



STELLUNGNAHME Nr. 01/2011

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

vom 18. März 2011

für eine Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) der Kommission Nr. 1702/2003 vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben

UND

für eine Verordnung der Kommission 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

„ELA-Verfahren“ und „Standardisierte Änderungen und Reparaturen“

Zusammenfassung

Diese Stellungnahme betrifft hauptsächlich die allgemeine Luftfahrt und befasst sich mit den folgenden Problemen:

Es wird ein vereinfachtes und ausgewogeneres Zulassungsverfahren für das European Light Aircraft (ELA) eingeführt. Ein Antragsteller für eine Musterzulassung für ein ELA1-Luftfahrzeug (z. B. Flugzeuge unter 1.200 kg) kann ein Zertifizierungsprogramm nutzen, um die Leistungsfähigkeit seiner Konstruktion unter Beweis zu stellen. So müssen kleine Unternehmen nicht mehr den aufwändigen und zeitintensiven Verwaltungsvorgang zur Beschaffung einer Genehmigung als Entwicklungsbetrieb (Design Organisation Approval [DOA]) absolvieren und gleichzeitig durchlaufen sie ein Zulassungsverfahren. Diese Änderung kommt neuen Antragstellern auf eine Musterzulassung für ein ELA1-Luftfahrzeug zugute.

Ein Konzept von „Standardisierten Änderungen und Reparaturen“ wird eingeführt. Mit dem neuen Konzept muss bei Änderungen und Reparaturen, die als Standard betrachtet werden, nicht mehr die Zulassung nach Baumuster durchlaufen werden. Hierzu wird ein Katalog von standardisierten Änderungen und Reparaturen in eine neue Zulassungsspezifikation (Certification Specification [CS]) aufgenommen. Das neue Konzept verringert den Verwaltungsaufwand und gewährleistet gleichzeitig ein hohes Maß an Sicherheit. Jeder Besitzer/Betreiber von kleinen Luftfahrzeugen profitiert von dieser Vorschrift.

Nach den gegenwärtigen Vorschriften gilt das EASA-Formular-1 als Voraussetzung für den Einbau von Ersatzteilen in ein Luftfahrzeug. Einige Bau- und Ausrüstungsteile in einem ELA-Luftfahrzeug werden jedoch in Branchen hergestellt, die nicht den Luftfahrtvorschriften unterliegen. Die nicht unter diese Vorschriften fallenden Hersteller können diese Bauteile nicht mit einem EASA-Formular-1 freigeben. Bei einem neuen Luftfahrzeug besteht damit kein Problem, denn die Abnahme der Bauteile ist durch den genehmigten Herstellungsbetrieb des Flugzeugbauers gedeckt. Die Ersatzteile werden allerdings in der Regel direkt vom Hersteller beschafft. Damit die Vorgaben eines EASA-Formulars-1 eingehalten werden, müssen diese Bauteile trotzdem über genehmigte Herstellungsbetriebe freigegeben werden, auch wenn deren Mehrwert nicht immer nahe liegt. Diese Stellungnahme räumt Besitzern von ELA-Luftfahrzeugen die Möglichkeit ein, bestimmte, nicht sicherheitskritische Bauteile zum Einbau ohne ein EASA-Formular-1 zuzulassen. Diese Änderung soll den Verwaltungsaufwand auf ein Maß verringern, das den Sicherheitsrisiken angemessen ist.

Allgemeines

1. Der Zweck dieser Stellungnahme besteht darin, der Kommission vorzuschlagen, den Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1702/2003¹ (im Folgenden als „Teil 21“ bezeichnet) der Kommission zu ändern und insbesondere ein vereinfachtes und ausgewogeneres Zulassungsverfahren für europäische Leichtflugzeuge (European Light Aircraft – ELA) einzuführen. Damit die Übereinstimmung mit Teil 21 gegeben ist, wird außerdem vorgeschlagen, dass die Kommission die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003² der Kommission und die Anhänge Teil M und Teil 145 ändert.
2. Die Stellungnahme ist nach dem Verfahren verabschiedet worden, das der Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit³ („Agentur“) gemäß den Bestimmungen in Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008⁴ (nachstehend als „Grundverordnung“ bezeichnet) festgelegt hat.

II. Konsultation

3. In den vergangenen Jahren sind das „klassische“ Flugwesen im Freizeitbereich und die Entwicklung von Ultraleichtflugzeugen in Europa zurückgegangen. Das Feedback aus der Branche und von Betreibern hat ergeben, dass der für Freizeitflugzeuge geltende Rechtsrahmen angesichts der damit verbundenen Tätigkeit zunehmend zu umfangreich ist und die Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe für diese Flugzeugtypen einem großen Verwaltungsaufwand ausgesetzt sind.
4. Die Agentur hat die Regelsetzungsmaßnahme MDM.032 geschaffen, um diese Bedenken aufzugreifen. Da der Auftrag breit angelegt war, hat die Agentur 2006 eine Vorankündigung einer vorgeschlagenen Änderung (Advance Notice of Amendment – A-NPA) veröffentlicht, um ein Konzept für eine bessere Regulierung in der allgemeinen Luftfahrt zu diskutieren. Das Feedback von dieser A-NPA ist von der MDM.032-Arbeitsgruppe genutzt worden, um ein Konzept für eine bessere Regulierung in der allgemeinen Luftfahrt auszuarbeiten. Dieses Konzept hat die Vergabe und Aufrechterhaltung des Lufttüchtigkeitszeugnisses, den Betrieb und die Lizenzierung für die allgemeine Luftfahrt behandelt.
5. Die Agentur hat außerdem die Einführung der Vorschrift für leichte Sportflugzeuge (Light Sport Aircraft - LSA) durch die Federal Aviation Administration (FAA) berücksichtigt, die eine Verringerung der Harmonisierung zwischen der Agentur und der FAA bei der Regulierung des

¹ Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 243, 27.09.2003, S. 6). Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1194/2009 vom 30. November 2009 (ABl. L 321, 6.12.2009, S. 5).

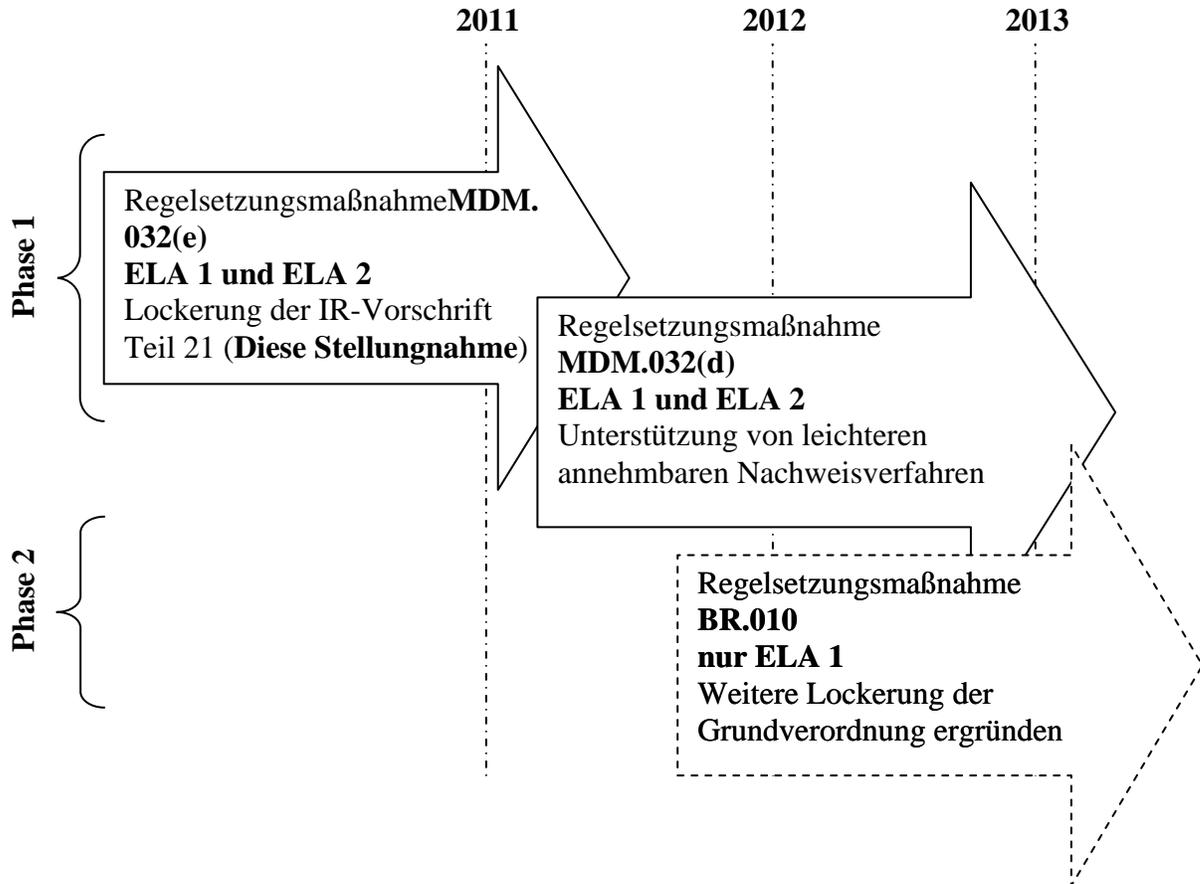
² Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 315, 28.11.2003, S. 1). Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 962/2010 vom 27. Oktober 2010 (ABl. L 281, 27.10.2010, S. 78).

³ Beschluss des Verwaltungsrats hinsichtlich des von der Agentur anzuwendenden Verfahrens für das Verfassen von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Leitlinien. EASA MB 08-2007 vom 11.06.2007 („Regulierungsverfahren“).

⁴ Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79, 19.03.2008, S. 1). Die Verordnung wurde zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 (ABl. L 309, 24.11.2009, S. 51) geändert.

Freizeitflugwesens hervorgehoben hat. Die Mehrheit der LSA-Muster in den USA ist europäischen Ursprungs, sie dürfen jedoch nicht rechtmäßig in der EU betrieben werden, es sei denn ihr Abfluggewicht beträgt weniger als 450 kg (und sie folglich unter Anhang II der Grundverordnung fallen) oder sie sind als CS-VLA (superleichtes Flugzeug/Very Light Aeroplane) oder nach einem höheren Recht zugelassen worden.

