



**STELLUNGNAHME NR. 06/2010**

**DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT**

**vom 29. November 2010**

**zur Möglichkeit der Änderung von 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**

*„Teil-145 Einfache und mehrfache Freigabe“*

## I. Allgemeines

1. Zweck dieser Stellungnahme ist es, die Haltung der Agentur in Bezug auf die Möglichkeit der Änderung von Verordnung (EG) Nr. 2042/2003<sup>1</sup> der Kommission hinsichtlich des Themas „Teil-145 Einfache und mehrfache Freigabe“ zu klären. Die Gründe für diese Regelsetzungsaktivität sind nachfolgend beschrieben.
2. Die Stellungnahme wurde entsprechend dem vom Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (die Agentur) festgelegten Verfahren<sup>2</sup> und gemäß den Vorschriften von Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008<sup>3</sup> (die Grundverordnung) angenommen.
3. Absatz 145.A.50(a) von Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission besagt: „Eine Freigabebescheinigung darf im Namen des Betriebs von dem entsprechend freigabeberechtigten Personal erst ausgestellt werden, wenn es geprüft hat, dass alle verlangten Wartungsarbeiten ordnungsgemäß vom Betrieb gemäß den in 145.A.70 vorgeschriebenen Verfahren unter Berücksichtigung der in 145.A.45 aufgeführten Instandhaltungsangaben durchgeführt worden sind und keine bekannten Tatbestände der Nichterfüllung vorliegen, die die Flugsicherheit ernsthaft gefährden.“

Zudem besagt Absatz 145.A.50(b): „Eine Freigabebescheinigung muss vor dem Flug nach Vollendung aller Instandhaltungsarbeiten ausgestellt werden.“

Die Formulierung von Punkt 145.A.50(b) lässt die beiden folgenden Interpretationen zu:

- **Interpretation 1:** Es muss eine einfache Freigabebescheinigung vorhanden sein, die alle vor dem Flug auszuführenden Instandhaltungsarbeiten abdeckt [da 145.A.50(b) „Eine Freigabebescheinigung...“ besagt].
  - **Interpretation 2:** Die vor dem Flug auszuführenden Instandhaltungsarbeiten können in beliebig viele Instandhaltungselemente aufgeteilt werden [da 145.A.50(b) „...nach Vollendung aller Instandhaltungsarbeiten...“ besagt], und für jedes dieser Instandhaltungselemente wird eine Freigabebescheinigung ausgestellt.
4. Durch die Mehrdeutigkeit der Verordnung sind in Europa unterschiedliche angewendete Freigabeverfahren für Luftfahrzeuge entstanden, darunter die einfache Freigabe, die mehrfache Freigabe und Variationen bzw. Kombinationen aus beiden. Jedes Verfahren weist seine eigenen Vor- und Nachteile auf, die wie folgt zusammengefasst werden könnten:

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 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 (ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1). Zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 962/2010 der Kommission vom 26. Oktober 2010 (ABl. L 281 vom 27.10.2010, S. 78).

<sup>2</sup> Beschluss des Verwaltungsrats bezüglich des von der Agentur zur Ausgabe von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Leitlinien anzuwendenden Verfahrens. EASA MB 08-2007 vom 11.06.2007 („Verfahren zum Erstellen von Regelsetzungen“).

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europaparlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.03.2008, S. 1). Zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europaparlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 (ABl. L 309 vom 24.11.2009, S. 51).

- **Einfache Freigabe:** Die Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge wird von einer einzigen Person nach einer einzigen oder mehreren Instandhaltungstätigkeiten durchgeführt, die von berechtigtem Personal entsprechend abgezeichnet werden.
  - Vorteile:
    - Der Pilot erhält eine einfache Freigabe, aus der er entnehmen kann, dass alle vom Betreiber in Auftrag gegebenen Instandhaltungsarbeiten abgeschlossen wurden.
    - Bei ordnungsgemäßer Durchführung sollte gewährleistet sein, dass alle Instandhaltungstätigkeiten ordnungsgemäß koordiniert wurden.
  - Nachteile:
    - Dazu muss der Geltungsbereich der Person, die die Freigabebescheinigung unterzeichnet (sowie ihrer Organisation), die Arbeiten bzw. die Berechtigung für alle von der Freigabe abgedeckten Aufgaben beinhalten.
    - Die volle Verantwortung für alle Instandhaltungstätigkeiten fällt dieser Person zu.
    - Die Umsetzung ist sehr schwierig, wenn mehrere Instandhaltungsorganisationen am Instandhaltungsereignis beteiligt sind.
- **Mehrfache Freigabe:** Es werden mehrere Freigabebescheinigungen ausgestellt, die jeweils bestimmte Instandhaltungsaufgaben abdecken.
  - Vorteile:
    - Jede Organisation und das gesamte freigabeberechtigte Personal können die Verantwortung nur für die Instandhaltungsaufgaben übernehmen, die sie durchgeführt und bescheinigt haben.
  - Nachteile:
    - Der Pilot erhält mehrere Freigabebescheinigungen. Dies erschwert es zu überprüfen, ob alle vom Betreiber in Auftrag gegebenen Instandhaltungsarbeiten abgeschlossen wurden.
    - Sie beziehen sich nicht eindeutig auf die Koordinierungstätigkeiten, die zwischen den unterschiedlichen freigabeberechtigten Mitarbeitern oder zwischen unterschiedlichen Organisationen erforderlich sind.

5. Um diese Fragen anzusprechen, schuf die Agentur eine Regelsetzungsaufgabe (145.012). Zudem wurde eine Entwurfsgruppe eingerichtet, der Vertreter von Behörden, Verbänden von Luftfahrzeuginstandhaltungspersonal sowie Vertreter aus der Industrie und EASA-Experten angehören.

6. Die Aufgabe der Gruppe wurde in der entsprechenden Aufgabenbeschreibung erläutert, die auf der folgenden Webseite der Agentur aufgeführt ist:  
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Das Dokument besagt:

„In Europa bestehen zwei Freigabesysteme nebeneinander: Die einfache Freigabe und die mehrfache Freigabe. Dies kann Missverständnisse und mögliche Sicherheitsprobleme zur Folge haben. Daher baten Industrie und nationale Luftfahrtbehörden, dieses Problem zu klären, sodass – wenn möglich – nur noch ein System beibehalten wird.“

7. Die während der Aufgabe 145.012 durchgeführten Arbeiten führten jedoch zu dem Schluss, es sei nicht sinnvoll, nur eines dieser Systeme beizubehalten, da jedes von ihnen seine Vor- und Nachteile habe. Besser sei es, ein System zu schaffen, das die Vorteile beider Systeme beinhaltet und gleichzeitig dem Betreiber und den Instandhaltungsorganisationen Flexibilität bietet. Dieses System sollte sicherstellen und dem Piloten klar mitteilen, dass alle Aufgaben abgeschlossen und entsprechend koordiniert wurden; es sollte eine klare Linie der Verantwortlichkeiten bieten; und es sollte gleichzeitig typische Verfahren wie die Freigabe der Instandhaltung zulassen, wenn Mängel festgestellt werden (d. h. NDT-Inspektionen) oder wenn das Luftfahrzeug in einer nicht-genehmigten Konfiguration belassen wird (d. h. Ausbau eines Motors zur Erhaltung).

