

STELLUNGNAHME NR. 04/2006

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission 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**

„Officially recognised standard“

(Offiziell/amtlich anerkannter Standard - amtlich anerkanntes Eichmaß)

I. Allgemeines

1. Zweck dieser Stellungnahme ist die vorgesehene Änderung der Absätze M.A.301 (2) und 147.A.105 (f) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission¹. Mit dieser Regelsetzungsmaßnahme soll die Bedeutung des Begriffs „officially recognised standard“ (offiziell/amtlich anerkannter Standard - amtlich anerkanntes Eichmaß) geklärt werden.
2. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden als Agentur bezeichnet) ist am Regelsetzungsverfahren direkt beteiligt. Sie unterstützt die Kommission bei ihren Durchführungsaufgaben durch die Ausarbeitung von Entwürfen für Verordnungen und deren Änderungen zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 (im Folgenden als Grundverordnung bezeichnet²), die als „Stellungnahmen“ übermittelt werden (Artikel 14 Absatz 1). Außerdem erarbeitet sie im Zulassungsverfahren eingesetzte annehmbare Nachweisverfahren (*Acceptable Means of Compliance*, AMC) und Anleitungen (*Guidance Material*, GM) (Artikel 14 Absatz 2).
3. Der Wortlaut dieser Stellungnahme wurde von der Agentur erarbeitet. Zu diesem Wortlaut wurden alle beteiligten Parteien nach Artikel 43 der Grundverordnung sowie nach den Artikeln 5 Absätze 3 und 6 des Regelsetzungsverfahrens der EASA³ angehört.
4. Diese Regelsetzungsmaßnahme ist Teil des Regelsetzungsprogramms der Agentur für 2006 und stellt die Umsetzung der Regelsetzungsaufgabe MDM.013 dar.
5. Diese Stellungnahme wurde nach dem Regelsetzungsverfahren der EASA und im Einklang mit den Bestimmungen von Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 angenommen.

II. Inhalt der Stellungnahme

6. In ihren Stellungnahmen zum Konsultationspapier zur Annahme der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 und zu den einschlägigen AMC/GM-Unterlagen haben nationale Behörden und Industrie eine Klärung des Begriffs „officially recognised standard“ (offiziell/amtlich anerkannter Standard - amtlich anerkanntes Eichmaß) gefordert, der in den Absätzen M.A.301(2), M.A.402(b), M.A.606(f), M.A.608(b), 145.A.30(f), 145.A.40(b) und 147.A.105(f) der genannten Verordnung verwendet wird.

¹ ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1.

² Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1701/2003 der Kommission vom 24. September 2003 (ABl. Nr. L 243 vom 27.9.2003, S. 5).

³ Beschluss des Verwaltungsrats bezüglich des für die Agentur geltenden Verfahrens für die Abgabe von Stellungnahmen sowie die Erstellung von Zulassungsspezifikationen und Anleitungen („Regelsetzungsverfahren“) (EASA MB/7/03 vom 27.6.2003).