6. Während der Diskussion des Konzepts für eine bessere Regulierung der allgemeinen Luftfahrt sind mehrere Optionen für die Vergabe des Lufttüchtigkeitszeugnisses von der MDM.032-Arbeitsgruppe erörtert worden. Mit der Veröffentlichung der Ankündigung einer vorgeschlagenen Änderung (Notice of Proposed Amendment - NPA) 2008-07 am 18. April 2008 hat die Arbeitsgruppe folgende Vorschläge für die Erstvergabe eines Lufttüchtigkeitszeugnisses unterbreitet:
 - Der Umfang von Anhang II Luftfahrzeug (besonders Ultraleichtflugzeuge) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission (nachstehend als „Teil 21“ bezeichnet) soll nicht geändert und diese Luftfahrzeuge sollen nicht in dieser Verordnung behandelt werden.
 - Es soll ein leichteres Rechtssystem geschaffen werden, das auf einem neuen Verfahren für das European Light Aircraft (ELA) beruht, und es soll ein Konzept für standardisierte Änderungen und Reparaturen eingeführt werden.
 - Das leichtere Rechtssystem für ELA soll in zwei Verfahren aufgeteilt werden:
 - o ELA1 für Motorflugzeuge, Segelflugzeuge oder Motorsegler, die nicht als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge eingestuft sind, bis zu einem Starthöchstgewicht von **1.200 kg**
 - o ELA2 für Motorflugzeuge, Segelflugzeuge oder Motorsegler, die nicht als komplexe motorgetriebene Luftfahrzeuge eingestuft sind, bis zu einem Starthöchstgewicht von **2.000 kg**
7. Das neue, in der NPA 2008-07 für ELA vorgeschlagene Verfahren war ein wesentlich einfacheres neues Verfahren für die Regulierung von Luftfahrzeugen und zugehörigen Erzeugnissen, Bau- und Ausrüstungsteilen. Es bestand die Absicht, weitere Musterzulassungen für die Baureihe und Lufttüchtigkeitszeugnisse für das einzelne Luftfahrzeug auszugeben. Es gilt dabei die Voraussetzung, dass das neue Verfahren die vorhandenen Grundsätze von Teil 21 einhält.
8. Bis zum Stichtag des 18. Juli 2008 sind bei der Agentur 843 Kommentare von 79 nationalen Luftfahrtbehörden, Berufsverbänden und Privatgesellschaften eingegangen.
9. Viele Kommentatoren haben die Ansicht geäußert, dass die NPA nicht das erreicht hat, was sie wollten, d. h. eine Zertifizierung, die vergleichbar ist mit dem, was es in den USA gibt (Vorschrift für leichte Sportflugzeuge), in der Betriebsgenehmigungen nicht enthalten sind bzw. die Federal Aviation Administration (FAA) nicht wesentlich eingreift. Diese Kommentare kamen jedoch in der Hauptsache von Betroffenen im Rahmen des ELA1-Verfahrens.
10. Die Agentur hat deshalb eine wichtige strategische Änderung an den Vorschlägen in der Stellungnahme zu den Kommentaren (Comment Response Document – CRD) für die NPA 2008-07 vorgeschlagen. Es wurde eine parallel laufende Regulierungsphase 2 vorgeschlagen, bei der für diese ELA1-Luftfahrzeugkategorie eine weitere Lockerung des Rechtssystems in der Regelsetzungsmaßnahme BR.010 ergründet werden soll, die näher zu den LSA-Vorschriften der FAA steht. Gleichzeitig sollen die Vorschläge aus der NPA 2008-07 für ELA1 und ELA2 weiter vorangetrieben werden, um sobald wie möglich eine Vereinfachung des vorhandenen Zulassungsverfahrens im Rahmen von Teil 21 einzuführen.



11. Die Agentur hat entschieden, die Veröffentlichung des CRD für die NPA 2008-07 aufzuspalten, um diesen Zwei-Phasen-Ansatz deutlicher zu kommunizieren und die Diskussionen, Schlussfolgerungen und den sich daraus ergebenden Textvorschlag für die Änderungen von Teil 21 zur Vereinfachung des vorhandenen Zulassungsverfahrens zusammenzufassen. Es wird davon ausgegangen, dass trotz der negativen Reaktionen auf diese Aufspaltung, die auch in der Anlage zu dieser Stellungnahme zum Ausdruck kommen, die Aussprache zur Strategie verbessert und gleichzeitig das Verfahren für Änderungen an Teil 21 beschleunigt wurde, die in dieser Stellungnahme vorgeschlagen werden.
12. Ein separater Teil II des CRD für die NPA 2008-07 wurde am 25. November 2010 mit allen 843 Kommentaren, Reaktionen und dem sich aus den vorgeschlagenen neuen Zulassungsspezifikationen für Motorflugzeuge im ELA1-Bereich bis zu 600 kg (CS-LSA) ergebenden Text veröffentlicht. Diese neuen CS-LSA sollen Anfang 2011 veröffentlicht werden und nutzen Industriestandards, die auch in den LSA-Vorschriften der FAA verwendet werden.
13. In Vorbereitung der Phase 2 (Auftrag BR.010), die von der Agentur vorgeschlagen wird, ist eine Studie über die vorhandenen nationalen Regelungssysteme für Ultraleichtflugzeuge in einigen Mitgliedstaaten und über sicherheitsrelevante Daten durchgeführt worden. Es soll herausgefunden werden, ob von diesen Regelungssystemen gelernt werden kann, die für Luftfahrzeugkategorien gelten, die ELA1-Motorflugzeugen ähnlich sind. Die Ergebnisse dieser Studie werden genutzt, um Optionen in der Regelsetzungsmaßnahme BR.010 auszuloten.
14. Das Für und Wider des von der Agentur gewählten Weges, um die Änderung von Teil 21 voranzutreiben, die in dieser Stellungnahme vorgeschlagen wird, besteht in den folgenden Punkten:
 - Vereinfachung des vorhandenen Zulassungsverfahrens für alle Luftfahrzeuge im ELA1- und ELA2-Bereich und Aufrechterhaltung der Musterzulassung oder eingeschränkten Musterzulassung.
 - Die Änderungen stehen nach dem Regulierungsverfahren so schnell wie möglich zur Verfügung.
 - Das Konzept von „standardisierten Änderungen“ und „standardisierten Reparaturen“ wird eingeführt für:
 - a. ELA1-, ELA2-Luftfahrzeuge
 - b. Motorflugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von maximal 5.700 kg und
 - c. Drehflügler mit einer MTOM von maximal 3.175 kg.
 - Der Vorschlag wird nicht als die Ideallösung für ELA1 betrachtet und es wird mehr Zeit benötigt, um einen neuen Vorschlag auszuarbeiten.
 - Die von der Kommission verabschiedeten Gebühren und Entgelte gelten weiter, auch wenn sie von den Betroffenen als größtes Hindernis für die Zulassung eines neuen Luftfahrzeugs oder für die Zulassung von Änderungen oder Reparaturen an vorhandenen Luftfahrzeugen betrachtet werden. Es ist vorgeschlagen worden, so wie in den USA als Finanzierung Flugtickets mit einem kleinen Aufschlag zu belasten. Ein derartiges System gewährleistet die EASA-Finanzierung, ohne den Preis für Flugtickets deutlich zu steigern.
15. Die Reaktionen auf das CRD 2008-07 Teil I sind in der Anlage zu dieser Stellungnahme aufgeführt und sind aus praktischen Gründen übersetzt bzw. kurz zusammengefasst.

Insgesamt sieben Verbände aus der ELA1-Branche der allgemeinen Luftfahrt, sechs europäische Behörden, die FAA und zwei Privatpersonen haben sich geäußert.

16. Vor allem die Betroffenen, die in der ELA1-Kategorie aktiv sind, bringen ihre Enttäuschung über den vorliegenden Vorschlag zum Ausdruck. Nach ihrer Auffassung kommt es für ihre Gemeinschaft nicht zur gewünschten Lockerung und darüber hinaus hat die Ausarbeitung dieser Änderung zu viel Zeit in Anspruch genommen. Die Agentur hat bereits im CRD zum Ausdruck gebracht, dass die vorgeschlagenen Änderungen in Teil 21 sicherlich keine endgültige Lösung darstellen. Aus diesem Grund wird ein Nachlauf vorgeschlagen, um die Optionen zu untersuchen, wo Änderungen an der Grundverordnung erforderlich sind. Jedoch ist dieser Vorgang vom Vorschlag in dieser Stellungnahme getrennt.
17. Die Reaktionen auf das CRD Teil I legen nahe, dass die in einem neuen Abschnitt L von Teil 21 vorgeschlagene kombinierte Entwicklungs- und Herstellungsgenehmigung nicht die Vorzüge hervorbringt, die von der Branche erwartet werden. Der vorgeschlagene Abschnitt L wird als zu kompliziert betrachtet. Langfristig könnte er zu Unstimmigkeiten in Bezug auf die vorhandenen Abschnitte in Teil 21 für die Genehmigungen als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb (DOA und POA) führen. Außerdem ist man der Ansicht, dass mehr Bürokratie entsteht. Die Agentur hat diese Reaktionen geprüft und ist zu dem Schluss gekommen, dass der neue Abschnitt L, der nur für Luftfahrzeuge mit den ELA1- und ELA2-Kriterien zutrifft, den Teil 21 unnötig kompliziert macht und den Betrieben wenig oder gar keine Vorteile bringt. Des Weiteren liegt auf der Hand, dass der Vorschlag für die kombinierte Entwicklungs- und Herstellungsgenehmigung von der Anwendung des Artikels 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung durch einen Mitgliedstaat abhängig war. Nur wenn ein Mitgliedstaat darum bat, dass die Agentur für eine bestimmte Genehmigung als Herstellungsbetrieb in diesem Mitgliedsstaat die Verantwortung übernimmt, konnte eine kombinierte Genehmigung erteilt werden. Tatsächlich ist aufgrund von Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung eine kombinierte Entwicklungs- und Herstellungsgenehmigung bereits im Rahmen der vorliegenden Durchführungsbestimmungen möglich. Wenn sich ein Mitgliedstaat entschlossen hat, diese Bestimmung umzusetzen, kombiniert die Agentur die Beaufsichtigung von POA und DOA und erteilt schließlich eine kombinierte Genehmigung. Aus diesem Grund ist der vorgeschlagene Abschnitt L zurückgezogen worden.

III. Inhalt der Stellungnahme der Agentur

18. Die vorliegende Stellungnahme berücksichtigt so weit wie möglich die Vorschläge, die die Interessenvertreter und Behörden gemacht haben, die sich an der Konsultation beteiligt und auf das CRD Teil I für die NPA 2008-07 reagiert haben. Die Novellen zur vorgeschlagenen Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 und des Anhangs I (Teil 21) vom CRD 2008-07 Teil I stehen unten für jeden Absatz, wenn dort eine Änderung vorgesehen ist. Redaktionelle Korrekturen werden nicht ausdrücklich erwähnt.

19. 1702/2003

Eine Definition von ELA1 und ELA2 wurde in Artikel 1 eingefügt, um die Lesbarkeit der Anforderungen in Teil 21 zu verbessern.

20. Teil 21**21A.14 Nachweis der Befähigung**

Der sich aus Teil 21 im CRD 2008-07 Teil I ergebende Text hat 21A.14(c) fälschlicherweise ähnlich verändert wie 21A.14(b) im Hinblick auf Motoren und Propeller. Dieser Absatz sollte das Zertifizierungsprogramm nur für Motoren und Propeller erlauben, die in Luftfahrzeugen eingebaut sind, auf die in diesem Absatz verwiesen wird. Die Absätze 21A.14(b) und (c) sind mithilfe der Definition für ELA1 und ELA2 in Artikel 1 korrigiert und vereinfacht worden.

21A.35 Flugprüfungen

ELA1- und ELA2-Luftfahrzeuge werden in Absatz (b) gemäß dem sich im CRD 2008-07 Teil I ergebenden Text aufgenommen.

21A.90A Umfang

Dieser Absatz wurde neu nummeriert und standardisierte Änderungen sind dem Umfang dieses Abschnitts hinzugefügt worden.

21A.90B Standardisierte Änderungen

Die Bedingung ist neu verfasst und neu nummeriert worden (im CRD 2008-07 Teil I siehe 21A.98), um das Genehmigungsverfahren für Änderungen klar und deutlich von den standardisierten Änderungen zu trennen, die ein solches Genehmigungsverfahren nicht verlangen. Der Text wurde ferner vereinfacht, indem die in Artikel 1 eingeführten Definitionen für ELA1 und ELA2 herangezogen wurden.

21A.112B Nachweis der Befähigung

Es wird der Verweis auf den neuen Absatz 21A.14(c) gemäß dem sich im CRD 2008-07 Teil I ergebenden Text eingefügt.

21A.116 Übertragbarkeit

Die Bedingung ist wegen des ELA1-Luftfahrzeugs gemäß dem sich im CRD 2008-07 Teil I ergebenden Text geändert worden.

21A.307 Freigabe von Bau- und Ausrüstungsteilen zur Installation

Der sich im CRD 2008-07 Teil I ergebende Text hat fälschlicherweise einen Absatz (c) enthalten, der schon in Absatz (b) behandelt wurde. Dieser Absatz wird daher entfernt.