All dies wird durch ausreichendes Material zu annehmbaren Nachweisverfahren/Anleitungen ergänzt und soll eine stärkere Harmonisierung während der Umsetzung und Verbesserung der Sicherheit gewährleisten.

## II. Anhörung

8. Basierend auf den Beiträgen der Entwurfsgruppe gab die Agentur am 28. Juni 2007 die Ankündigung eines Änderungsvorschlags (NPA) 2007-09 heraus und veröffentlichte sie auf ihrer Webseite unter: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
9. Bis zum Stichtag am 28. Oktober 2007 (der ursprüngliche Anhörungszeitraum von drei Monaten wurde um einen Monat verlängert) gingen bei der Agentur 242 Kommentare von nationalen Luftfahrtbehörden, Berufsorganisationen und Privatunternehmen ein.
10. Die bei der externen Anhörung der Ankündigung eines Änderungsvorschlags eingegangenen Kommentare zeigten deutliche Bedenken der nationalen Behörden und Beteiligten über die Komplexität und die Auswirkungen des in der Ankündigung eines Änderungsvorschlags vorgeschlagenen Konzepts.
11. Um auf diese Bedenken einzugehen, wurde eine Prüfungsgruppe eingerichtet. Dieser gehörten die Mitglieder der für den Entwurf der Anhörung eines Änderungsvorschlags zuständigen Arbeitsgruppe und ein Experte der Standardisierungsabteilung (EASA) sowie ein Experte aus der Industrie als Vertreter des Verbands der europäischen Regionalfluglinien (ERA) an. Ziel war die Erstellung des entsprechenden Kommentar-Antwort-Dokuments (CRD).
12. Nach Prüfung der Kommentare entschied die Prüfungsgruppe, das vorgeschlagene Konzept deutlich zu vereinfachen und gleichzeitig die Ziele der Aufgabe beizubehalten. Die Änderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- a. Das in der Ankündigung eines Änderungsvorschlags vorgeschlagene Konzept beruhte auf der Ausstellung von drei verschiedenen Bescheinigungen [Instandhaltungsfreigabebescheinigung (MRC), Basis-Instandhaltungsfreigabebescheinigung (BMRC) und Freigabebescheinigung (CRS)]. Es wurde durch ein wesentlich vereinfachtes Konzept ersetzt, das auf der Ausstellung von einer oder mehreren Freigabebescheinigungen und einer Endfreigabebescheinigung beruhte. Darin enthaltene besondere Punkte:
    1. Freigabebescheinigungen (CRS):
      - Sie wurden von jeder Teil-145-Organisation ausgestellt, die an einem Instandhaltungsereignis beteiligt war.

- Ihr Zweck war es zu bescheinigen, dass die Instandhaltung von dieser Organisation durchgeführt wurde. Demzufolge mussten sie vom freigabeberechtigten Personal mit den entsprechenden Linzenzkategorien sowie Muster- oder Gruppenkategorien ausgestellt werden.
- Die Teil-M-Organisation gemäß Unterabschnitt G (CAMO) kann entscheiden, ob sie es bevorzugt, ein technisches Bordbuch zu führen, bei dem jede Aufgabe freigegeben wird, oder lieber ein technisches Bordbuch zu führen, bei dem die Aufgaben abgezeichnet und dann als Aufgabenblock freigegeben werden.
- Sie könnten ausgestellt werden, selbst wenn der Nachweis nicht erfüllt wurde (d. h. NDT-Inspektion wurde von einer Organisation der Kategorie D1 durchgeführt, wobei Risse gefunden wurden), oder selbst wenn das Luftfahrzeug in einer nicht lufttüchtigen Konfiguration belassen wurde (d. h. der Arbeitsauftrag erfordert den Ausbau der Motoren zu Erhaltungszwecken), so lange dies in der Freigabebescheinigung ordnungsgemäß aufgezeichnet und der CAMO mitgeteilt wurde.

Dennoch müssten all diese nicht erfüllten Nachweise bzw. nicht genehmigten Konfigurationen bei der entsprechenden Freigabebescheinigung letztendlich behoben oder ordnungsgemäß aufgeschoben werden.

- Freigabeberechtigtes Personal würde die volle Verantwortung für Instandhaltung und aufgeschobene Artikel übernehmen, die von der von ihnen ausgestellten Freigabebescheinigung abgedeckt werden.

## 2. Endfreigabebescheinigung (End-CRS):

- Sie wurde von der Teil-145-Organisation ausgestellt, die dazu von der CAMO ernannt wurde.
- Ihr Zweck war es, dem Piloten zu bescheinigen und ihn darüber zu informieren, dass alle von der CAMO in Auftrag gegebenen Instandhaltungsarbeiten abgeschlossen oder ordnungsgemäß aufgeschoben wurden. Sie diente jedoch nicht als Bescheinigung für die durchgeführte Instandhaltung oder als Bescheinigung für die aufgeschobenen Artikel, da dies bereits durch die oben beschriebenen Freigabebescheinigungen geschehen war. Dies war der Grund dafür, dass etwa ein freigabeberechtigter Mitarbeiter der Kategorie B1 mit der entsprechenden Muster- oder Gruppenkategorie eine Endfreigabebescheinigung ausstellen konnte, die „Line Maintenance“- und „Base Maintenance“-Arbeiten abdeckte.
- Demzufolge war das freigabeberechtigte Personal, das die Endfreigabebescheinigung ausstellte, vollständig auf die von jeder Teil-145-Organisation ausgestellte Freigabebescheinigung sowie auf die Koordinierung angewiesen, die gemäß den von der CAMO aufgestellten Verfahren und gemäß den Vertragsbedingungen zwischen CAMO und Teil-145-Organisation durchgeführt wurde.

- b. Die in der Freigabebescheinigung und der Endfreigabebescheinigung enthaltene Bescheinigungserklärung war mit der in der aktuellen Vorschrift enthaltenen identisch.
- c. Die in der Ankündigung eines Änderungsvorschlags vorgestellten guten Instandhaltungspraktiken 145.A.50, die der besseren Beschreibung des Bescheinigungsverfahrens dienen und Beispiele für technische Bordbücher geben sollten, wurden aus den folgenden Gründen herausgenommen:

1. Das neue vorgeschlagene System war wesentlich einfacher, sodass Anleitungen für das Bescheinigungsverfahren unnötig wurden.
  2. Die Beispiele für das technische Bordbuch wurden nun als Material zu annehmbaren Nachweisverfahren für Teil-M (Verantwortlichkeiten des Betreibers) unter Punkt AMC M.A.306(a) aufgenommen. Daneben enthielt AMC 145.A.50 nun Anleitungen dazu, wie Teil-145-Organisationen das technische Bordbuch des Betreibers ausfüllen können.
  - d. Das in der Ankündigung eines Änderungsvorschlags eingeführte Konzept der primären Instandhaltungsorganisation (PMO) wurde herausgenommen. Stattdessen wurde in M.A.708(b)7 und AMC M.A.708(b)7 hervorgehoben, dass die Verantwortlichkeiten für die Koordinierung bei der Organisation zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) verblieben. Dies wurde ebenso in AMC M.A.306(a)3 klargestellt.
  - e. In AMC M.A.306(a)3 wurde klargestellt, dass, obwohl die Ausstellung einer Endfreigabebescheinigung durch eine Teil-145-Organisation bescheinigte, dass alle von der CAMO in Auftrag gegebenen Instandhaltungsarbeiten durchgeführt oder ordnungsgemäß aufgeschoben wurden, dies nicht notwendigerweise bedeutete, dass das Luftfahrzeug zu diesem Moment lufttüchtig war. Die CAMO war weiterhin verantwortlich für die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs und dafür, sicherzustellen, dass alle laufenden Anforderungen bezüglich der Lufttüchtigkeit erfüllt waren, bevor ein Flug stattfand. Dies war der Zweck der gemäß Punkt M.A.306(a)3 erforderlichen Instandhaltungserklärung.
  - f. Die in der Ankündigung eines Änderungsvorschlags unter Punkt 145.A.55 „Instandhaltungsunterlagen“ vorgeschlagenen Änderungen wurden aufgrund des vereinfachten Bescheinigungsverfahrens und der herausgenommenen PMO herausgenommen.
  - g. Um den betroffenen Beteiligten und den zuständigen Behörden ausreichend Zeit einzuräumen, wurde vorgeschlagen, das Inkrafttreten auf ein Jahr nach Veröffentlichung der neuen Verordnung im *Amtsblatt der Europäischen Union* festzulegen.
13. Diese vorgeschlagenen Änderungen und die Reaktionen auf alle während der externen Anhörung zur Ankündigung eines Änderungsvorschlags eingegangenen Kommentare wurden von der Agentur am 5. August 2010 im Kommentar-Antwort-Dokument CRD 2007-09 veröffentlicht. Dieses Kommentar-Antwort-Dokument kann auf der Webseite der Agentur eingesehen werden:  
[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
14. Nach der Veröffentlichung von CRD 2007-09 organisierte die Agentur am 30. September 2010 einen Workshop in Köln. Hier wurde der Inhalt erläutert, und den Beteiligten wurde ein besseres Verständnis des Vorschlags vermittelt, bevor Reaktionen eingereicht wurden. Während des Workshops gingen u. a. die folgenden Rückmeldungen ein:
- Einige zuständige Behörden beantragten die Verlängerung des Zeitraums, in dem auf das Kommentar-Antwort-Dokument reagiert werden konnte, um mehr Zeit zu haben, die während des Workshops vermittelten Informationen zu überdenken. Die Agentur war damit einverstanden und verlängerte den üblichen Reaktionszeitraum von zwei Monaten um drei weitere Wochen bis zum 26. Oktober 2010.
  - Mehrere zuständige Behörden, Instandhaltungsorganisationen und Verbände von Fluggesellschaften waren weiterhin gegen das vorgeschlagene Konzept. In erster Linie

bezog sich dies auf die Endfreigabebescheinigung, die sie als Übertragung von Verantwortlichkeiten vom Betreiber bzw. der CAMO an die Teil-145-Organisation verstanden.

- Es wurde deutlich, dass weitere Arbeit erforderlich ist, um die Verantwortlichkeiten von Betreiber bzw. CAMO zu klären. Diese Frage wird von der Agentur als Teil der zukünftigen Regelsetzungsaktivität angesehen (Aufgabe M.029, Beginn für 2011 vorgesehen).

15. Als Ergebnis der externen Anhörungen des CRD 2007-09, die am 26. Oktober 2010 endeten, erhielt die Agentur Reaktionen von:

- Fünf zuständigen Behörden: Verkehrsministerium von Österreich, CAA-Dänemark, CAA-Niederlande, CAA-Schweden, CAA-Vereinigtes Königreich.
- Elf Organisationen und Verbänden: Aerlyper, Aircraft Engineers International (AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (Association of European Airlines, AEA), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Vereinigtes Königreich), Baines Simmons Limited, Internationaler Verband der Fluggesellschaften (International Air Carrier Association, IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO) sowie Transavia.com.
- 89 Einzelpersonen (zumeist lizenziertes Instandhaltungspersonal).

Diese Reaktionen sind im Anhang ausführlich aufgeführt.

### III. Inhalt der Stellungnahme der Agentur

#### a. Politische Überlegungen

16. In der vorliegenden Stellungnahme werden die Vorschläge, die von vielen Beteiligten und nationalen Behörden gemacht wurden, die an der Anhörung teilgenommen und auf das Kommentar-Antwort-Dokument reagiert hatten, so weit wie möglich berücksichtigt.

17. An dieser Stelle möchte die Agentur darauf hinweisen, dass die Rückmeldungen seitens der Gemeinschaft des Luftfahrzeuginstandhaltungspersonals und der Luftfahrzeuginstandhaltungslizenzinhaber (sowohl von Verbänden als auch Einzelpersonen) den Vorschlag des Kommentar-Antwort-Dokuments eindeutig unterstützten.

18. Obwohl die Zahl der Beteiligten und zuständigen Behörden, die negative Rückmeldungen zum Vorschlag des Kommentar-Antwort-Dokuments einbrachten, im Verhältnis zur Ankündigung eines Änderungsvorschlags deutlich zurückgegangen war, zeigten diese Rückmeldungen jedoch (siehe Anlage zu dieser Stellungnahme), dass seitens der folgenden Beteiligten und zuständigen Behörden noch bedeutende Meinungsverschiedenheiten bezüglich des Vorschlags herrschen:

- Zuständige Behörden: CAA-Vereinigtes Königreich, CAA-Niederlande, CAA-Dänemark, CAA-Schweden und Verkehrsministerium von Österreich.
- Verbände von Fluggesellschaften: Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (Association of European Airlines, AEA) und Internationaler Verband der Fluggesellschaften (International Air Carrier Association, IACA).
- Einzelne Fluggesellschaften: Transavia.com.

- Instandhaltungsorganisationen: KLM Engineering & Maintenance sowie Nayak Aircraft Service NL.
- Ausbildungs- und Beratungsorganisationen: Baines & Simmons Limited.
- Eine begrenzte Zahl von Einzelpersonen.

19. Diese Rückmeldungen machen die folgenden wichtigsten Bedenken deutlich:

- Man ist der Auffassung, dass die Aufgabe aus Sicht der Sicherheit nicht ausreichend gerechtfertigt ist und dass keine Notwendigkeit für die Aufgabe besteht.
- Man ist der Auffassung, dass dies beträchtliche Auswirkungen auf die Industrie hat, weil Verfahren und Dokumente geändert werden müssen und Schulung erforderlich ist.
- Man ist der Auffassung, dass einige CAMO-Verantwortlichkeiten (in erster Linie die Koordinierungsfunktion und die Erstellung der Endfreigabebescheinigung) auf die Instandhaltungsorganisation übertragen wurden. Zudem wird der Nutzen der Endfreigabebescheinigung in Frage gestellt.
- Für „Line Maintenance“ und „Base Maintenance“ hätten unterschiedliche Verfahren entwickelt werden sollen.
- Es besteht weiterer Klärungsbedarf bezüglich Teil-M, insbesondere:
  - CAMO-Verantwortlichkeiten und Verfahren.
  - Erstellung, Aktualisierung und Verteilung der „Instandhaltungserklärung“.
  - Unterschiede zwischen Freigabebescheinigung, Endfreigabebescheinigung und „Instandhaltungserklärung“ sowie ihre Beziehung ihr Verhältnis zum Instandhaltungs- bzw. Lufttüchtigkeitsstatus des Luftfahrzeugs.