7. In einigen Kommentaren wurde der Begriffsbestandteil „officially“ (offiziell/amtlich) für mehrdeutig erachtet, und in anderen wurde darauf verwiesen, dass unklar sei, welche Behörde oder Einrichtung Standards zu offiziellen/amtlichen erkläre. Zu den verschiedenen Lösungsvorschlägen gehörte zunächst die Klarstellung dieses Begriffs durch AMC/GM-Material, zweitens der Ersatz der Formulierung „officially recognised standard“ durch „a standard recognised by the competent authority“ (ein von der zuständigen Behörde anerkannter Standard) und schließlich das Einfügen von „or national regulations“ (oder nationale Bestimmungen) nach „officially recognised standard“. Angesichts aller dieser Kommentare gelangte die Agentur zu der Auffassung, das Konzept müsse durch einen Beschluss über die Einführung von AMC/GM-Material fortentwickelt werden, um Zweifel in diesem Bereich zu beseitigen.
8. Im ersten Anwendungsjahr der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 zeigte sich außerdem, dass der Wortlaut zweier Absätze aus ihren Anhängen, die auf den Begriff „officially recognised standard“ Bezug nehmen, einige Fehler und Unstimmigkeiten enthält. Wie diese zu beheben sind, ist ebenfalls Gegenstand dieser Stellungnahme. Die Notwendigkeit, Fehler und Unstimmigkeiten in den Absätzen M.A.301 (2) und 147.A.105 (f) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission zu bereinigen, zwingt die Agentur, zusätzlich zum ursprünglich durch TOR MDM-13 festgelegten „Produkt“ (Entscheidung des Exekutivdirektors) eine Stellungnahme zu übermitteln.
9. Nach gründlicher Analyse der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission wurde festgestellt, dass der Begriff „officially recognised standard“ mehrfach, aber in nur vier klar definierten Szenarios verwendet wird:
- a) M.A.301 (2) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit „Die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs und die Betriebstüchtigkeit sowohl der Betriebs- als auch der Notausrüstung müssen sichergestellt werden durch (...) die Korrektur von Mängeln oder Schäden, die den sicheren Betrieb beeinflussen, in Übereinstimmung mit einem offiziell anerkannten Standard“.
 - b) M.A.402 (b), M.A.608 (b) und 145.A.40 (b) „Werkzeuge und Ausrüstungen müssen geprüft und mittels eines amtlich anerkannten Eichmaßes kalibriert werden“.
 - c) M.A.606 (f) und 145.A.30 (f) „Personal, das spezialisierte Aufgaben ausführt, (...) muss gemäß einem offiziell anerkannten Standard qualifiziert sein“.
 - d) 147.A.105 (f) „Die Erfahrungs- und Qualifikationsstandards der Ausbilder und Prüfer für theoretische und praktische Prüfungen müssen gemäß einem offiziell anerkannten Standard nachgewiesen werden“.
10. In Absatz 21A.303 des Abschnitts K „Bau- und Ausrüstungsteile“ der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission⁴ heißt es: „Die Konformität von Bau- und Ausrüstungsteilen, die in als Muster zugelassene Produkte eingebaut werden

⁴ ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6.

sollen, ist nachzuweisen: (...) bei Standardteilen gemäß amtlich anerkannten Standards". Zur Erläuterung des Begriffs „amtlich anerkannte Standards" wurde die folgende Anleitung in GM Nr. 2 zu 21A.303 (c) der Entscheidung Nr. 2003/1/RM⁵ gegeben: „officially recognised standard means those standards established or published by an official body whether having legal personality or not, which are widely recognised by the air transport sector as constituting good practice" (mit „officially recognised standard" ist ein Standard gemeint, den eine amtliche Stelle mit oder ohne eigene Rechtspersönlichkeit festgelegt und veröffentlicht hat, und der als vorbildliche Lösung im Bereich des Luftverkehrs breite Anerkennung findet).

11. Die Agentur ist der Auffassung, dass GM Nr. 2 zu 21A.303 (c) inhaltlich analog auch auf die Absätze M.A.402 (b), M.A.608 (b), 145.A.40 (b), M.A.606 (f) und 145.A.30 (f) Anwendung finden kann, da der technische Kontext eines in der Industrie bereits verfügbaren technischen Standards derselbe ist. In diesem Sinne wurde deshalb zu den oben genannten Absätzen konsistentes AMC-Material entwickelt.
12. Im Fall von M.A.301 (2) sollte der Verweis auf einen „offiziell anerkannten Standard" durch die Formulierung „gemäß den Vorgaben in M.A.304 und/oder M.A.401" ersetzt werden, da der Gesetzgeber auf die anerkannten Vorgaben gemäß den einschlägigen Verordnungen verweisen wollte.
13. Beim Verweis auf den „offiziell anerkannten Standard" in Absatz 147.A.105 (f) schließlich scheint ein redaktionelles Versehen vorzuliegen. Es heißt dort: „Die Erfahrungs- und Qualifikationsstandards der Ausbilder und Prüfer für theoretische und praktische Prüfungen müssen gemäß einem offiziell anerkannten Standard nachgewiesen werden“. Mit der Annahme der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission beabsichtigte der Gesetzgeber, die Erfahrungs- und Qualifikationsstandards der Ausbilder und Prüfer für theoretische und praktische Prüfungen von der zuständigen Behörde festlegen zu lassen. Deshalb sollte die Formulierung „müssen gemäß einem offiziell anerkannten Standard nachgewiesen werden" ersetzt werden durch „müssen gemäß von der zuständigen Behörde veröffentlichten Kriterien nachgewiesen werden“.