Die Bedingung wurde neu verfasst und die in Artikel 1 eingefügten Definitionen für ELA1 und ELA2 verwendet. Außerdem ist eine spezielle Kennzeichnungspflicht für Bauteile hinzugefügt worden, die auf Verantwortung des Besitzers hergestellt wurden.

ABSCHNITT L – Kombinierte Genehmigung von Betrieben, die für die Entwicklung und Herstellung von Luftfahrzeugen zuständig sind, die in Absatz 21A.14(b) und (c) definiert sind

Der Vorschlag für diesen neuen Abschnitt ist zurückgezogen worden.

21A.431A Umfang

Dieser Absatz war im CRD 2008-07 unverändert, wurde aber jetzt neu nummeriert und standardisierte Reparaturen sind dem Umfang dieses Abschnitts hinzugefügt worden.

21A.431B Standardisierte Reparaturen

Die Bedingung ist neu verfasst und neu nummeriert worden (im CRD 2008-07 Teil I siehe 21A.436), um das Genehmigungsverfahren für Reparaturen klar und deutlich von den standardisierten Reparaturen zu trennen, die ein solches Verfahren nicht verlangen. Der Text wurde ferner vereinfacht, indem die in Artikel 1 eingeführten Definitionen für ELA1 und ELA2 herangezogen wurden.

21A.432B Nachweis der Befähigung

Die Bedingung ist geändert worden, um die Option aufzunehmen, dass ein Zertifizierungsprogramm zum Befähigungsnachweis für ein ELA1-Luftfahrzeug gemäß dem sich im CRD 2008-07 Teil I ergebenden Text genutzt werden kann.

21A.439 Herstellung von Reparaturteilen

Diese Bedingung wurde anfänglich geändert und sollte den neuen Abschnitt L einschließen. Dies ist zurückgezogen worden und daher gibt es keine Änderungen an diesem Absatz.

21A.441 Ausführung von Reparaturen

Diese Bedingung wurde anfänglich geändert und sollte den neuen Abschnitt L einschließen. Dies ist zurückgezogen worden. Die Formulierung „zugelassener Instandhaltungsbetrieb“ wird durch einen Verweis auf Teil M und Teil 145 ersetzt, um die unbeabsichtigten Einschränkungen für Teil M und Teil 145 aufzuheben.

ABSCHNITT P und ABSCHNITT Q

Die vorgeschlagenen Änderungen an den Absätzen dieser Abschnitte wurden mit dem Rückzug von Abschnitt L zurückgezogen.

HAUPTABSCHNITT B

Die vorgeschlagenen Änderungen an den Absätzen dieser Abschnitte wurden mit dem Rückzug von Abschnitt L zurückgezogen.

21. Neben der Änderung von M.A.501(a), die in der Verordnung (EG) Nr. 1056/2008 enthalten ist, werden Änderungen an der Verordnung (EG) **2042/2003** der Kommission zur Übereinstimmung mit der Verordnung 1702/2003 vorgeschlagen. Die Änderungen berücksichtigen die neue Definition des ELA1, die neue Kategorie von Bauteilen in 21A.307 (b) und die Einführung von standardisierten Änderungen und standardisierten Reparaturen.

Artikel 2 Buchstabe k wird geändert, um die Definition des ELA1 an die neue Definition anzupassen, die für die Verordnung 1702/2003 in dieser Stellungnahme vorgeschlagen wird. Diese Änderungen erlauben, dass die jetzt in Teil 21 angebotenen Möglichkeiten voll ausgeschöpft werden.

22. Teil M**M.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm**

Absatz (d) wird geändert, damit Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in den Zulassungsspezifikationen für standardisierte Änderungen und Reparaturen im Instandhaltungsprogramm berücksichtigt werden.

M.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen

Dieser Absatz wird geändert, um die von der Agentur zu erteilenden Zulassungsspezifikationen für standardisierte Änderungen und standardisierte Reparaturen einzuschließen.

M.A.502 Instandhaltung von Komponenten

Dieser Absatz wird geändert, um die Bedingungen festzulegen, unter denen die Komponenten, auf die in Absatz 21A.307(b) verwiesen wird, instand zu halten sind, und um klarzustellen, dass diese Komponenten nach der Instandhaltung nicht für das EASA-Formular-1 geeignet sind.

M.A.613 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeugbauteile

Dieser Absatz wird geändert, um klarzustellen, dass sich die Bauteile, auf die in 21A.307(b) verwiesen wird, nach der Instandhaltung nicht für ein EASA-Formular-1 eignen.

M.A.614 Instandhaltungsaufzeichnungen

Absatz (b) wird geändert, um ihn an die Angaben für standardisierte Änderungen und standardisierte Reparaturen anzupassen, die nicht dem Genehmigungsverfahren in Teil 21 folgen.

M.A.710 Prüfung der Lufttüchtigkeit

Die Formulierung von Absatz (a)(6) wird geändert, um die Übereinstimmung mit den standardisierten Änderungen und standardisierten Reparaturen zu gewährleisten.

M.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten

Dieser Absatz wird geändert, um klarzustellen, dass sich die Bauteile, auf die in 21A.307(b) verwiesen wird, nach der Instandhaltung nicht für ein EASA-Formular-1 eignen.

M.A.902 Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit

Die Formulierung von Absatz (b)(5) wird geändert, um die Übereinstimmung mit den standardisierten Änderungen und standardisierten Reparaturen zu gewährleisten.

23. Teil 145

145.A.42 Abnahme von Komponenten

Absatz (a) wird geändert, um die Komponenten aufzunehmen, auf die in 21A.307 (c) verwiesen wird, und um die Bedingungen festzulegen, unter denen diese Komponenten installiert werden dürfen.

145.A.50 Instandhaltungsbescheinigung

Dieser Absatz wird geändert, um klarzustellen, dass sich die Bauteile, auf die in 21A.307(b) verwiesen wird, nach der Instandhaltung nicht für ein EASA-Formular-1 eignen.

145.A.55 Instandhaltungsaufzeichnungen

Absatz (b) wird geändert, um ihn an die Angaben für standardisierte Änderungen und standardisierte Reparaturen anzupassen.

145.A.65 Sicherheits- und Qualitätsstrategie, Instandhaltungsverfahren und Qualitätssicherungssystem

Die Formulierung von Absatz (b) wird geändert, um die Übereinstimmung mit den standardisierten Änderungen und standardisierten Reparaturen zu gewährleisten.

Köln, 18. März 2011

P. GOUDOU
Exekutivdirektor

ANLAGE: Reaktionen auf CRD 2008-07

(1) Eine Einzelperson hat die folgenden Kommentare eingereicht:

- Es wird bedauert, dass das ursprüngliche „Konzept einer besseren Regulierung“ nur dazu geführt hat, dass die aktuellen Vorschriften in Teil 21 angepasst worden sind. Diese Vorschläge sind zwar lobenswert, werden die allgemeine Luftfahrt jedoch nicht retten. Es wird erklärt, dass ein weniger bürokratisches nationales System wie das „deutsche Luftrecht“ oder eine Ausweitung von Anhang II auf 2.000 kg MTOW die bessere Regulierung für die allgemeine Luftfahrt gewesen wären.

Erwiderung: Die Agentur hat im CRD zum Ausdruck gebracht, dass die vorgeschlagenen Änderungen in Teil 21 sicherlich keine endgültige Lösung darstellen. Aus diesem Grund wird ein Nachlauf in Gang gesetzt, um die Optionen zu untersuchen, wo Änderungen an der Grundverordnung erforderlich sind. Diese Änderungen könnten in die in der Stellungnahme angegebene Richtung gehen. Eine Änderung der Grundverordnung wird wahrscheinlich einige Zeit dauern.

- Das gegenwärtige Konzept von getrennten Vorschriften für die Entwicklung, die Herstellung, die Lizenzierung, die Instandhaltung und den Betrieb wird für die allgemeine Luftfahrt nicht als angemessen angesehen. Es bewirkt, dass die Vorschriften für die betroffenen Menschen und Betriebe unverständlich und zu umfangreich sind. Warum ist es nicht möglich, vernünftige Vorschriften für die allgemeine Luftfahrt zu erstellen, wenn es andererseits möglich ist, neue technische Standards für spezielle Gewichtsklassen einzuführen?

Erwiderung: Die Folge der vorgeschlagenen Änderung im Rahmen der geltenden Grundverordnung wäre, dass sich die Grundsätze nicht ändern können. Aus diesem Grund bleiben die getrennten Vorschriften für Entwicklung und Herstellung bestehen.

- Die **Gebühren und Entgelte** gelten weiter und sind für die Betriebe der allgemeinen Luftfahrt zu hoch. Es wird vorgeschlagen, so wie in den USA als Finanzierung Flugtickets mit einem kleinen Aufschlag zu belasten. Ein derartiges System gewährleistet die EASA-Finanzierung, ohne den Preis für Flugtickets deutlich zu steigern.

Erwiderung: Die Agentur wird den Vorschlag an die Kommission zur Berücksichtigung weiterleiten.

- **Befähigungsnachweis für Entwicklung.** Die Einführung des „Zertifizierungsprogramms“ wird als eine Verbesserung angesehen, wenn sie auf ein Mindestmaß beschränkt wird. Des Weiteren war die AP-DOA anfänglich auch ein relativ unbürokratisches System, das aber manchmal so umgesetzt wird, dass es sich für kleinere Projekte nicht eignet. Es wird auch vorgeschlagen, eine „Entwurfsgenehmigung“ für eine Einzelperson statt für einen Entwicklungsbetrieb zu schaffen.

Erwiderung: Die Agentur erkennt das Problem, dass die gegenwärtigen Anforderungen an einen Entwicklungsbetrieb für einen Betrieb der allgemeinen Luftfahrt zu anspruchsvoll sein könnten. Aus diesem Grund schlägt die Agentur im CRD 2008-07 vor, annehmbare Nachweisverfahren (AMC) für Genehmigungen als Entwicklungsbetrieb zu erarbeiten, so dass der Nachweis einfacher wird. Der Vorteil bestünde darin, dass die zugelassenen Entwicklungsbetriebe alle Privilegien hätten. Der Vorschlag einer „Entwurfsgenehmigung“ für eine Einzelperson ist in dieser Phase noch nicht berücksichtigt worden, da der EASA-Ansatz auf Betriebsgenehmigungen abzielt.

- **Teile, die kein EASA-Formular-1 benötigen.** Dies wird als gute Entwicklung angesehen.

Frage: Warum muss die Installation von zugelassenen Geräten genehmigt werden, wenn damit Installationsanweisungen eingeschlossen sind? Das Genehmigungsverfahren für die Installation

und die Kosten behindern die Einführung von modernen Geräten wie FLARM, die die Sicherheit verbessern könnten. Wie viele Unfälle sind heutzutage auf technische Ursachen zurückzuführen?

Erwiderung: Die Agentur dankt dem Kommentator für seine Unterstützung des Vorschlags. Es wird befürwortet, dass die Installation von „standardisierten Änderungen“ die allgemeine Luftfahrt erleichtern soll. Darum ist dieser Punkt in diesen Vorschlag aufgenommen worden (siehe nächster Absatz). Die Agentur räumt ein, dass die Mehrheit der Unfälle in der allgemeinen Luftfahrt betriebstechnische Ursachen hat.

- **Standardisierte Änderungen und Reparaturen.** Im Prinzip wird diese Entwicklung unterstützt. Das „Wie“ scheint jedoch in einer bürokratischen Lösung zu münden. Die FAA AC 43-13 ist ein pragmatisches Dokument und die Notwendigkeit nach einer neuen Zulassungsspezifikation wird nicht befürwortet.