20. Die Agentur ist der Meinung – anders als die Auffassung einiger Beteiligter und zuständiger Behörden –, dass eine Regelsetzungsaktivität verabschiedet werden kann, um die Sicherheit zu verbessern, selbst wenn es keine Aufzeichnungen über direkt mit der jeweiligen Frage in Verbindung stehende Unfälle gibt. Die Regelsetzungsaktivität erfolgt nicht nur bei Unfällen: Sie kann auch eingeleitet werden, wenn Rückmeldungen von Beteiligten und zuständigen Behörden zeigen, dass es sehr unterschiedliche Interpretationen derselben Vorschriften gibt, von denen viele der Absicht der Regulierungsbehörde widersprechen. Dies ist eindeutig der Fall, wenn die Verordnung mehrdeutig ist oder wenn es an Anleitungen fehlt.

21. Im speziellen Fall dieser Aufgabe wurde die Aufgabe, wie in der Aufgabenbeschreibung dargelegt, auf Anfrage von Beteiligten und zuständigen Behörden eingeleitet. Daneben haben die während der Anhörungsphase der Ankündigung eines Änderungsvorschlags und des Kommentar-Antwort-Dokuments eingegangenen Kommentare, die während des Workshops am 30. September 2010 eingegangenen Kommentare sowie die zwischen Agentur und den zuständigen Behörden während jüngster Standardisierungskonferenzen geführten Diskussionen der Agentur gezeigt, dass es noch eine ganze Reihe von Fehlinterpretationen sowie von Bereichen gibt, in denen die Verordnung möglicherweise nicht ganz konsistent mit oder präzise in Bezug auf Teil-145 und CAMO-Verantwortlichkeiten sowie in Bezug auf die Zuständigkeit des freigabeberechtigten Personals bei der Freigabe der Instandhaltung ist.



22. Zudem hat die Agentur durch AAIB Bulletin 9/2010 (herausgegeben von der Air Accidents Investigation Branch UK, der britischen Behörde zur Untersuchung von Luftfahrtunfällen) Kenntnis von einem schwerwiegenden Zwischenfall erhalten, der sich am 12. Januar 2009 mit einer Boeing 737 (Registrierung G-EZJK) ereignete. Dieser Zwischenfall ereignete sich nach einem Verfahren, bei dem der Betreiber ein Luftfahrzeug zurückgab, das vorher verleast wurde und bei dem Betreiber und Anbieter der „Base Maintenance“ verschiedene Verträge mit Drittunternehmen abgeschlossen hatten, um zugehörige Instandhaltungsarbeiten als einzelne Arbeitspakete durchzuführen und zu beaufsichtigen. Neben in diesem AAIB Bulletin enthaltenen anderen Sicherheitsempfehlungen empfiehlt Sicherheitsempfehlung 2010-072 der Agentur, die Verordnungen und Anleitungen in OPS1, Teil-M und Teil-145 zu prüfen, um sicherzustellen, dass sie komplexe, mehrstufige Instandhaltungsvereinbarungen mit Unterverträgen und betriebliche Vereinbarungen angemessen berücksichtigen. Zudem hebt sie die Notwendigkeit hervor, die allgemeine organisatorische Struktur, Schnittstellen, Verfahren, Rollen, Verantwortlichkeiten und Qualifikationen bzw. Kompetenz wichtiger Mitarbeiter auf allen Untervertragsebenen zu beurteilen.
23. Dies hat die Agentur in ihrer Meinung bestärkt, dass die Notwendigkeit für Regelsetzungsaktivität in diesem Bereich bestand und weiterhin besteht.
24. Zudem ist die Agentur der Auffassung, dass jede Regelsetzungsaktivität Auswirkungen hat – die soweit wie möglich verringert werden müssen. Die Tatsache, dass Verfahren und Dokumente geändert werden müssen, oder die Tatsache, dass Schulung bereitgestellt werden muss, trifft auf nahezu jede Änderung der Verordnung zu. Diese Auswirkungen sollten jedoch durch die Vorteile der Regelsetzungsaktivität wieder ausgeglichen werden.
25. In Bezug auf diese Aufgabe ist die Agentur nach wie vor der Meinung, dass der im Kommentar-Antwort-Dokument vorgeschlagene Text die folgenden Vorteile bietet:
- Klare Linie der Verantwortlichkeiten:
    - Instandhaltungsbescheinigung (Freigabebescheinigung, CRS): Jede Teil-145-Organisation bescheinigt und verantwortet ihre eigenen Arbeiten mit der Ausstellung der Freigabebescheinigung. Dies ist selbst dann der Fall, wenn die Arbeit nicht abgeschlossen ist oder das Luftfahrzeug in einem nicht lufttüchtigen Zustand belassen wird. Dies kann noch ausführlicher beschrieben werden, sodass jeder freigabeberechtigte Mitarbeiter seine eigene Arbeit bescheinigt bzw. seine eigene Freigabebescheinigung ausstellt.
    - Endfreigabe des Luftfahrzeugs (Endfreigabebescheinigung, End-CRS) für den Piloten:
      - Nur in Bezug zur von der CAMO in Auftrag gegebenen Instandhaltung.
      - Hängt von der mit der Freigabebescheinigung ausgeführten Instandhaltungsbescheinigung ab.
    - Verantwortlichkeit für die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs und für die Definition der Koordinierungsverfahren verbleibt bei der CAMO.
  - Arbeiten können bescheinigt werden, selbst wenn der Nachweis nicht erfüllt wurde (d. h. NDT-Inspektion wurde von einer Organisation der Kategorie D1 durchgeführt, wobei Risse gefunden wurden), oder selbst wenn das Luftfahrzeug in einer nicht lufttüchtigen Konfiguration belassen wurde (d. h. der Arbeitsauftrag erfordert den Ausbau der Motoren zu Erhaltungszwecken)

- Der Pilot erhält eine einfache Freigabe (Endfreigabebescheinigung), aus der er entnehmen kann, dass alle vom Betreiber in Auftrag gegebenen Instandhaltungsarbeiten abgeschlossen wurden.
- Bei ordnungsgemäßer Durchführung sollte gewährleistet sein, dass alle Instandhaltungstätigkeiten ordnungsgemäß koordiniert wurden.

26. Zudem schlug die Agentur in den Übergangsmaßnahmen des Kommentar-Antwort-Dokuments vor, die Auswirkungen auf Beteiligte und zuständige Behörden zu verringern.

