

**ZUKUNFT  
BEGINNT  
OBEN**



Positionspapier des BDLI

# Sicherung transatlantischer MRO-Geschäftsbeziehungen

Deutschland als Wegbereiter  
für einen Waiver zu 14 CFR Part 120

# **Erforderlichkeit eines nationalen und europäisch synchronisierten FAA-Waivers nach 14 CFR § 120.10(a) zur Sicherung transatlantischer MRO-Geschäftsbeziehungen**

## **Executive Summary**

**Die verpflichtende Umsetzung von 14 CFR Part 120 ab Dezember 2027 zwingt FAA-genehmigte und in Deutschland ansässige MRO Betriebe zu einem US Drogen- und Alkoholtestregime, das mit deutschem und europäischem Recht nicht vereinbar ist.**

**Ohne Ausnahmegenehmigung (Waiver) drohen massive operative, rechtliche und wirtschaftliche Belastungen, die unsere Fähigkeit zur Betreuung von US Airlines direkt gefährden und perspektivisch eine Beteiligung am zivilen US-Markt für Flugzeug-/Triebwerks- und Komponenten-instandhaltung verhindern.**

**Die US-Vorschriften bieten die Möglichkeit zur Einholung einer Ausnahmegenehmigung auf nationaler Ebene, sofern die Anforderungen nicht im Einklang mit nationalem Recht umsetzbar sind und ein vergleichbarer Sicherheitsstandard erreicht werden kann. Folglich benötigt die deutsche MRO Industrie dringend die Unterstützung des BMV zur Erwirkung einer solchen Ausnahmegenehmigung für Deutschland.**

## **Hintergründe**

Die verpflichtende Einhaltung von 14 CFR Part 120 – dem US amerikanischen Drogen- und Alkoholtestprogramm für sicherheitsrelevantes Luftfahrtpersonal – betrifft künftig auch ausländische Part 145 Instandhaltungsbetriebe, die für US Airlines (Part-121 und Part-125 Operator) tätig sind. Ab 20. Dezember 2027 müssen damit auch deutsche MRO Standorte ein vollwertiges, DOT-konformes Testprogramm nach 49 CFR Part 40 implementieren.

Dies umfasst verpflichtende Maßnahmen wie Zufalls-, Verdachts-, Unfall-, Wiederaufnahme und Folge- bzw. Rehabilitierungstests, den Einsatz von US Department of Health and Human Services (HHS) zertifizierten Laboren, die Benennung eines in Nordamerika ausgebildeten Medical Review Officer (MRO) sowie streng geregelte Dokumentations- und Meldepflichten von personenbezogenen Gesundheitsdaten und Testergebnissen an US Behörden.

Für deutsche MRO Betriebe entsteht dadurch ein erheblicher Umsetzungsaufwand, da dieses US Regime parallel zu bestehenden europäischen und nationalen Arbeitsschutz und Datenschutzbestimmungen laufen muss. Insbesondere der Einsatz US zertifizierter Testinfrastruktur, die Vereinbarkeit mit deutschem Datenschutzrecht sowie die organisatorische Belastung für Betriebe und Beschäftigte stellen zentrale Herausforderungen dar.

## Problembeschreibung

Ein Verlust der FAA Betriebsgenehmigungen für außerhalb der Vereinigten Staaten ansässige MRO Betriebe hätte weitreichende und substanzielle Auswirkungen auf die deutsche Luftfahrtindustrie. Er würde nicht nur die unmittelbare Fortführung bestehender Geschäftsbeziehungen mit in den USA ansässigen Luftfahrtunternehmen unmöglich machen, sondern darüber hinaus auch zahlreiche weitere Kundenbeziehungen erheblich beeinträchtigen. Viele internationale Airlines, Leasinggesellschaften und Betreiber verlangen zwingend eine Freigabebescheinigung der durchgeführten Arbeiten gem. EASA und FAA Vorschriften, unabhängig davon, ob das Luftfahrzeug unmittelbar in den USA registriert ist oder dort betrieben wird.

Ein Wegfall der FAA Genehmigung würde somit faktisch den Ausschluss deutscher MRO Betriebe aus wesentlichen Segmenten des globalen Wartungs und Instandhaltungsmarktes bedeuten. Gleichzeitig würden damit die über Jahre erreichten regulatorischen Vereinfachungen und gegenseitigen Anerkennungen im

Rahmen des bilateralen Lufttüchtigkeitsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union erheblich entwertet. Die angestrebte Reduzierung von Doppelprüfungen, administrativen Mehrfachanforderungen und regulatorischen Redundanzen würde faktisch rückgängig gemacht.

In der Gesamtwirkung wäre die deutsche Luftfahrtindustrie in zentralen Geschäftsbereichen akut gefährdet und in ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit massiv eingeschränkt. Dies hätte nicht nur signifikante wirtschaftliche Folgen für die betroffenen Unternehmen selbst, sondern auch für den Luftfahrtstandort Deutschland insgesamt, einschließlich Beschäftigung, Investitionen und technologischer Kompetenz.