Erwiderung: Die Agentur schlägt die Einführung einer neuen Zulassungsspezifikation vor, die die standardisierten Änderungen und Reparaturen mit einem Inhalt erfasst, wobei die Daten von der FAA AC 43-13 genutzt werden. Der rechtliche Status entspricht jedoch nicht dem des Rundschreibens der FAA, weil die Zulassungsspezifikation detaillierte Reparaturen und Änderungen enthält, die keinem Genehmigungsverfahren unterliegen. Das Verfahren zur Entwicklung und Veröffentlichung dieser Zulassungsspezifikation mag bürokratisch erscheinen. Die Agentur kann aber dadurch genehmigte Entwürfe im Rahmen ihrer Befugnis freigeben, die eingeführt werden können, ohne dass jede einzelne standardisierte Reparatur oder Änderung genehmigt werden muss.

(2) Die British Gliding Association und die European Gliding Union haben gleichlautende Kommentare geäußert:

Standardisierte Änderungen und Reparaturen. In Teil 21 wird sogar mit der Änderung für leichte Sportflugzeuge die grob vereinfachende Rechtsauffassung vertreten, dass JEDE noch so kleine Änderung an einem Luftfahrzeug einen Eingriff in die Musterzulassung darstellt, auf der die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs beruht. Das vollständige Verfahren mit Genehmigung als Entwicklungsbetrieb wird für den Einbau von Sportgeräten in Anwendung gebracht, was aufwändig und nicht angemessen ist, wenn man die absoluten Mindestanforderungen an die Sicherheit in Betracht zieht. Die Maßnahme, die im NPA durch die vorgeschlagenen CS – Standardisierte Reparaturen und Änderungen angeboten wird, ist höchst willkommen, muss allerdings mit anderen Maßnahmen einhergehen, zum Beispiel:

- o Neu-Definition des ELA, mit dem eine definierte, begrenzte Klasse von Änderungen nach dem Ermessen des Besitzers, Instandhaltungsmechanikers, des ortsansässigen Verbandes oder der nationalen Luftfahrtbehörden durchgeführt werden kann.
- o Größere Freiräume in Teil 21 - hauptsächlich durch Leitlinien zu annehmbaren Nachweisverfahren.
- o Aufstellung von zusätzlichen, angemesseneren Leitlinien für nationale Luftfahrtbehörden durch „MB“-Vorschriften in Teil 21.
- o Minimalistische Option für eine neue Genehmigung als Entwicklungsbetrieb, um solche Änderungen wirtschaftlich und in geeigneter Weise zu berücksichtigen.
- o Es wird zur Kenntnis genommen, dass diese Tätigkeit eigentlich eher zur „Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ in Teil M gehört und dass die Vorteile eines geeigneten Teil-M-Betriebs in diesen Fällen als annehmbar betrachtet werden könnten.
- o „En-bloc“-Verabschiedung der bestehenden Leitlinien für die neuen CS – Standardisierte Reparaturen und Änderungen.

Die größte Sorge bleibt das niedrigste Niveau von Änderungen, die eine Änderungsmaßnahme nach sich ziehen. Zurzeit wird sogar für die Umsetzung eines Instruments im Armaturenbrett eine kleinere Modifikation benötigt. Die eigentliche Definition des Niveaus, bei dem eine „revidierte Installation“ einen „niedrigeren“ Modifikationsstatus rechtfertigt, muss noch diskutiert werden.

Erwiderung: Die Agentur erkennt an, dass die vorgeschlagene Änderung von Teil-21 und die Einführung einer neuen Zulassungsspezifikation für standardisierte Änderungen und Reparaturen Einschränkungen unterliegen, weil sie dem Grundsatz der Genehmigung aller Änderungen folgt. Dieses Vorgehen beruht jedoch auf der zurzeit geltenden Grundverordnung. Phase 2 für „eine bessere Regulierung in der allgemeinen Luftfahrt“, die im Rahmen von Aufgabe BR.010 erfolgt, wurde vorgeschlagen, um die Möglichkeiten abzuwägen, die der Kommentator eingebracht hat. Andererseits sind die vorgeschlagene Änderung von Teil 21 und die Einführung von standardisierten Änderungen und Reparaturen ein Instrument, das im Rahmen von zu genehmigenden Änderungen die übliche und standardisierte Einführung von Änderungen in einem weniger aufwändigen Verfahren unterstützt.

Nachweis der Befugnis für Genehmigung (Genehmigung als Entwicklungsbetrieb, als Herstellungsbetrieb und Genehmigungen als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb).

Die gesetzlich vorgeschriebene Aufteilung der Kategorien für Entwicklung, Herstellung der Lufttüchtigkeit, Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Reparatur und Wartung hat zu vielfältigen Genehmigungen geführt, was sich zwar für große Luftfahrzeuge und Gesellschaften eignet, jedoch für Verbände, KMU und Handwerksbetriebe im Bereich Sport/allgemeine Luftfahrt nicht zweckmäßig ist. Die NPA schlägt die folgenden Maßnahmen vor, die die grundlegenden grob vereinfachenden Erfordernisse nicht erfüllen und stattdessen verschiedene Lösungswege verfolgen.

Angepasstes Zertifizierungsprogramm - Damit können Entwickler offensichtlich die Arbeit aufnehmen und erhalten hoffentlich rückwirkend eine Genehmigung, nachdem Fortschritte erreicht und Vertrauen geschaffen wurden. Diese Flexibilität verschiebt offenbar nur die Reihenfolge, in der Anträge auf Genehmigung gestellt werden, ohne die Gesamtarbeitsbelastung zu beeinflussen. Es wird bedauert, dass das „alternative Konzept“ für Änderungen an der Musterzulassung nicht beibehalten wird.

Befähigungsnachweis für Herstellung. Das CRD bietet allgemeine Angaben, die die „Vereinfachung“ des Verfahrens betreffen, ohne die Vereinfachung näher zu erläutern.

Erwiderung: Es gibt keine vereinfachte Regelung für die Genehmigung als Herstellungsbetrieb, dennoch will die Agentur annehmbare Nachweisverfahren für einen leichteren Nachweis für ELA 1 und ELA 2 entwickeln.

Kombinierte Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb. Es handelt sich hierbei um die vielversprechendste Maßnahme des „Befähigungsnachweises“. Dessen Bedeutung könnte jedoch schnell zwischen der EASA und einer nicht kooperativen nationalen Luftfahrtbehörde verloren gehen. Wie gestalten sich die Rollen der nationalen Luftfahrtbehörden und der EASA im „vereinfachten“ Verfahren?

Es ist anzumerken, dass viele europäische Segelflugzeugbauer, die vorher alle nationalen Genehmigungen erhalten hatten, seitdem nicht mehr die Teil-21-Genehmigung erlangen, vermutlich wegen der Komplexität und der Kosten im Teil-21-System. Könnte erwartet werden, dass eine oder mehrere der oben genannten Optionen die Genehmigung für sie beschleunigt? Aus der Sicht dieses Sportverbandes betrachten wir die kombinierte Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb als wahrscheinlichste Möglichkeit.

Erwiderung: Die Idee, die hinter dem Zertifizierungsprogramm steht, ist es, die Musterzulassung erlauben, ohne eine Genehmigung als Entwicklungsbetrieb oder eine AP-DOA für ELA1 zu

verlangen. Es wird eingeräumt, dass damit zunächst nur die erstmalige Musterzulassung vereinfacht und keine Privilegien durch die Genehmigung als Entwicklungsbetrieb vergeben werden, so dass die Belastung durch die Aufrechterhaltung der Musterzulassung verringert wird. Darum werden vereinfachte annehmbare Nachweisverfahren entwickelt, um eine Genehmigung als Entwicklungsbetrieb zu erlangen.

Bemerkung: Die Agentur hat aus den Erwidernungen zum CRD und den Reaktionen der betriebsinternen Beratung zu dieser Stellungnahme den Schluss gezogen, dass der neue Abschnitt L für die kombinierte Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb zurückgezogen werden sollte. Es herrschte Übereinstimmung darüber, dass damit keine Vorteile verbunden wären. Die Möglichkeit der Erteilung von Genehmigungen als Herstellungs- und Entwicklungsbetrieb durch die Agentur besteht bereits, wenn die Mitgliedstaaten Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung anwenden.

Teile ohne Formular-1. Der Vorschlag im CRD, den Umfang der Teile zu verringern, die kein EASA-Formular-1 zur Freigabe erfordern, ist nicht ausreichend begründet. Das bekundete Verlangen, eine Regelung zu entwickeln, die Gemeinsamkeiten mit der Verkehrsluftfahrt aufweist, ist nicht logisch oder vernünftig.

Die Anfertigung geeigneter Ersatzteile für Luftfahrzeugzellen und lokaler Tragwerke aus Rohstoffen von zuverlässigen Bezugsquellen wird von geschulten Instandhaltungsmechanikern des Luftfahrzeugs nach Teil M und von CA-Verantwortlichen ebenfalls über das erforderliche Maß hinaus überwacht. Es gibt bereits entsprechende Aufzeichnungen auf Arbeitszetteln und in Wartungsprotokollen zum Ursprung gewerblich qualifizierter Ausrüstungen und kleinere Bauteile werden für Luftfahrzeugzellen nach Herstellerempfehlungen bereits gemäß Teil M gefertigt, und diese Regelungen genügen in jeder Hinsicht den Sicherheitsanforderungen in diesem Bereich bzw. sie bewirken tatsächlich in seltenen Fällen, dass ein Luftfahrzeug wieder in Betrieb geht.

Die Schaffung einer Vorschrift, die proportional den Sport/die allgemeine Luftfahrt berücksichtigt, hängt in jeder Hinsicht von der detaillierten Umsetzung dieser Leitlinien und von dem Anwendungsbereich dieser Freiheiten ab.

Erwidernung: Der Vorschlag für Bauteile ohne ein EASA-Formular-1 geht über den Umfang der Bauteile hinaus, die zur Instandhaltung hergestellt werden. Der Umfang ist offen für alle Bauteile außer für Bau- und Ausrüstungsteile mit begrenzter Lebensdauer, tragende Bauteile und Bauteile der Flugsteuerung. Diese Einschränkungen für den Umfang werden eingeführt, um die Sicherheitsrisiken zu kontrollieren und somit den Einsatz im gewerblichen Betrieb zu erlauben.

Qualifizierte Stellen (QE). Die Einbeziehung von Opportunitäten für QE-Rollen für KMU und Sportverbände ist eine wichtige Entwicklung mit dem Potenzial, die Verwaltungsgemeinkosten zu verringern, und ist somit willkommen. Es wird befürchtet, dass die Komplexität auf der regulatorischen Seite und möglicherweise mangelnder Einsatz im Verwaltungsrat die Vorteile einer QE beeinträchtigen könnten, die dem Interesse an Sport/allgemeiner Luftfahrt generell und den Antragstellern im Besonderen erheblich nützen würde. Die QE sollte in die Lage versetzt werden, den gewählten Rollen größtmögliche Freiheit einzuräumen, und sie sollte ferner aufgefordert werden, als einziger Ansprechpartner der Behörden zu fungieren. Die wirtschaftliche Durchsetzungsfähigkeit von QE muss genau durchdacht werden.

Erwidernung: Wir verstehen die Unsicherheit der Agentur in Bezug auf den QE-Prozess und schlagen daher die vereinfachten annehmbaren Nachweisverfahren für die zurzeit geltende regulatorische Struktur der Genehmigung als Entwicklungsbetrieb vor.