#### **b. Schlussfolgerungen**

27. Die Agentur ist daher der Auffassung, dass Regelsetzungen erforderlich sind, um die Frage der einfachen bzw. mehrfachen Freigabe zu klären und dass der Vorschlag des Kommentar-Antwort-Dokuments dieses Ziel erfüllte. Dennoch erkennt die Agentur unter Berücksichtigung der eingegangenen Kommentare an, dass ihr Vorschlag in einigen Punkten verbessert werden könnte. Daneben zeigt die Sicherheitsempfehlung 2010-072, herausgegeben von der AAIB in Bulletin 9/2010, dass diese Aufgabe möglicherweise nicht ausreicht, um einige der Fragen zu klären. Tatsächlich werden die Verantwortlichkeiten der CAMO und ihre Beziehung zur Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs im Vorschlag nicht angesprochen. Eine diesbezügliche Klärung ist erforderlich. Die Frage der CAMO-Verantwortlichkeiten soll durch Aufgabe M.029 angesprochen werden, die im Regelsetzungsprogramm enthalten ist, dessen Beginn für 2011 geplant ist. Demzufolge hat die Agentur beschlossen, diese beiden Aktivitäten, die miteinander verknüpft sind, zu verschmelzen.

**28. Die endgültige Stellungnahme der Agentur lautet daher wie folgt:**

- **Schließung von Aufgabe 145.012, ohne dass zum momentanen Zeitpunkt Änderungen an den geltenden Verordnungen oder dem Material zu annehmbaren Nachweisverfahren/Anleitungen vorgeschlagen werden.**
- **In Einklang mit Sicherheitsempfehlung 2010-072 der AAIB, enthalten in Bulletin 9/2010, werden der Nutzen der während Aufgabe 145.012 durchgeführten Arbeiten einbezogen und der Geltungsbereich von Aufgabe M.029 erweitert, deren Beginn für 2011 geplant ist, um Folgendes gleichzeitig anzusprechen:**
  - **Die Verantwortlichkeiten von CAMOs und Teil-145-Organisationen**
  - **Die Verfahren für Instandhaltung, Koordinierung, Freigabe von Luftfahrzeugen und Feststellung der Lufttüchtigkeit.**

#### **IV. Beurteilung der zulassungsrechtlichen Auswirkungen**

29. Da in der vorliegenden Stellungnahme keine Änderungen der geltenden Verordnung oder der annehmbaren Nachweisverfahren/Anleitungen vorgeschlagen werden, gibt es keine damit verbundenen Auswirkungen.

Köln, 29. November 2010

P. GOUDOU  
Exekutivdirektor

**ANLAGE: Reaktionen auf CRD 2007-09****Reaktionen, die die vorgeschlagenen Änderungen unterstützen:**

- (1) **Aircraft Engineers International (AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Vereinigtes Königreich), Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO) sowie 75 von 89 Einzelpersonen (zumeist lizenziertes Instandhaltungspersonal)** unterstützen den Inhalt des im CRD 2007-09 vorgeschlagenen Texts. Dazu führen sie u. a. die folgenden Gründe an:
- Durch den Vorschlag werden die Mehrdeutigkeiten in der geltenden Verordnung beseitigt. Zudem wird die Harmonisierung von Bescheinigungsverfahren unterstützt, was insbesondere aufgrund des aktuellen Trends zu zunehmender Auslagerung an und Instandhaltung durch Dritte notwendig ist.
  - Durch den Vorschlag werden die Verantwortlichkeiten klar definiert.
  - Durch den Vorschlag kommt es zu keiner Beeinträchtigung der Verantwortlichkeiten bezüglich der Aufsicht durch die CAMO.
  - Der Instandhaltungsstatus des Luftfahrzeugs wird für die Flugbesatzung deutlich erkennbar.
  - Durch den Vorschlag wird die Sicherheit verstärkt.

**Reaktionen, die um geringfügige Abänderungen der vorgeschlagenen Änderungen bitten:**

- (2) **Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT)** schlug neben geringfügigen Änderungen der Formulierung Folgendes vor:
- Die weitere Klärung in AMC 145.A.50(b)1, dass durch die Ausstellung einer Endfreigabebescheinigung das Luftfahrzeug nach der Instandhaltung als „freigabebereit“ anzusehen ist.
  - Freigabeberechtigtes Personal, das die Endfreigabebescheinigung ausstellt, muss gewährleisten, dass alle Instandhaltungsbeschwerden von den dazu autorisierten Personen behoben und/oder aufgeschoben werden, statt nur zu überprüfen, dass die entsprechende Freigabebescheinigung ausgestellt wurde.
  - Die Bedeutung des Satzes „alle vom Betreiber in Auftrag gegebenen Instandhaltungsarbeiten wurden abgeschlossen oder ordnungsgemäß aufgeschoben“, enthalten in 145.A.50(b), sollte geklärt werden.
  - Die Bedeutung von „abzeichnen“, enthalten in AMC 145.A.65(b)3, sollte geklärt werden.
- (3) **Aircraft Engineers International (AEI), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Vereinigtes Königreich) sowie eine bestimmte Zahl von Einzelpersonen** beantragte, eindeutig klarzustellen, dass Rechte der Kategorie A keine „Systemfehlersuche“ beinhalten.

Die Agentur merkt an, dass diese Frage in Aufgabe 66.006 und Stellungnahme Nr. 05/2009 angesprochen wurde.

- (4) **Aerlyper** beantragte die weitere Klärung der Kategorien, die für Instandhaltungsorganisationen und für Teil-66-Lizenzinhaber vorgeschrieben sind, damit sie die Endfreigabebescheinigung ausstellen können.
- (5) **Eine Einzelperson** beantragte, die Möglichkeit der Freigabe einer „täglichen Kontrolle oder gleichwertigen Aktion“ nach Ausstellung der Endfreigabebescheinigung auch auf Aufgaben mit einem Intervall von bis zu sieben Tagen per Nachprüfungsausschuss (MRB) bzw. Instandhaltungsplanungsdokument (MPD) auszuweiten.

#### **Reaktionen, die die vorgeschlagenen Änderungen ablehnen:**

- (6) **Verband europäischer Fluggesellschaften (Association of European Airlines, AEA) und KLM Engineering & Maintenance** sind der Auffassung, dass man die Ankündigung eines Änderungsvorschlags vollständig hätte zurückziehen sollen. Sie lehnen den Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument aus den folgenden Gründen ab:
  - Die CAMO ist wesentlich besser in der Lage, die bei der Freigabe von Luftfahrzeugen anfallenden Pflichten zu erfüllen, als die Teil-145-Organisation.
  - Die vorgeschlagenen Änderungen widersprechen den bewährten Grundsätzen der geltenden Verordnung, indem sie Verantwortlichkeiten von der CAMO auf die Teil-145-Organisation übertragen.
  - Die vorgeschlagene Endfreigabebescheinigung enthält Erklärungen zum Vorhandensein der Freigabebescheinigung und der Vollständigkeit der von der CAMO in Auftrag gegebenen und von anderen Instandhaltungsorganisationen durchgeführten Instandhaltung, was jedoch ihrer Meinung nach Verantwortlichkeiten und Rechte der CAMO sind.
  - Gemäß Vorschlag ist freigabeberechtigtes Personal der Kategorie A nicht berechtigt, die Endfreigabebescheinigung zu unterzeichnen, wenn andere Personen an der Instandhaltung beteiligt sind.
  - Es gibt kein nachgewiesenes Sicherheitsrisiko, und der Sicherheitsvorteil wurde überschätzt, wobei die Änderung während der Übergangsphase ein Risiko darstellt.
  - Die wirtschaftlichen Auswirkungen auf Teil-145-Organisationen wurden unterschätzt, so etwa Schulung und Änderungen von Verfahren und Bordbuch.