Die folgenden Faktoren machen eine Umsetzung der Anforderungen nach 14 CFR Part 120 außerhalb der Vereinigten Staaten derzeit faktisch unmöglich und gefährden unmittelbar die Aufrechterhaltung der FAA Betriebsgenehmigung europäischer MRO Betriebe.

<b>❶ Fehlende US zertifizierte Laborkapazitäten in Deutschland und der EU</b>	Die nach FAA Vorgaben erforderlichen, speziell zertifizierten Test- und Auswertungslabore stehen in Deutschland – und in Europa – nicht zur Verfügung. Der Aufbau entsprechender Kapazitäten wäre mit erheblichem zeitlichem, organisatorischem und finanziellem Aufwand verbunden und kurzfristig nicht realisierbar.
<b>❷ Unauflösbare Konflikte mit deutschem und europäischem Datenschutzrecht</b>	Die Erhebung, Verarbeitung, Speicherung und mögliche Übermittlung sensibler Gesundheitsdaten im Rahmen von Drogen- und Alkoholtests steht in einem grundlegenden Spannungsverhältnis zur Datenschutz Grundverordnung (DSGVO). Insbesondere die Anforderungen an Zweckbindung, Datenminimierung, Speicherbegrenzung sowie an Drittstaatenübermittlungen lassen sich mit den FAA Vorgaben nur sehr eingeschränkt oder gar nicht vereinbaren.
<b>❸ Arbeitsrechtliche Grenzen bei verpflichtenden medizinischen Tests</b>	Nach deutschem Arbeitsrecht sind verpflichtende medizinische Untersuchungen nur unter engen Voraussetzungen zulässig. Die in 14 CFR Part 120 vorgesehenen Testregime – einschließlich anlassloser und stichprobenartiger Tests – greifen tief in Persönlichkeitsrechte der Beschäftigten ein und sind ohne freiwillige Einwilligung sowie kollektivrechtliche Absicherung rechtlich nicht durchsetzbar.

**❶ Erhebliche  
Zusatzkosten und  
bürokratische  
Komplexität für  
MRO Betriebe**

Die Implementierung eines vollumfänglichen FAA konformen Testprogramms würde erhebliche laufende Kosten verursachen, zusätzliche administrative Strukturen erfordern und die betriebliche Organisation nachhaltig belasten. Dies stünde in keinem angemessenen Verhältnis zum erzielten Sicherheitsgewinn, insbesondere vor dem Hintergrund bereits bestehender europäischer Sicherheits- und Aufsichtssysteme.

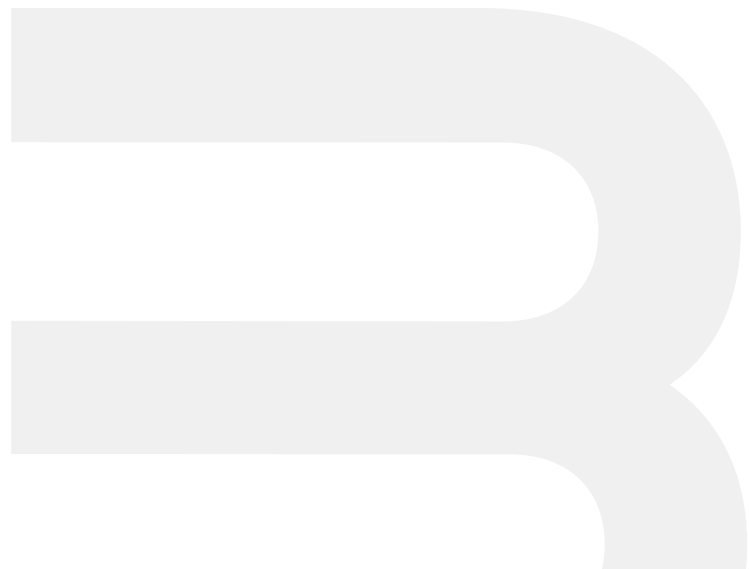
In ihrer Gesamtheit zeigen diese Faktoren, dass die vollständige Umsetzung von 14 CFR Part 120 außerhalb der USA nicht nur praktisch kaum realisierbar ist, sondern systemisch im Widerspruch zu den rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen in Deutschland und der Europäischen Union steht. Ohne eine geeignete Ausnahmelösung besteht daher ein akutes Risiko für den Fortbestand der FAA Genehmigungen und damit für die internationale Marktposition der deutschen Luftfahrtindustrie.

## Vorgeschlagene politische Maßnahmen auf nationaler Ebene

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) sollte aufbauend auf den bereits erfolgten fachlichen Austauschen auf Ebene des BMV sowie mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) den Dialog weiter vertiefen und in einen strukturierten bilateralen Austausch mit der Federal Aviation Administration (FAA) sowie dem U.S. Department of Transportation (DOT) eintreten. Ziel sollte es sein, die Beantragung eines nationalen Waivers gemäß 14 CFR § 120.10(a) formal zu prüfen und vorzubereiten.