Die künftige Behördenanforderung AR GEN.205 (siehe CRD von NPA 2008-22(b) und 2009-02(d), die am 4. Oktober 2010 veröffentlicht wurde) definiert, wie zuständige Behörden QE nutzen können. Dies würde für Genehmigungen als Herstellungsbetrieb gelten, wenn die geltenden

Vorschriften aus Teil 21 in die Teil-AR umgesetzt werden. Die Stellungnahme dazu wird für 2013 erwartet. (siehe Regelsetzungsmaßnahme MDM.060)

(3) Niederländische Luftfahrtbehörde:

(Seite 6, Punkt 1) Es wird hinterfragt, ob der Vorschlag realistisch ist, ein Luftfahrzeug durch Betriebsvorschriften auf die Beschränkungen gemäß TCDS zu begrenzen, ohne dadurch einen großen Rückstau an TCDS-Änderungen für Luftfahrzeuge, die vor Bestehen der EASA zugelassen wurden, zu bewirken. Zahlreiche TCDS regeln nicht ausdrücklich Anwendbarkeitsbeschränkungen für die Vorschriften der Lufttüchtigkeit.

Erwiderung: Es wird davon ausgegangen, dass ein Missverständnis in Bezug auf die Absicht im CRD vorliegt. Da damit zu rechnen war, dass das Problem der Musterzulassung für Motoren und Propeller zu restriktiv wäre, hat die Arbeitsgruppe den Gebrauch von RTC als Ausweg vorgeschlagen. Damals wurden Bedenken geäußert, dass ein RTC den Gebrauch auf den nicht gewerbsmäßigen Betrieb beschränken könnte. Der Entwurf für die Betriebsvorschriften sieht vor, dass ein Luftfahrzeug ein Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis benötigt und dass keine grundsätzlichen Einschränkungen für den Betrieb auferlegt werden, außer sie stehen in dessen Datenblatt. Aus diesem Grund hätte der Gebrauch von RTC keine Folgen. Eine rückwirkende Modifikation der vorhandenen TCDS ist nicht vorgesehen.

CS-VLA. Es wird vorgeschlagen, die CS-VLA bis zu 900 kg gemäß CS-22 zu ändern.

Erwiderung: Dieser Kommentar wird in die spezielle Regelsetzungsmaßnahme VLA.008 eingebracht.

(Seite 11) Es wird nicht befürwortet, dass das eingeschränkte und vereinfachte Zulassungsverfahren für Ersatzteile, die von „Amateuren“ angefertigt wurden, für ein Luftfahrzeug gelten sollen, das für CAT eingesetzt wird.

Erwiderung: Die Agentur vertritt nach wie vor die Auffassung, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau gewahrt und berücksichtigt wird und diese Bauteile keine tragende Funktion haben, die Flugsteuerung nicht betreffen oder keine begrenzte Lebensdauer haben.

(Seite 14 oben) Es ist unklar, wie die EASA als Vertreter des Entwurfsstaates für ein Luftfahrzeug auftreten soll, das in den USA ohne formelle Übertragung der Musterzulassung und Entwicklungsverantwortung mit Wissen der ICAO entwickelt wurde.

Erwiderung: Die Agentur muss weiter das Problem des „Entwurfsstaates“ untersuchen, weil die USA-LSA bis zu 600/650 kg reichen und daher diese RTC nicht ICAO-konform wären, denn die Untergrenze in Anhang 8 Teil 5 beträgt 750 kg und der ICAO-Anhang 8 beschäftigt sich nur mit Musterzulassungen.

Die niederländische Luftfahrtbehörde bringt die folgenden Anmerkungen zu dem sich ergebenden Text von Teil 21 vor:

21A.98 Standardisierte Änderungen So wie Buchstabe (a) jetzt formuliert ist, können sich Segelflugzeuge und Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse von > 2.000 kg die standardisierten Änderungen nicht nutzen, während CS-23-Luftfahrzeuge sie bis zur höchstzulässigen Startmasse von < 5.700 kg nutzen können. Es scheint logisch, diese Möglichkeit nicht für alle Segelflugzeuge und Motorsegler unter 5,7 t zuzulassen.

Vorgeschlagener Text:

Anwendbarkeit: Dieser Absatz gilt nur für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von unter 5.700 kg, für Drehflügler mit einer MTOM von unter 3.175 kg, für Segelflugzeuge und Motorflugzeuge mit einer MTOM von unter 5.700 kg und für Ballone und Luftschiffe, die in Absatz 21A.14(b) oder 21A.14(c) definiert sind.

Erwiderung: Die Agentur rechnet nicht damit, dass standardisierte Änderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler gelten, die sich erheblich von den jetzigen Segelflugzeug-Entwicklungen unterscheiden.

21A.307 Freigabe von Bau- und Ausrüstungsteilen zur Installation.

Die vorgeschlagene Änderung am Umfang der Bauteile ohne ein EASA-Formular-1 wird im sich ergebenden Text von 21A.307(b) und (c) nicht wiedergegeben.

Erwiderung: Angenommen. Der Absatz (c) wurde fälschlicherweise beibehalten und wird gelöscht.

21A.353 Berechtigung

Die Sätze in (b)5 und (b)6 sind nicht klar.

Vorgeschlagener Text:

(b) Bei der kombinierten Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb muss der Antragsteller im Besitz sein bzw. beantragt haben:

5. für einen definierten Leistungsumfang ist eine Genehmigung nach diesem Abschnitt angemessen, um die Konformität mit einer speziellen Entwicklung nachzuweisen. 6 ist zu löschen.

Erwiderung: Die Agentur hat aus den Erwiderungen zum CRD und den Reaktionen der betriebsinternen Beratung zu dieser Stellungnahme den Schluss gezogen, dass der neue Abschnitt L für die kombinierte Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb zurückgezogen werden sollte. Es herrschte Übereinstimmung darüber, dass damit keine Vorteile verbunden wären. Die Möglichkeit der Erteilung von Genehmigungen als Herstellungs- und Entwicklungsbetrieb durch die Agentur besteht bereits, wenn die Mitgliedstaaten Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung anwenden.

21A.359 Konstruktionssicherungssystem

(a) Das Konstruktionssicherungssystem muss ein **dokumentiertes** System sein. Fügen Sie das Wort „dokumentiert“ vor dem Konstruktionssicherungssystem im ersten Satz ein.

(a)2. Die Aufgaben, die erfüllt werden sollen, müssen in Übereinstimmung mit diesem **Teil** sein, was auch für die Design-Inhaber gilt, 21A.3 usw. Löschen Sie in der englischen Fassung „Sub“ des Wortes „Subpart“.

(b) Der Text für eine Konformitätsbescheinigung an die Agentur soll an dieser Stelle angegeben werden, wie er in 21A.239(b) formuliert ist. Diese Bescheinigung wird in 21A.381(b) und 21A.385(d) vorgeschrieben.

Erwiderung: Die Agentur hat aus den Erwiderungen zum CRD und den Reaktionen der betriebsinternen Beratung zu dieser Stellungnahme den Schluss gezogen, dass der neue Abschnitt L für die kombinierte Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb zurückgezogen werden sollte. Es herrschte Übereinstimmung darüber, dass damit keine Vorteile verbunden wären. Die Möglichkeit der Erteilung von Genehmigungen als Herstellungs- und Entwicklungsbetrieb durch die Agentur besteht bereits, wenn die Mitgliedstaaten Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung anwenden.

21A.361 Qualitätssystem der Herstellung

(a) Das Qualitätssystem muss ein dokumentiertes System sein. Fügen Sie das Wort „dokumentiert“ vor Qualitätssystem im ersten Satz ein.

(b)(ix) Dies kann gelöscht werden, da der genehmigte Betrieb der Antragsteller oder der Inhaber des Designs ist.

(b) letzter Satz: Es gibt hier nur einen Verweis auf Bauteile mit begrenzter Lebensdauer, wobei 21A.307 auch tragende Bauteile oder Bauteile der Flugsteuerung gesondert behandelt, die normalerweise als kritische Bauteile definiert sind.

Erwiderung: Die Agentur hat aus den Erwiderungen zum CRD und den Reaktionen der betriebsinternen Beratung zu dieser Stellungnahme den Schluss gezogen, dass der neue Abschnitt L für die kombinierte Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb zurückgezogen werden sollte. Es herrschte Übereinstimmung darüber, dass damit keine Vorteile verbunden wären. Die Möglichkeit der Erteilung von Genehmigungen als Herstellungs- und Entwicklungsbetrieb durch die Agentur besteht bereits, wenn die Mitgliedstaaten Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung anwenden.

21A.363 Selbstdarstellung

Alle Punkte: Aus Gründen der Konsistenz und Klarheit übernehmen Sie die richtigen Punkte von 21A.365 entsprechend wie in 21A.143.

(a)11. Eine Beschreibung der Betriebsprüfung und des „**Qualitätssystems**“ und der zugehörigen Verfahren. Fügen Sie das Wort „Qualität“ vor System ein. Gemäß Punkt 4 auf Seite 8 der Anlage wurde die vorgeschlagene Erleichterung für den Herstellungsteil der Genehmigung nicht berücksichtigt und außerdem wird in 21A.361 ebenfalls ein Qualitätssystem benötigt.

Erwiderung: Die Agentur hat aus den Erwiderungen zum CRD und den Reaktionen der betriebsinternen Beratung zu dieser Stellungnahme den Schluss gezogen, dass der neue Abschnitt L für die kombinierte Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb zurückgezogen werden sollte. Es herrschte Übereinstimmung darüber, dass damit keine Vorteile verbunden wären. Die Möglichkeit der Erteilung von Genehmigungen als Herstellungs- und Entwicklungsbetrieb durch die Agentur besteht bereits, wenn die Mitgliedstaaten Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung anwenden.

21A.365 Genehmigungsvoraussetzungen

(c)2. Löschen Sie in der englischen Fassung das ‘Sub’ in Subpart, da der Betrieb alle Voraussetzungen von Teil 21 erfüllen muss.

Erwiderung: Die Agentur hat aus den Erwiderungen zum CRD und den Reaktionen der betriebsinternen Beratung zu dieser Stellungnahme den Schluss gezogen, dass der neue Abschnitt L für die kombinierte Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb zurückgezogen werden sollte. Es herrschte Übereinstimmung darüber, dass damit keine Vorteile verbunden wären. Die Möglichkeit der Erteilung von Genehmigungen als Herstellungs- und Entwicklungsbetrieb durch die Agentur besteht bereits, wenn die Mitgliedstaaten Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung anwenden.

21A.367 Änderungen am zugelassenen Betrieb

(a) Nach Ausstellung der Betriebsgenehmigung jede Änderung am Betrieb, insbesondere Änderungen an der Konstruktionssicherung oder Betriebsprüfung **und** der **Qualitätssysteme**. Fügen Sie die Wörter „und der Qualitätssysteme“ ein, Grund siehe 21A.363(b)11.

Fügen Sie den Text von 21A.147(b) ein, was die zuständige Behörde oder die Agentur anordnen darf, um diese Möglichkeit während einer Betriebsänderung zu nutzen.

Erwiderung: Die Agentur hat aus den Erwiderungen zum CRD und den Reaktionen der betriebsinternen Beratung zu dieser Stellungnahme den Schluss gezogen, dass der neue Abschnitt L für die kombinierte Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb zurückgezogen werden sollte. Es herrschte Übereinstimmung darüber, dass damit keine Vorteile verbunden wären. Die Möglichkeit der Erteilung von Genehmigungen als Herstellungs- und

Entwicklungsbetrieb durch die Agentur besteht bereits, wenn die Mitgliedstaaten Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung anwenden.

21A.381 Entwicklungsprivilegien

Die Sätze in (c)4 und 5 sind nicht klar.

(c)6 stimmt nicht mit 21A.710(a) überein. Der Text soll in Anlehnung an 21A.263(c)6 und 7 geändert werden.

(d) Dieser Teil kann gelöscht werden, da eine Regelung in 21A.47 vorhanden ist.

Erwiderung: Die Agentur hat aus den Erwiderungen zum CRD und den Reaktionen der betriebsinternen Beratung zu dieser Stellungnahme den Schluss gezogen, dass der neue Abschnitt L für die kombinierte Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb zurückgezogen werden sollte. Es herrschte Übereinstimmung darüber, dass damit keine Vorteile verbunden wären. Die Möglichkeit der Erteilung von Genehmigungen als Herstellungs- und Entwicklungsbetrieb durch die Agentur besteht bereits, wenn die Mitgliedstaaten Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung anwenden.