AEA und KLM schlagen vor, dass die EASA die unter Teil-M fallenden Verfahren beurteilen und Teil-145 unverändert belassen sollte, falls das wahrgenommene Risiko aufgrund der geltenden Verordnungen nachgewiesen wird.

- (7) **IACA International Air Carrier Association (Internationaler Verband der Fluggesellschaften)** hat den Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument aus den folgenden Gründen abgelehnt:

- Sie sind nicht der Meinung, dass die fehlende Standardisierung des derzeitigen Systems zu möglichen weiteren Sicherheitsproblemen führt.
- Die positiven Sicherheitsauswirkungen des Vorschlags wurden überschätzt und sind nicht begründet.
- Die Endfreigabebescheinigung wird mögliche Sicherheitsprobleme für Organisationen und Behörden verursachen.
- Ihrer Meinung nach ist eine Endfreigabebescheinigung aus den folgenden Gründen nicht erforderlich:
  - Wenn nur eine Teil-145-Organisation am Luftfahrzeug arbeitet, besteht die Option, eine Freigabebescheinigung für jede Aufgabe oder für eine Aufgabengruppe auszustellen. Letztendlich könnte die Teil-145-Organisation eine einfache Freigabebescheinigung für alle Arbeiten ausstellen, die sie entsprechend dem angenommenen Arbeitsauftrag der CAMO durchgeführt und koordiniert hat. Dies ist jedoch nichts Neues und wird allgemein akzeptiert.
  - Hat eine Teil-145-Organisation mit anderen Teil-145-Organisationen einen Untervertrag geschlossen, kann diese Teil-145-Organisation beschließen, eine einfache Freigabebescheinigung für alle Arbeiten auszustellen, die sie entsprechend dem angenommenen Arbeitsauftrag der CAMO durchgeführt und koordiniert hat. Dies ist jedoch nichts Neues und allgemein akzeptiert.
  - Hat die CAMO mit mehreren Teil-145-Organisationen einen Vertrag geschlossen, werden durch die Endfreigabebescheinigung die Verantwortlichkeiten der CAMO auf die Teil-145-Organisation übertragen.
- Aus Sicht der Piloten schafft die Endfreigabebescheinigung ein falsches Gefühl der Vollständigkeit, denn der Pilot muss in jedem Fall die Instandhaltungserklärungen kontrollieren, was geplante und außerplanmäßige Instandhaltung, aufgeschobene Artikel usw. angeht.
- Die Notwendigkeit neuer Handbücher, Verfahren, Arbeitsanleitungen, Schulung, Bordbücher, Verträge usw. wird negative Auswirkungen haben.
- Es wird gesellschaftliche und kulturelle Auswirkungen innerhalb der Industrie haben.

IACA schlägt Folgendes vor:

- Beibehaltung beider Optionen der einfachen und der mehrfachen Freigabe.
- Keine Einführung des Konzepts der Endfreigabebescheinigung.
- Sollte die EASA weiterhin eine einfache Freigabe für erforderlich halten, falls die CAMO mit mehreren Teil-145-Organisationen Verträge schließt, sollte dieses Dokument nicht als Freigabebescheinigung, sondern als „Übersichtsblatt“ bezeichnet werden.

(8) **Nayak Aircraft Service NL** hat den Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument aus den folgenden Gründen abgelehnt:

- Ihrer Meinung nach ist die Aufgabe nicht gerechtfertigt, und dieser Vorschlag dient nicht der Verbesserung der Flugsicherheit.
- Die Verantwortlichkeiten werden von der CAMO auf die beauftragte Teil-145-Organisation übertragen. Die Verantwortlichkeiten für die Endfreigabebescheinigung sollten bei der CAMO liegen.

- Die Endfreigabebescheinigung ist ein Verwaltungsdokument und sollte als „Instandhaltungserklärung“ oder „Verwaltungsabschluss“ bezeichnet werden.
- Die Endfreigabebescheinigung ist für die gesamte „Line Maintenance“ bzw. „Base Maintenance“ vorgeschrieben, wogegen Nayak der Auffassung ist, dass zwischen „Line Maintenance“ und „Base Maintenance“ differenziert werden sollte.
- Ähnlich wie Personal der Kategorie B bzw. der Kategorie C sollte es auch Personal der Kategorie A erlaubt sein, eine Endfreigabebescheinigung unabhängig vom Geltungsbereich der Aufgaben auszustellen, da dies eine Verwaltungsaufgabe ist.

Nayak Aircraft Service NL schlägt vor, die vorgeschlagenen Änderungen vollständig zurückzuziehen.

(9) **Transvia.com** hat den Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument aus den folgenden Gründen abgelehnt:

- Ihrer Meinung gibt es keine Begründung für die Aufgabe.
- Die positiven Sicherheitsauswirkungen wurden überschätzt.
- Durch den Vorschlag werden die Verantwortlichkeiten verwässert.
- Das Konzept der Endfreigabebescheinigung ist für Betreiber, die nur eine Teil-145-Organisation beauftragen, nicht erforderlich.
- Die Notwendigkeit neuer Handbücher, Verfahren, Arbeitsanleitungen, Schulung, Bordbücher, Verträge usw. wird negative Auswirkungen haben.
- Es wird gesellschaftliche und kulturelle Auswirkungen innerhalb der Industrie und der nationalen Behörden haben.

(10) **Baines Simmons Limited** hat den Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument aus den folgenden Gründen abgelehnt:

- Durch den Vorschlag werden die Verantwortlichkeiten bezüglich der Koordinierung der Instandhaltung von der CAMO auf die Teil-145-Organisation übertragen.
- Der Vorschlag enthält zwei unterschiedliche Freigabearten (Freigabebescheinigung und Endfreigabebescheinigung) mit derselben Formulierung.
- Es besteht eine klare Mehrdeutigkeit in der geltenden Verordnung zwischen Teil-M und Teil-145: Die Instandhaltungsorganisation „gibt das Luftfahrzeug frei“ für einzelne Aufgaben; dies bedeutet jedoch nicht notwendigerweise, dass das Luftfahrzeug lufttüchtig ist.

Baines Simmons Limited schlägt Folgendes vor:

- Die EASA sollte sich bemühen, die Verordnung bzw. das Material zu annehmbaren Nachweisverfahren für Teil-M in Bezug auf M.A.306(a)3 „Instandhaltungserklärung“ weiterzuentwickeln. Dies betrifft insbesondere die rechtzeitige Aktualisierung und Verteilung bezüglich aller Instandhaltungsereignisse und nicht nur grundlegende Instandhaltungsereignisse.
- Die EASA sollte Eigentümer bzw. Betreiber davon abhalten, komplexe Vereinbarungen zur in Auftrag gegebenen Instandhaltung zu schaffen, die zu komplizierten Szenarien führen könnten, bei denen der Pilot mit mehreren Teil-145-Organisationen zu tun hat, und zwar insbesondere vor dem Hintergrund der „Line Maintenance“.