Ein solcher Waiver würde es deutschen Instandhaltungs-, Reparatur- und Überholungsbetrieben (MRO) ermöglichen, auch weiterhin Geschäftsbeziehungen mit US-amerikanischen Luftfahrtunternehmen aufrechtzuerhalten, ohne dass die vollständige Implementierung eines US-konformen Drogen- und Alkoholtestprogramms erforderlich wäre. Damit würde eine rechtssichere und praktikable Lösung geschaffen, die den besonderen regulatorischen Rahmenbedingungen außerhalb der Vereinigten Staaten Rechnung trägt.

Im Rahmen dieses bilateralen Austauschs sollte das BMV gegenüber der FAA darlegen, dass die unmittelbare Anwendung der Anforderungen aus 14 CFR Part 120 – insbesondere die verpflichtende Durchführung von präventiven, anlassbezogenen und stichprobenartigen Drogen- und Alkoholtests nach US-Regelwerk – in einem grundlegenden Konflikt mit bestehenden deutschen und europäischen Rechtsnormen steht. Dies betrifft insbesondere das Arbeitsrecht, den Datenschutz sowie geltende Mitbestimmungs- und Grundrechtsprinzipien, die eine vollständige und unveränderte Übernahme der US-Vorgaben faktisch ausschließen.



## Vorgeschlagene politische Maßnahmen auf europäischer Ebene

Eine zusätzliche, wesentliche Herausforderung ergibt sich aus der strukturellen Organisation der europäischen Luftfahrtindustrie. Zahlreiche Instandhaltungs-, Reparatur- und Überholungsbetriebe (MRO) sind nicht ausschließlich in Deutschland ansässig, sondern operieren grenzüberschreitend innerhalb der Europäischen Union oder gehören zu Konzernen mit Standorten in mehreren EU Mitgliedstaaten. Diese Unternehmen unterliegen zwar national unterschiedlichen arbeits- und datenschutzrechtlichen Ausprägungen, bewegen sich jedoch innerhalb eines weitgehend harmonisierten europäischen Rechtsrahmens, insbesondere durch das EU Arbeitsrecht, die Datenschutz Grundverordnung (DSGVO) sowie die luftfahrtrechtliche Aufsicht durch die EASA.

**Vor diesem Hintergrund wäre ein rein nationaler Waiver zwar ein wichtiger erster Schritt, jedoch nur begrenzt wirksam. Unterschiedliche Regelungen oder Ausnahmegenehmigungen auf Ebene einzelner Mitgliedstaaten würden zu:**

- Fragmentierung der Compliance Anforderungen,
- ungleichen Wettbewerbsbedingungen innerhalb des europäischen Binnenmarkts,
- sowie zu erheblicher Rechtsunsicherheit für multinationale MRO Organisationen führen.

Daher sollte das Bundesministerium für Verkehr (BMV) auf nationaler Ebene eine aktive Vorreiterrolle einnehmen und auf dieser Grundlage einen nationalen Waiver-Ansatz nach 14 CFR § 120.10(a) gegenüber der FAA vorantreiben. Ein solcher Schritt könnte Pioniercharakter innerhalb der Europäischen Union entfalten und als belastbares Referenzmodell dienen, auf das sich andere EU-Mitgliedstaaten in vergleichbarer rechtlicher und industrieller Ausgangslage stützen können.

Der bisherige Austausch auf nationaler und europäischer Ebene zeigt deutlich, dass es sich hierbei nicht um ein isoliertes nationales Anliegen, sondern um eine strukturelle regulatorische Herausforderung handelt, die eine politisch abgestimmte und international verhandelte Lösung erfordert. Der BDLI erklärt ausdrücklich seine Bereitschaft, diesen Prozess aktiv und konstruktiv zu unterstützen, fachliche Expertise aus der Industrie einzubringen, relevante Informationen zu bündeln und den Austausch zwischen Industrie, nationalen Behörden und europäischen Institutionen nach Kräften zu begleiten.

## Ansprechpartner des BDLI

Andreas Vali | Referent Luftfahrt  
vali@bdli.de | Tel:491723094814

## Über die Luft- und Raumfahrtindustrie

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie, vertreten durch den BDLI e.V., ist integraler Bestandteil der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie. Die Branche spielt als strategische Schlüsselindustrie eine entscheidende Rolle für die technologische und wirtschaftliche Souveränität der Europäischen Union. Sie befördert wirtschaftliches Wachstum, technologische Innovation und internationale Konnektivität. Allein in Deutschland trägt die Branche mit über 120.000 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von über 52 Mrd. Euro erheblich zum BIP bei.

Über Dekaden hinweg hat sich Europa in gemeinsamer Anstrengung von Industrie, Mitgliedsstaaten und Europäischer Union eine Führungsposition in der Luft- und Raumfahrtindustrie erarbeitet. Diese gilt es gegenüber den internationalen Wettbewerbern zu erhalten und weiter auszubauen. Angesichts tiefgreifender technologischer, politischer und industrieller Veränderungen sind hierfür nachhaltige Investitionen in Forschung und Innovation notwendig.

**Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e. V.**

ATRIUM | Friedrichstr. 60 | 10117 Berlin  
Tel. +49 30 2061 40-0 | kontakt@bdli.de



[www.bdli.de](http://www.bdli.de)