21A.383 Herstellungsprivilegien

(c) Der Verweis auf 21A.307 soll wie in 21A.163(c) gelöscht werden.

(e) Dies soll auch die Privilegien einschließen, eine Fluggenehmigung zu erlassen. Der Text ist in Anlehnung an 21A.163(e) zu ändern. Damit wird auch eine Änderung an 21A.711 bewirkt, um einen Verweis auf diesen Punkt aufzunehmen.

Erwiderung: Die Agentur hat aus den Erwiderungen zum CRD und den Reaktionen der betriebsinternen Beratung zu dieser Stellungnahme den Schluss gezogen, dass der neue Abschnitt L für die kombinierte Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb zurückgezogen werden sollte. Es herrschte Übereinstimmung darüber, dass damit keine Vorteile verbunden wären. Die Möglichkeit der Erteilung von Genehmigungen als Herstellungs- und Entwicklungsbetrieb durch die Agentur besteht bereits, wenn die Mitgliedstaaten Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung anwenden.

21A.385 Pflichten des Inhabers

(j)1 Bitte ändern Sie den Anfang in: „Das System unter (i) schließt alle Fälle ein, in denen Da der Betrieb Design-Inhaber und Herstellungsbetrieb ist, handelt es sich um eine interne Angelegenheit.“

(j)2 von „Wenn der Inhaber der kombinierten.....“ kann das nicht der Fall sein, deshalb eignet sich der Text dieser Genehmigung nur für Betriebe, die eine Entwicklungsgenehmigung besitzen oder beantragt haben. Bitte löschen Sie den Text.

(k) Bitte löschen, das ist nicht möglich.

(n) Der Verweis auf 21A383(f) ist nicht richtig, (f) existiert nicht.

(o) Fügen Sie bitte den Text des jetzigen 21A165(k) ein. Das ist nötig, bevor eine Fluggenehmigung erteilt werden kann.

Erwiderung: Die Agentur hat aus den Erwiderungen zum CRD und den Reaktionen der betriebsinternen Beratung zu dieser Stellungnahme den Schluss gezogen, dass der neue Abschnitt L für die kombinierte Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb zurückgezogen werden sollte. Es herrschte Übereinstimmung darüber, dass damit keine Vorteile verbunden wären. Die Möglichkeit der Erteilung von Genehmigungen als Herstellungs- und

Entwicklungsbetrieb durch die Agentur besteht bereits, wenn die Mitgliedstaaten Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung anwenden.

21A.436 Standardisierte Reparaturen

Siehe Anmerkung unter 21A.98.

Erwiderung: *Nicht angenommen. Siehe Erwiderung auf 21A.98.*

21A.711 (b) und (c)

Es ist ein Verweis auf 21A.381 und 21A.385 aufzunehmen.

Erwiderung: *Die Agentur hat entschieden, den Vorschlag von Abschnitt L zurückzuziehen. Der Kommentar ist daher nicht mehr relevant.*

(4) DGAC Frankreich

Seit Anfang der Übung hat DGAC Frankreich das ELA-Projekt sehr unterstützt. DGAC-Frankreich war sehr erfreut, das CRD 2008-07 zu lesen und unterstützt die EASA-Vorschläge.

ELA wird von der gesamten Gemeinschaft der allgemeinen Luftfahrt erwartet. Da einige ELA-Programme bereits begonnen haben, werden das Zulassungsverfahren und die annehmbaren Nachweisverfahren so schnell wie möglich benötigt, um die Machbarkeit dieser Programme und die Normierung in Europa zu gewährleisten.

Erwiderung: *Die Agentur dankt der DGAC Frankreich für ihre Unterstützung. Es wird eine Liste von notwendigen Maßnahmen, vorgelegt von DGAC Frankreich, herangezogen, um die Nachbearbeitung von MDM.032 und BR.010 zu organisieren.*

Auf Seite 5/28 ist zu lesen, dass der Inhaber der Musterzulassung das ELA-Verfahren beantragen muss. Wir verstehen das Konzept für die neuen Erzeugnisse. Dennoch sollte die Möglichkeit, von der ELA-Vorschrift Gebrauch zu machen, für die gebrauchten Erzeugnisse dem Besitzer des Luftfahrzeugs überlassen bleiben.

Erwiderung: *Diese Beobachtung ist richtig und die vorgeschlagene Formulierung in Teil 21 würde die Anwendbarkeit auf neue Luftfahrzeuge oder nur auf den Inhaber der Musterzulassung nicht beschränken.*

Technische Bedingungen für Motoren und Propeller

Sie sind auf Seite 5/28, (a) 2 angegeben, existieren aber nicht. Zur Normierung müssen sie von der EASA herausgegeben werden.

Erwiderung: *Angenommen. Im Arbeitsbereich von Phase 2 müssen diese technischen Bedingungen geregelt und veröffentlicht werden. Sie existieren heute nur noch für Segelflugzeuge und VLA in deren jeweiligen Vorschriften für die Lufttüchtigkeit. (Abschnitt H und J zu CS-22 und Verweis in CS-VLA auf diese Abschnitte)*

Harmonisierung CS-VLA/CS-22

Auf den Seiten 6/28 und 7/28, (b) 2 (2d und 4. Aufzählung) lesen wir einige verschiedene MAW-Gewichte für CS-VLA und CS-22. Sie sollten bei 900 kg harmonisiert werden.

Erwiderung: *Dieser Kommentar wird in die spezielle Regelsetzungsmaßnahme eingebracht.*

(5) European Federation of Light Experimental and Vintage Aircraft (EFLEVA)

Die EFLEVA bringt zum Ausdruck, dass es schwierig sei, ohne die detaillierten Kommentare eine Aussage zum CRD Teil I zu treffen.

Der Auftrag BR.010 für Phase 2 wird zwar unterstützt, es sei aber sehr spät dafür.

Es wird befürwortet, dass eine Musterzulassung für Motoren und Propeller eines bestimmten ELA-Luftfahrzeugs nicht erforderlich ist.

EFLEVA stimmt zu und begrüßt den Vorschlag, die Obergrenze für ELA1 auf 1.200 kg zu erhöhen.

EFLEVA unterstützt die Einführung dieses neuen Zulassungsverfahrens sowie die Revisionen am vorhandenen Zulassungsverfahren. Jedoch wird betont, dass die Branche diese Zulassungsverfahren früher oder später benötigt.

EFLEVA begrüßt den Vorschlag der Agentur, vereinfachte Nachweisverfahren für Teil 21 Abschnitt J zuzulassen, da somit die vorgeschriebene Beteiligung der Agentur an der Genehmigung von Änderungen und Reparaturen begrenzt und dadurch die Kostenlast vermindert wird.

EFLEVA stimmt dem Konzept der kombinierten Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb zu, wenn damit die Kostenlast für kleine Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe verringert wird.

EFLEVA unterstützt das Konzept der qualifizierten Stellen, denen spezielle Zulassungsaufgaben zugewiesen werden. Jedoch äußerte sich die EFLEVA besorgt darüber, dass das Ausschreibungsverfahren durch Benachrichtigung auf der EASA-Webseite nicht angemessen ist und weitere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um potenzielle Bewerber zu benachrichtigen.

EFLEVA unterstützt die Absicht der Agentur, die Regelung mit den USA über Vorschriften für die Herstellung der Lufttüchtigkeit für leichte Sportflugzeuge zu harmonisieren. Jedoch machen die Vorschläge im CRD deutlich, dass die Route für EU-Flugzeuge, die in die USA exportiert werden sollen, relativ einfach ist, während Flugzeuge aus den USA zusätzlicher Zulassungsvoraussetzungen bedürfen, wenn sie in die EU exportiert werden. Somit kommen Mehrkosten auf die US-Hersteller zu und es wird eine unnötige Barriere für den Absatz von US-Flugzeugen in der EU aufgebaut.

EFLEVA begrüßt den Vorschlag, eine neue Zulassungsspezifikation für standardisierte Änderungen und Reparaturen aufgrund von (AC)43-13 einzuführen. Wiederum hält EFLEVA die Agentur an, diese Zulassungsspezifikation schnell einzuführen, da so die Genehmigungskosten für Änderungen und Reparaturen verringert bzw. beseitigt werden.

Erwiderung: Die Agentur dankt dem Kommentator für seine Unterstützung und hat die verschiedenen Aufträge zur Weiterbearbeitung (z. B. MDM.032(d) und BR.010) gemäß dem herausgegebenen Regulierungsplan vorgeschlagen. Wir untersuchen, wie diese Aufträge möglichst beschleunigt werden können.

(6) Hersteller von europäischen Segelflugzeugen

Die Hersteller europäischer Segelflugzeuge drücken ihre Enttäuschung wegen der vorgeschlagenen Änderung aus, die von Auftrag MDM.032 herrührt, der zu viel Zeit in Anspruch nahm und die Zielvorgaben nicht erreicht hat, die von der allgemeinen Luftfahrt dringend benötigt werden.

Es wird erneut vorgebracht, dass bei den Gebühren und Entgelten in der allgemeinen Luftfahrt Handlungsbedarf besteht, weil sie den Betrieb der allgemeinen Luftfahrt behindert.

Befähigungsnachweis für Entwicklung. Die jetzigen Optionen Zertifizierungsprogramm, alternative Verfahren für die Genehmigung als Entwicklungsbetrieb (APDOA) und die vollständige Genehmigung als Entwicklungsbetrieb bleiben von diesem Vorschlag unberührt und stellen daher für die Branche keine Erleichterung dar. Eine vollständige Genehmigung als Entwicklungsbetrieb ist immer noch nicht erschwinglich und daher wird vorgeschlagen, einige Privilegien an die APDOA

zu übertragen, um so anzuregen, mit der APDOA zu beginnen und später eventuelle eine vollständige Genehmigung als Entwicklungsbetrieb anzustreben.

Erwiderung: Die Agentur erkennt das Problem, dass die gegenwärtigen Anforderungen an einen Entwicklungsbetrieb für einen Betrieb der allgemeinen Luftfahrt zu anspruchsvoll sein könnten. Aus diesem Grund schlägt die Agentur im CRD 2008-07 vor, annehmbare Nachweisverfahren (AMC) für Genehmigungen als Entwicklungsbetrieb zu erarbeiten, so dass der Nachweis einfacher wird. Der Vorteil bestünde darin, dass die zugelassenen Entwicklungsbetriebe alle Privilegien hätten.

Standardisierte Änderungen und Reparaturen. Die Einführung von standardisierten Änderungen und Reparaturen wird unterstützt, die Notwendigkeit einer neuen Zulassungsspezifikation wird jedoch nicht völlig verstanden. Eine Einführung soll so schnell wie möglich geschehen und pragmatisch sein. Die europäischen Hersteller von Segelflugzeugen bieten dazu ihre Unterstützung an.

Erwiderung: Die Agentur schlägt die Einführung einer neuen Zulassungsspezifikation vor, die die standardisierten Änderungen und Reparaturen unter Verwendung der Daten von der FAA AC 43-13 erfasst. Der rechtliche Status entspricht jedoch nicht dem des Rundschreibens der FAA, weil die Zulassungsspezifikation detaillierte Reparaturen und Änderungen enthält, die keinem Genehmigungsverfahren unterliegen. Das Verfahren zur Entwicklung und Veröffentlichung dieser Zulassungsspezifikation mag bürokratisch erscheinen. Die Agentur kann aber dadurch genehmigte Entwürfe im Rahmen ihrer Befugnis freigeben, die eingeführt werden können, ohne dass jede einzelne standardisierte Reparatur oder Änderung genehmigt werden muss. Es wird davon ausgegangen, dass damit eine leichtere Umsetzung erreicht wird.