- Sollte die EASA dennoch zwei unterschiedliche Freigaben wünschen, dann sollten sich diese deutlich voneinander unterscheiden und zwischen „Instandhaltungsbescheinigung“ und „Freigabe“ differenzieren.
- In Teil-145 sollte eine angemessenere „Instandhaltungsfreigabe“ geschaffen werden, und in Teil-M sollte die „Lufttüchtigkeitsfreigabe“ ordnungsgemäßer definiert werden.

(11) **CAA-Niederlande, das Verkehrsministerium von Österreich und Walter Gessky (österreichisches Mitglied des EASA-Ausschusses)** sind der Auffassung, dass die Ankündigung eines Änderungsvorschlags vollständig hätte zurückgezogen oder auf das Material zu annehmbaren Nachweisverfahren/Anleitungen beschränkt werden sollen. Sie lehnen den Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument aus den folgenden Gründen ab:

- Die positiven Sicherheitsauswirkungen sind sehr begrenzt, dagegen ergibt sich eine große bürokratische und verwaltungstechnische Belastung der Industrie.
- Die Endfreigabebescheinigung verwässert die derzeitige Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen CAMOs und Teil-145-Organisationen, insbesondere im Bereich der Koordinierung der Instandhaltungstätigkeiten. Die Verantwortlichkeiten der CAMO werden auf die Teil-145-Organisation übertragen.
- Die Endfreigabebescheinigung schafft beim Piloten ein falsches Gefühl der Gewissheit, da er nicht immer weiß (oder wissen muss), welche Instandhaltungsarbeiten in Auftrag gegeben wurden.
- Bei Luftfahrzeugen, die nicht der gewerbsmäßigen Beförderung dienen, kann der Vorschlag das Risiko bergen, dass beim Piloten Unklarheit entsteht, vor allem wenn die Instandhaltungsarbeiten sowohl von Teil-145- als auch von Unterabschnitt-F-Organisationen durchgeführt wurden. In diesem Fall ist eine Endfreigabebescheinigung eventuell nicht immer vorhanden.

CAA-Niederlande, Verkehrsministerium von Österreich und Walter Gessky schlagen vor, nichts zu unternehmen.

(12) **CAA-Dänemark** ist der Auffassung, dass die Ankündigung eines Änderungsvorschlags vollständig hätte zurückgezogen oder auf das Material zu annehmbaren Nachweisverfahren/Anleitungen beschränkt werden sollen. Sie lehnt den Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument aus den folgenden Gründen ab:

- Durch den Vorschlag werden vorhandene Systeme komplizierter anstatt klarer.
- Die positiven Sicherheitsauswirkungen sind sehr begrenzt, dagegen ergibt sich eine große bürokratische und verwaltungstechnische Belastung der Industrie. Dazu gehören neue Verfahren und Dokumente sowie die enorme Aufgabe der Umsetzung in den Organisationen.
- Die Endfreigabebescheinigung verwässert die derzeitige Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen CAMOs und Teil-145-Organisationen, insbesondere im Bereich der Koordinierung der Instandhaltungstätigkeiten. Die Verantwortlichkeiten der CAMO werden auf die Teil-145-Organisation übertragen.
- Die Freigabebescheinigung kann beim Piloten den Eindruck erwecken, dass das Luftfahrzeug flugtauglich ist, da er nicht weiß, dass noch eine Endfreigabebescheinigung vorhanden sein muss.



CAA-Dänemark schlägt vor, nur das vorhandene Material zu annehmbaren Nachweisverfahren/Anleitungen zu überarbeiten, um die Interpretation der Freigabebescheinigung zu klären.

(13) **CAA-Schweden** hat den Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument aus den folgenden Gründen abgelehnt:

- Durch den Vorschlag wird das Konzept der Freigabe zu einem größeren Problem als es ist, es wird komplizierter, und es entstehen unterschiedliche Versionen.
- Alle Betreiber müssen ihr Bordbuchsystem und die Instandhaltungsbescheinigung (Freigabebescheinigung) entwickeln, selbst wenn sie nicht mehr als eine Instandhaltungsorganisation auf einmal nutzen.
- Alle Betreiber müssen ihr Bordbuchsystem ändern, weil einige wenige etwas anderes entwickelt haben.
- Alle Instandhaltungsorganisationen müssen Verfahren entwickeln und ihr Personal schulen. Dadurch entstehen Kosten, ohne dass die Sicherheit verstärkt wird.
- Wenn einige CAMO bzw. Betreiber bei demselben Instandhaltungsereignis mehr als eine Instandhaltungsorganisation nutzen möchten, müssen sie die volle Verantwortung übernehmen. Das Rechtssystem bietet heute genügend Spielraum, um die Nutzung von mehr als einer Instandhaltungsorganisation bei demselben Instandhaltungsereignis zuzulassen.
- Das heute gültige klare „Konzept der Verantwortlichkeiten“ für CAMO und Teil-145-Organisation wird verwässert. Das „Konzept des klaren Arbeitsauftrags“ wird zerstört.
- Für die beauftragte Teil-145-Organisation wird die Koordinierung erschwert, weil sie keinen Einblick in bzw. Zugang zu den anderen Instandhaltungsverträgen hat.
- Die meisten freigabeberechtigten Mitarbeiter müssen zahlreiche unnötige Dokumente unterzeichnen, wodurch Unklarheit darüber entsteht, wofür sie unterzeichnen. Wert und Absicht der Unterzeichnung werden verwässert.
- Eine Teil-145-Organisation, die mit Luftfahrzeugen für die gewerbsmäßige und die nicht gewerbsmäßige Beförderung arbeitet, muss über zwei Systeme für die Instandhaltungsbescheinigung verfügen.
- Wie sieht es mit den Koordinierungsverantwortlichkeiten aus, wenn eine „unabhängige“ CAMO einen Vertrag mit einem Betreiber geschlossen hat, der M.A.201(i) einhält und der Verträge mit Teil-145- und Unterabschnitt-F-Instandhaltungsorganisationen abgeschlossen hat?
- Wie wird die Instandhaltungsbescheinigung durchgeführt, wenn ein Betreiber, der M.A.201(i) einhält und ein technisches Bordbuchsystem mit Freigabebescheinigung und Endfreigabebescheinigung anwendet, Verträge mit Teil-145- und Unterabschnitt-F-Instandhaltungsorganisationen abgeschlossen hat?

CAA-Schweden schlägt vor, nur die Verantwortlichkeiten von CAMO bzw. Betreiber in M.A.708 zu klären.