III. Konsultation

14. Um den optimalen Ablauf des Konsultationsverfahrens zu sichern, wurde am 12. Januar 2006 eine Ankündigung des Änderungsvorschlags (*Notice of Proposed Amendment* – NPA 01/2006) auf der Website der Agentur veröffentlicht (www.easa.europa.eu). Die Agentur veröffentlichte diese NPA ferner zusammen mit dem Entwurf der Stellungnahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit.
15. Bis zum Fristablauf gingen bei der Agentur 12 Kommentare von nationalen Behörden, Berufsorganisationen und Privatpersonen ein.

⁵ *Decision of the Executive Director to the Agency of 17 October 2003 on acceptable means of compliance and guidance material to Part- 21 (AMC&GM to Part-21)* (Entscheidung des Exekutivdirektors der Agentur vom 17. Oktober 2003 über annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen zu Teil 21 (AMC und GM zu Teil 21)).

16. Alle eingegangenen Kommentare wurden bestätigt und in einem Kommentar-/Antwortdokument (*Comment Response Document* - CRD) zusammengefasst, das gemeinsam mit der vorliegenden Stellungnahme auf der Website der Agentur veröffentlicht wurde. Dieses CRD enthält eine Liste aller Personen und Organisationen, die Kommentare eingereicht haben, sowie die Antworten der Agentur.
17. Die meisten Kommentare unterstützten die Regelsetzungsaufgabe, forderten die Korrektur von Versehen (Layout, Nummerierung usw.) und wurden berücksichtigt.
18. Nach Artikel 8 des Standardregelsetzungsverfahrens der EASA wurde das CRD am 5. Juli 2006 auf der Website der Agentur (www.easa.europa.eu) veröffentlicht.
19. Bis zum Fristablauf (5. September 2006) gingen bei der Agentur keine weiteren Kommentare ein.

IV. Folgenabschätzung

20. Zweck der Stellungnahme

Ziel der NPA 1/2006 war es, das Konzept des „*officially recognised standard*“ (offiziell/amtlich anerkannter Standard - amtlich anerkanntes Eichmaß) durch AMC-Material für Teil M und Teil 145 klarzustellen und die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission zu ändern, um Fehler und Unstimmigkeiten in den Absätzen M.A.301 (2) und 147.A.105 (f) zu bereinigen.

21. Optionen

Untätigkeit: Die von den Interessengruppen gewünschte Klärung des Begriffs „*officially recognised standard*“ erfolgt nicht, und die in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission enthaltenen Fehler und Unstimmigkeiten bleiben bestehen.

Vorliegende Stellungnahme: Klärt die Bedeutung des Begriffs „*officially recognised standard*“ und bereinigt Fehler und Unstimmigkeiten in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission.

22. Betroffene Bereiche

Personen und Betriebe, die Luftfahrzeuge instand halten, Ausbilder und Prüfer für theoretische und praktische Prüfungen sowie Ausbildungsbetriebe.

23. Folgen

Sicherheitsrelevante Auswirkungen: Die Stellungnahme klärt die Lage, sorgt für weniger Zweifel und Missverständnisse und wirkt sich somit positiv auf die Sicherheit aus.

Wirtschaftliche Auswirkungen: Bei der ersten Option verfahren die Interessengruppen wie bisher: die wirtschaftlichen Auswirkungen sind gleich null. Die finanziellen Auswirkungen der zweiten Option, durch die übliche Verfahrensweisen für offiziell erklärt werden, sind gering.

Auswirkungen auf die Umwelt: Es werden keine Auswirkungen erwartet.

Soziale Auswirkungen: Es werden keine Auswirkungen erwartet.

Sonstige Luftfahrtvorschriften außerhalb der Zuständigkeit der EASA: Es werden keine Auswirkungen erwartet.

Vergleichbare ausländische Regulierungsanforderungen: Keine.

24. Schlussfolgerung der Folgenabschätzung

Gestützt auf die Folgenabschätzung ist die Agentur der Auffassung, dass die Umsetzung der Vorschläge gerechtfertigt ist.

Köln, 13. Dezember 2006

P. GOUDOU
Exekutivdirektor