Änderungen an CS-LSA. Die Einführung einer speziellen Zulassungsspezifikation nach ASTM-Normen für LSA-Luftfahrzeuge wird unterstützt. Diese neue Vorschrift soll eindeutig für diese Luftfahrzeuge gelten und keine Zweideutigkeiten hinsichtlich der Anwendbarkeit auf andere vorhandene Vorschriften für die Lufttüchtigkeit wie CS-VLA oder CS-22 schaffen.

Erwiderung: CS-LSA gilt nur für Motorflugzeuge, also nicht für Segelflugzeuge. LSA-Motorflugzeuge sind von Natur aus mit Motoren betriebene Flugzeuge, die vielleicht gute Gleiteigenschaften haben, aber nicht zu diesem Zweck konstruiert wurden.

Qualifizierte Stellen. Eine zentrale und wichtige Klage der Hersteller von Segelflugzeugen betrifft den Mangel an Personal bei der EASA und den akkreditierten nationalen Luftfahrtbehörden, das über genaue Kenntnisse in der Luftfahrt mit kleineren Luftfahrzeugen verfügt.

Sehr häufig beruhen die Probleme der Hersteller in unserer Gemeinschaft nicht auf falschen Vorschriften, sondern auf der falschen Anwendung der Vorschriften. QE werden als eine mögliche Lösung in Bezug auf diese fehlende Einstellung zur Luftfahrt mit kleineren Luftfahrzeugen und das mangelhafte Wissen gesehen. Es folgen Bedingungen, die für QE gelten sollen:

- Dieser Betrieb muss Erfahrungen/Hintergrundwissen in der Luftfahrt mit kleineren Luftfahrzeugen haben.
- Bei Bedarf muss die Arbeitssprache die Muttersprache des Antragstellers sein.
- Der Trend zu wachsender Papierflut und mehr Verwaltungsverfahren muss umgekehrt werden.
- Aufgaben und Genehmigungen dürfen nicht mehr getrennt gesehen werden.
- Im Idealfall könnte der Betrieb alle Erzeugnisse und Organisationen im gleichen Unternehmen beaufsichtigen.
- Der Antragsteller hat möglichst das Wahlrecht, wo diese Aufgaben zu erledigen sind.

- und schließlich: es muss im Vergleich zu typischen Produktpreisen erschwinglich sein.

Erwiderung: Wir verstehen die Unsicherheit der Agentur in Bezug auf den QE-Prozess und schlagen daher die vereinfachten annehmbaren Nachweisverfahren für die zurzeit geltende regulatorische Struktur der Genehmigung als Entwicklungsbetrieb als Quick-Fix vor. Die oben genannten Bedingungen ähneln dem Grundprinzip im NPA und heben die potenziellen Vorteile von QE hervor.

Bauteile ohne Formular-1. Die Hersteller würden die zusätzliche Flexibilität dieses Konzepts begrüßen, es hängt jedoch viel von den annehmbaren Nachweisverfahren ab, die bestimmen, wie die Übereinstimmung mit den genehmigten Daten nachgewiesen wird. Die Hersteller europäischer Segelflugzeuge bieten für die Entwicklung dieser annehmbaren Nachweisverfahren ihre Unterstützung an.

Erwiderung: Das Angebot, die Agentur zu unterstützen, wird begrüßt.

Ein Segelflugzeug ist kein Motorflugzeug. Die Segelflugzeughersteller vertreten die Auffassung, dass die Erläuterung in diese Stellungnahme eingebracht werden müsse, ein Segelflugzeug sei kein Motorflugzeug und deshalb kein „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“, statt die Definition im BR zu ändern.

Erwiderung: Wir verstehen die Möglichkeit dieser Interpretation für düsenbetriebene Segelflugzeuge und erwägen eine Klarstellung durch annehmbare Nachweisverfahren für Teil 21. (Siehe Auftrag MDM.032(d)).

Musterzulassung eines Luftfahrzeugs ohne Motor bzw. Propeller. Die Option auf eine eingeschränkte Musterzulassung wird unterstützt, eine vollständige Musterzulassung sollte aber nur für Segelflugzeuge mit nicht zugelassenen Motoren und Propellern möglich sein. So würde die Entwicklung von wirtschaftlicheren und geräuschärmeren Antrieben gefördert.

Erwiderung: Dies wird im Auftrag BR.010 berücksichtigt werden.

(7) FAA

Die FAA hat das CRD geprüft und hat keine Anmerkungen.

Erwiderung: Zur Kenntnis genommen.

(8) Fédération Française de Vol à Voile (FFVV)

Bauteile ohne Formular-1. Die Möglichkeit für ELA1-Luftfahrzeuge soll auf Segelflugzeuge ausgeweitet werden, die Vereinen gehören und nicht nur dem einzelnen Besitzer.

Erwiderung: Eine ähnliche Interpretation wie in Teil M kann in die annehmbaren Nachweisverfahren eingeführt werden.

Qualifizierte Stellen. Die FFVV beabsichtigt, eine QE für Segelflugzeuge mit einem spezifischen Umfang zu werden, wenn diese Option zur gegeben ist. Die FFVV hat bestimmte Bedenken und Vorstellungen zur Umsetzung, die die Sicherheit fördern und Bürokratie abbauen sollen.

Erwiderung: Wir verstehen die Unsicherheit der Agentur in Bezug auf den QE-Prozess und schlagen daher die vereinfachten annehmbaren Nachweisverfahren für die zurzeit geltende regulatorische Struktur der Genehmigung als Entwicklungsbetrieb als Quick-Fix vor.

(9) Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Schweiz

Qualifizierte Stellen. Es wird eine umfassende und unzweideutige Leitlinie zu den Befugnissen benötigt, um bestimmte Zulassungsaufgaben durchzuführen. Hinsichtlich der „Bescheinigung für die Compliance-Funktion“ (der CVE-Funktion gleichwertig) müssen die erforderlichen

Qualifikationen und Zuständigkeiten in den annehmbaren Nachweisverfahren/GM definiert werden.

Erwiderung: Wir verstehen die Unsicherheit der Agentur in Bezug auf den QE-Prozess und schlagen daher die vereinfachten annehmbaren Nachweisverfahren für die zurzeit geltende regulatorische Struktur der Genehmigung als Entwicklungsbetrieb als Quick-Fix vor.

Änderungen an CS-LSA. Der genaue Inhalt des CS-LSA ist unbekannt, das BAZL hat aber detaillierte Kommentare zu den ASTM-Normen, auf die im NPA verwiesen wird, die detailliert in dieser Reaktion dargestellt werden.

Erwiderung: Die CS-LSA baut auf der geltenden ASTM-Norm auf, die durch Anforderungen und annehmbaren Nachweisverfahren ergänzt wird, mit denen der Compliance-Nachweis erbracht wird. Die CS-LSA gehört zum CRD 2008-07 Teil II.

Das BAZL bringt die folgenden Anmerkungen zu dem sich ergebenden Text von Teil 21 vor:

21A.14

a) Der jetzige Text in Teil 21, 21A.14(b) lautet „...fester oder verstellbarer Propeller“.

Der gelöschte Text im CRD lautet „...nicht verstellbarer oder verstellbarer Propeller“

Der neue Text im CRD lautet „...fester oder verstellbarer Propeller“

Der Text im CRD muss zur jetzigen Textfassung in Teil 21 passen.

Erwiderung: Angenommen. Die Änderung zu Teil-21, eingefügt durch Ergänzung von Regelung 1194/2009, wurde in das CRD aufgenommen.

b) Der Vorschlag für 21A.14(b) und 21A.14(c) regelt die Anwendbarkeit auf Motorflugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 2.000 kg/1.200 kg, die nicht als „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“ eingestuft sind. Aufgrund von BR Art. 3(j) werden Motorflugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 2.000 kg/1.200 kg jedoch automatisch als technisch nicht kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug klassifiziert. Es wird vorgeschlagen, den Text „das nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug eingestuft wird“ aus 21A.14(b) und 21A.14(c) zu streichen.

Erwiderung: Der Verweis auf technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug sollte beibehalten werden, da Düsenantrieb allein für die Einstufung als „technisch kompliziert“ ausreicht.

c) Der Vorschlag für 21A.14(c) beinhaltet:

7. einen Kolbenmotor;

9. einen Propeller

Es handelt sich dabei um eine erhebliche Lockerung der jetzigen Bedingung, da es scheint, dass der Befähigungsnachweis für die Zulassung dieser Erzeugnisse auf die Genehmigung eines Zertifizierungsprogramms beschränkt ist, ohne dabei die Motorleistung oder die Konstruktionsart des Propellers zu berücksichtigen (es scheint möglich, dass ein Kolbenmotor nach den Bestimmungen in 21A.14(c) zugelassen und dann in ein Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von > 1.200 kg installiert werden darf). Wir sind der Meinung, dass dies nicht angemessen ist und die Anwendbarkeit von 21A.14(c) 7. und 9. begrenzt werden sollte.

Erwiderung: Angenommen.

21A.307 (b) und (c)

a) 21A.307 (b) und (c) scheinen sich zu widersprechen: Der Text muss geändert oder klargestellt werden.

b) Der vorgeschlagene Text besagt, dass die Bedingung auf Fälle „in Verantwortung des Luftfahrzeug-Besitzers beschränkt ist, wenn [die Bauteile] in seinem Luftfahrzeug installiert sind“. Diese Aussage wirft verschiedene Fragen auf.

Erlegt diese Bedingung Beschränkungen auf, wer das Luftfahrzeug fliegen darf?

Welche Bedingung würde für ein Luftfahrzeug mit einer MTOM von bis zu 1.200 kg gelten, das in einer Flugschule genutzt wird? 21A.307(a)?

Wenn ja, wäre dies unzulänglich, denn es war ja beabsichtigt, Mittel an der Hand zu haben, um festzustellen, dass ein Erzeugnis „in Übereinstimmung mit den genehmigten Konstruktionsdaten hergestellt wurde und sich in einem Zustand für den sicheren Betrieb befindet“, ohne dass die aufwändigen Voraussetzungen für die Erteilung eines EASA-Formulars-1 notwendig wären.

Der Vorschlag für 21A.307 (c) lässt zu, dass jedes Bauteil (darunter Bau- und Ausrüstungsteile mit begrenzter Lebensdauer, tragende Bauteile und Bauteile der Flugsteuerung) „gemäß den genehmigten Konstruktionsdaten in Zuständigkeit des Luftfahrzeug-Besitzers hergestellt ist, wenn es in seinem Luftfahrzeug installiert wurde“. Zwar verstehen wir den Zweck dieser Bedingung, wir meinen dennoch, dass sie in dieser Form über das ursprüngliche Ziel, eine gewisse Vereinfachung zu erreichen, hinausgeht. Der vorgeschlagene Ansatz wird als unverhältnismäßig betrachtet, da weder 21A.307(a) gilt (Regelung ist für einige Fälle zu streng), noch 21A.307(c) ein sehr geringes Niveau an Übereinstimmung im Rahmen der „Zuständigkeit des Besitzers“ zulässt. Das Risiko besteht darin, ein System zu haben, das zwar rechtlich korrekt ist (Zuständigkeit beim Besitzer), vom Sicherheitsstandpunkt aber fragwürdig ist: In diesem Kontext ist die Effizienz von Prüfungen der Lufttüchtigkeit auf Konformität fragwürdig, denn beispielsweise kann die Prüfung später stattfinden, wenn die Bauteile installiert wurden und der Prüfungsumfang beschränkt ist.