(14) **CAA-Vereinigtes Königreich** lehnt den Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument aus den folgenden Gründen ab:

- CAA-UK kann in diesem Bereich keinerlei besondere Sicherheitsprobleme erkennen, die eine Aktion seitens der Agentur erfordern.
- Der Vorschlag kompliziert die Arbeitsverfahren in einer Teil-145-Organisation, was zu unnötiger Bürokratie und nicht definierten Sicherheitsvorteilen führt.
- Es kompliziert die Beziehung und verwischt die Verantwortlichkeiten zwischen CAMO und der beauftragten Teil-145-Organisation.
- Bei der Erklärung für die Endfreigabebescheinigung sollte es sich nicht um eine Freigabebescheinigung gemäß 145.A.50 handeln, da dies eine Verwaltungsaufgabe ist, die nicht unter die in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 aufgeführte Definition von Instandhaltung fällt.
- Gemäß Vorschlag ist freigabeberechtigtes Personal der Kategorie A nicht berechtigt, die Endfreigabebescheinigung zu unterzeichnen, wenn andere Personen an der Instandhaltung beteiligt sind. CAA-UK schlägt vor, die geplante „Line Maintenance“ und die einfache Mängelbehebung zu trennen und in einem solchen Fall zuzulassen, dass die Endfreigabebescheinigung von freigabeberechtigtem Personal der Kategorie A ausgestellt wird, selbst wenn die Arbeiten von anderen Personen durchgeführt wurden.
- CAA-UK befürwortet nicht, dass Organisationen der Kategorien B, C und D, die Arbeiten am Luftfahrzeug durchführen, eine Freigabebescheinigung auf Luftfahrzeugebene ausstellen können. Sie ist der Auffassung, dass Formular 1 verwendet werden sollte.
- Die in AMC 145.A.50 enthaltenen Beispiele für ein technisches Bordbuch sind nicht präzise genug, da sie z. B. keine Verweise auf Einzelheiten von Serienkomponenten enthalten. Dies könnte zu der Auffassung führen, die in den Beispielen enthaltenen Felder seien ausreichend.

(15) **Eine Einzelperson** hat den Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument aus den folgenden Gründen abgelehnt:

- Der Vorschlag enthält zwei unterschiedliche Freigabearten (Freigabebescheinigung und Endfreigabebescheinigung) mit derselben Formulierung.
- Die Person, die die Endfreigabebescheinigung unterzeichnet, übernimmt nicht die Verantwortung für die Arbeiten, die von anderen Freigabebescheinigungen abgedeckt werden.
- Diese Person sieht einen Widerspruch in der Tatsache, dass es erlaubt ist, die tägliche Kontrolle nach der Endfreigabebescheinigung zu unterzeichnen, ohne eine weitere Endfreigabebescheinigung auszustellen.

Diese Person schlägt eine der beiden folgenden Optionen vor:

- Abschaffung der Endfreigabebescheinigung und Austausch durch eine Erklärung im technischen Bordbuch dahingehend, dass die Instandhaltung von angemessen lizenziertem, autorisiertem bzw. zugelassenem Personal durchgeführt und/oder aufgeschoben wurde und dass das Luftfahrzeug lufttüchtig ist. Es sollte ausreichend sein, wenn die einfache Freigabebescheinigungserklärung zwei Unterschriften (B1 und B2) aufweist.
- Wird die Endfreigabebescheinigung beibehalten, sollte sie zwei Unterschriften (B1 und B2) aufweisen, damit alle Aufgaben bescheinigt wurden und die Verantwortung dafür übernommen wurde.

Diese Person schlägt zudem vor, dass das freigabeberechtigte B2-Personal an der Bescheinigung der täglichen Kontrolle beteiligt sein sollte.

- (16) **Zwei Einzelpersonen** haben den Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument aus den folgenden Gründen abgelehnt:
- Der Vorschlag unterstützt Betreiber zu Lasten der Sicherheit, da er die weitere Auslagerung von Instandhaltungsarbeiten erlaubt.
  - Diese Auslagerung unterstützt die Existenz von Instandhaltungsorganisationen, die sich auf bestimmte Arbeiten spezialisiert haben. Dies erschwert es deren freigabeberechtigtem Personal, Kenntnisse und Erfahrungen über das gesamte Luftfahrzeug zu sammeln, was nötig ist, um eine Lizenz zu erwerben.
- (17) **Eine Einzelperson** ist nicht damit einverstanden, dass die Endfreigabebescheinigung von einer einzigen Person ausgestellt werden kann, selbst wenn diese Person nicht an den durchgeführten Instandhaltungsarbeiten beteiligt war und selbst wenn einige der Arbeiten außerhalb des Geltungsbereichs ihrer Lizenz liegen.
- (18) **Eine Einzelperson** ist der Meinung, dass der Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument nicht nötig ist, da alle Bereiche bereits abgedeckt und so weit entwickelt sind, dass es sich hierbei um das alltägliche Routinegeschäft der Industrie handelt.
- (19) **Eine Einzelperson** hat angemerkt, dass die für die Instandhaltung der Luftfahrzeuge zuständigen Personen durch den Vorschlag von ihrer Verantwortung enthoben werden.

#### Weitere Reaktionen:

- (20) **Association of Dutch Aviation Technicians (NVL)** fragte, ob der Vorschlag im Kommentar-Antwort-Dokument bereits die Erweiterung der B2-Rechte (NPA 2007-07) in 66.A.20, Punkt 3, enthält.
- Die Agentur merkt an, dass das Kommentar-Antwort-Dokument diese Änderung nicht enthält, da es bislang noch nicht offiziell von der Kommission verabschiedet wurde. Die Erweiterung der B2-Rechte ist Bestandteil des Annahmeverfahrens von Stellungnahme 05/2009.
- (21) **Eine Einzelperson** bat darum, dass die CAA-UK für den Erwerb der Luftfahrzeuginstandhaltungslizenz wieder die vollständige mündliche Prüfung einführen sollte.
- Die Agentur merkt dazu an, dass dies gemäß den derzeit geltenden EU-Vorschriften nicht möglich ist.
- (22) **Eine Einzelperson** reichte zu diesem CRD 2007-09 fälschlicherweise einen Kommentar zur NPA 2010-09 bezüglich der Begriffe „Vergabe von Aufträgen“ und „Vergabe von Unteraufträgen“ ein.

**(23) Eine Einzelperson gab den folgenden Kommentar ab:**

- Er befürwortet die Harmonisierung der Art der Freigabe des Luftfahrzeugs.
- Er befürwortet das Konzept der mehrfachen Freigabe, da die Verantwortung ausschließlich bei der Person liegt, die die Arbeiten bescheinigt.
- Er erwähnt, dass durch das Konzept der einfachen Freigabe die Ausstellung einer Freigabebescheinigung unterstützt wird, ohne dass beobachtet wurde oder bekannt ist, welche Arbeiten am Luftfahrzeug ausgeführt wurden. Dies trifft insbesondere auf umfangreiche und komplexe Arbeiten zu. Zudem wird dadurch gefördert, dass die Instandhaltungsarbeiten von nicht qualifiziertem Personal durchgeführt werden.
- Er ist völlig gegen das Verfahren, viele Arbeiten von durch das Unternehmen zugelassenem Personal ohne Lizenz abzeichnen zu lassen.