regulatory requirements. The FOCA can be made to give undertakings in this respect. Aerosuisse recently scored a success when it persuaded the upper chamber of the Swiss parliament not to support the new law on fees and charges proposed by the Department of the Environment, Traffic, Energy and Communications (UVEK). Such legislation would have generated even higher costs.

Are the framework conditions geared to helping maintenance businesses in Switzerland?

Markus Kälin: Well, they've got worse recently. The industry faces huge pressure from costs, mainly due to overregulation. We're also very conscious of the impact of overhasty compliance with new regulations.

Paul Kurrus: We want future regulations to be examined in terms of their compatibility with small and medium-sized enterprises.

So Aerosuisse is going to be kept busy?

Paul Kurrus: The fees charged by the EASA are a cause of concern. They're much higher than the fees paid to the FOCA. This is an important issue – not only in terms of Swiss competitiveness, but for the European aviation industry as a whole in relation to overseas suppliers. Exorbitant EASA fees will also have a negative impact on Airbus prices. On the other side of the Atlantic, in Boeing country, the FAA, the American supervisory authority, charges nothing, or much less. That's a competitive distortion. So we need to put pressure on the EASA to lower its fees. And we definitely have to prevent double charging by national authorities and the EASA. The FOCA has assured us that this will not happen.

Markus Kälin: Everyone at Pilatus expects to see a massive rise in costs – the supervisory fees for maintenance operations alone are apparently going to increase tenfold, with similar increases in Production and Development! But we are aware, of course, that the FOCA has always charged very modest fees.

Paul Kurrus: The supervisory authorities must not be allowed to re-finance themselves through fees. We need to find a solution that represents a compromise between the «cause it – pay for it!» principle and public duties financed by taxes.