Folgendes wird vorgeschlagen:

– Es sind Erleichterungen für 21A.307 (a) zu definieren, die nicht auf Bauteile zu beschränken sind, die „in Übereinstimmung mit den genehmigten Konstruktionsdaten in Zuständigkeit des Luftfahrzeug-Besitzers hergestellt wurden, wenn [diese Bauteile] in seinem Luftfahrzeug installiert wurden“.

– Bei Bau- und Ausrüstungsteilen mit begrenzter Lebensdauer, tragenden Bauteilen und Bauteilen der Flugsteuerung, die „gemäß den genehmigten Konstruktionsdaten in Zuständigkeit des Luftfahrzeug-Besitzers hergestellt wurden, wenn [diese Bauteile] in seinem Luftfahrzeug installiert wurden“ muss die Agentur/die qualifizierte Stelle in die Konformität einbezogen werden. In diesem Kontext wird vorgeschlagen, die FAA-Definition des vom Besitzer/Betreiber hergestellten Bauteils zu übernehmen, die in AC 20-62 geregelt ist:

Ein Besitzer/Betreiber ist ein Hersteller eines Bauteils, wenn sich der Besitzer an der Kontrolle von Konstruktion, Herstellung oder Qualität des Bauteils beteiligt hat. Als Beteiligung an der Konstruktion des Bauteils gilt die Beaufsichtigung der Herstellung oder wenn der Hersteller über die Konstruktionsdaten, Materialien, mit denen das Bauteil herzustellen ist, die Herstellungsverfahren, Montagemethoden oder Verfahren zur Qualitätskontrolle verfügt.

– Bei IFR-Geräten, deren Funktion als wichtig eingestuft werden kann (Ausfall wird als Gefährlich oder Katastrophal eingestuft), sollte das gleiche Prinzip für Bau- und Ausrüstungsteile mit begrenzter Lebensdauer, tragende Bauteile und Bauteile der Flugsteuerung gelten.

– Es sollten die Genehmigungen der nationalen Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe genutzt werden, wenn das Qualitätssicherungssystem eines Herstellers zur Verfügung steht (siehe auch 21A.439) oder Erleichterungen bei einer Fertigung in limitierter Quantität gewährt werden, wenn

genehmigte Daten für die Herstellung und für die Übereinstimmung mit den genehmigten Konstruktionsdaten in einer Weise genutzt werden, die die Agentur/qualifizierte Stelle akzeptieren kann, die über das Produktionsverfahren unterrichtet werden muss, sodass ein gewisses Maß an Beteiligung (z. B. Konformitätsprüfungen) festgestellt werden kann.

– 21A.307 muss mögliche Erleichterungen berücksichtigen, die für „verwaiste“ Luftfahrzeuge gelten (siehe zusätzlicher Kommentar am Ende dieses Dokumentes).

Erwiderung: Abschnitt 21A.307 ist neu verfasst worden, um die Absicht eindeutiger darzustellen. Es wird nicht hingenommen, die Philosophie zu ändern und den Besitzer als den Hersteller des Bauteils zu definieren. Es ist der Besitzer selbst, der ein Bauteil ohne ein EASA-Formular-1 für die Installation in Betracht ziehen kann, wenn die genannten Kriterien erfüllt sind. Außerdem muss klar sein, dass dies nur möglich ist, wenn Bauteile gekennzeichnet sind und in deren eigenem Luftfahrzeug installiert werden.

Hinsichtlich der IFR-Geräte wird ein Verweis auf Geräte, die für Betrieb und ATM benötigt werden, in der Regelsetzungsmaßnahme 21.026 „Neue Kategorien von Bauteilen, für die Formular-1 nicht benötigt wird“ in Betracht gezogen, der Anfang 2011 beginnt.

Standardisierte Änderungen

Es wird empfohlen, auch die Leitlinien in Betracht zu ziehen, die in der FAA AC 23-27 „Ersatz von Bauteilen und Materialien für altes Fluggerät“ enthalten sind: Dies ist besonders hilfreich für verwaiste Luftfahrzeuge.

Erwiderung: Altes oder historisches Fluggerät fällt nicht in den Aufgabenbereich der EASA. Verwaiste Luftfahrzeuge sind nicht Gegenstand dieses NPA.

Das CRD stellt Folgendes fest: „Die standardisierten Reparaturen und Änderungen in den CS sind daher genehmigte Daten, die ein Instandhaltungsbetrieb gemäß Teil M benutzen darf“. Worin besteht der Grund für die Einschränkung von standardisierten Reparaturen auf „Instandhaltungsbetriebe“? Die Intention sollte sein, auch Aufgaben auszuwählen, die der Besitzer bzw. Pilot ausführen kann.

Erwiderung: Wir stimmen zu, dass diese Aussage zu restriktiv war. Die Bedingungen in Teil M und Teil 145 wurden geprüft und bei Bedarf geändert (siehe Entwurf zu 2042/2003 in Verbindung mit dieser Stellungnahme), um darzustellen, dass es sich ebenfalls um genehmigte Daten handelt und sie im Einklang mit den Bedingungen in Teil M oder Teil 145 verwendet werden können.

AFM/AFMS und ICA

AMC/GM werden vorausgesetzt, damit ein Mindeststandard für die Erstausgabe und Revisionen erreicht wird. Die Leitlinien sind auch deshalb erforderlich, um AFM-Änderungen besonders für die Antragsteller einstufen zu können, die die Konformität mit 21A.14(b) und (c) nachweisen. Die Leitlinien sind auch in Bezug auf 21A.381(c) 4 und 5 erforderlich.

Erwiderung: ICA sind das Thema eines spezifischen, bereits laufenden Auftrags (MDM.056). Es wird angemerkt, dass die Stellungnahme 01/2010 für alle Genehmigungen als Entwicklungsbetrieb die Möglichkeit eingeführt hat, gewisse Änderungen an AFM zu genehmigen. GM für die Einstufung von Änderungen an AFM wird mit einem Bescheid herausgegeben werden, der aus dem NPA16-2006 resultiert.

21A.367(a)

Es werden Leitlinien benötigt, um eindeutig zu definieren, was eine bedeutsame Änderung ist.

Erwiderung: Die Agentur hat entschieden, den Vorschlag von Abschnitt L zurückzuziehen. Der Kommentar ist daher nicht mehr relevant.

21A.377(c)2

Die Dauer der gewährten Korrekturmaßnahme steht nicht im Einklang mit der Verordnung (EG) der Kommission Nr. 1194/2009 vom 30. November 2009.

Erwiderung: Die Agentur hat entschieden, den Vorschlag von Abschnitt L zurückzuziehen. Der Kommentar ist daher nicht mehr relevant.

21A.381(d)

Ist diese Bedingung notwendig? Ist sie nicht bereits durch Bedingungen für TC/STC-Übertragung geregelt?

Erwiderung: Die Agentur hat entschieden, den Vorschlag von Abschnitt L zurückzuziehen. Der Kommentar ist daher nicht mehr relevant.

21A.439 und 21A.441

Erleichterungen für vom Besitzer hergestellte Bauteile sind zumindest für solche Fälle zu definieren, die unter standardisierte Änderungen fallen.

Erwiderung: Nicht angenommen. Die Herstellung von Bauteilen und deren Freigabe sind nicht miteinander verknüpft. Diejenigen Bauteile, die ohne ein EASA-Formular-1 gemäß 21A.307(b) zulässig sind bzw. solche Bauteile, die zu einer standardisierten Reparatur oder Änderung gehören, können per Definition nicht vom Besitzer hergestellt werden. Die existierenden Bedingungen, die in Teil M und Teil 145 gelten weiterhin.

Verwaiste Luftfahrzeuge

Obwohl der NPA sich ursprünglich nicht mit den Themen befassen sollte, die verwaiste Luftfahrzeuge betreffen, wird empfohlen, diese Regelsetzungsmaßnahme zu nutzen und eine spezielle Leitlinie für dieses Luftfahrzeug zu definieren. Es sind dabei unter anderem die folgenden Probleme zu bearbeiten:

- Leitlinie für die Kennzeichnung des Ersatzes von Bauteilen und Materialien (s. FAA AC 23-27 „Ersatz von Bauteilen und Materialien für altes Fluggerät“)
- Der Ersatz von Bauteilen bzw. Materialien kann eventuell vorher für ähnliche Luftfahrzeuge genehmigt worden sein. Wenn die Installation (und möglicherweise die Herstellung) im Einklang mit einer vorangegangenen Genehmigung erfolgt, lassen sich diese Genehmigungen als Grundlage für die Genehmigung eines ähnlichen Luftfahrzeugs heranziehen. Aber in diesem Fall muss der Antragsteller über alle vorherigen Genehmigungsdaten verfügen, darunter alle Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, oder er muss fehlende Daten mit Unterstützung von einer anerkannten Stelle (z. B. qualifizierte Stelle, Genehmigung als Entwicklungsbetrieb/ADOA usw.) beschaffen. Als Alternative prüft die Agentur/qualifizierte Stelle die Eignung des Antragstellers, indem sie einschätzt, ob der Antragsteller gute Kenntnisse in den Konstruktionsgrundsätzen besitzt, die für den zu ändernden bzw. zu reparierenden Luftfahrzeug-Typ infrage kommen.
- Ersatzteile, die der Musterzulassung entsprechen, lassen sich zunächst schwer finden (kleine Mengen, lange Vorlaufzeiten, Überalterung usw.), ganz zu schweigen von Bauteilen mit einem Formular-1. Es werden Leitlinien für die Installation von alten bzw. gebrauchten Bauteilen (Nachbau, Überholung oder Neuzulassungen) benötigt. Es ist zu bedenken, dass Bauteile in der Musterzulassung veraltet sein könnten und dass andere Bauteile erhältlich sein könnten, die aus technologischer Sicht moderner und zuverlässiger sind.

Erwiderung: Die Agentur dankt dem Kommentator für diesen Vorschlag, vertritt jedoch die Ansicht, dass er sich nicht mehr im Rahmen dieser Aufgabe bewegt.

(10) Eine Einzelperson hat die folgenden Kommentare eingereicht:

21A.14(b) und (c)

Es wird bezweifelt, ob Segelflugzeuge bis zu 2.000 kg in 21A.14(b) berücksichtigt werden sollten. Es gibt Bedenken zur Wahrnehmung der Option im Zertifizierungsprogramm in 21A.14(c). Vereinfachte annehmbare Nachweisverfahren für die vollständige Genehmigung als Entwicklungsbetrieb für ELA werden entschieden unterstützt.

Erwiderung: Siehe Antwortschreiben an die niederländische Luftfahrtbehörde (Abschnitt 21A.98) für Segelflugzeuge bis zu 2.000 kg. Das Zertifizierungsprogramm ist jetzt durch die Stellungnahme 01/2010 als Grundbedingung für die Zulassung eingeführt worden (siehe Abschnitt 21A.20): Gemäß 21A.20 (b) ist es eindeutig als ein Arbeitsdokument während des ganzen Zulassungsverfahrens anzusehen. Außerdem muss in dem speziellen Fall des Luftfahrzeugs, auf das in 21A.14 (c) Bezug genommen wird, das Zertifizierungsprogramm von der Agentur genehmigt werden. Die Agentur dankt dem Kommentator für seine Unterstützung der vereinfachten annehmbaren Nachweisverfahren für Genehmigungen als Entwicklungsbetrieb.

Standardisierte Änderungen und Reparaturen. Es kann kein Kommentar angebracht werden, weil diese CS noch nicht vorgelegt wurde.

Erwiderung: Die Stellungnahme führt das Prinzip ein. Die CS wird zur Beratung gemäß der Regelsetzungsmaßnahme MDM.048 eingereicht.

21A.112B Nachweis der Befähigung. Es gibt Bedenken zur Einführung der Option im Zertifizierungsprogramm in 21A.112B.

Erwiderung: Das Zertifizierungsprogramm ist jetzt durch die Stellungnahme 01/2010 als Grundbedingung für die Zulassung eingeführt worden (siehe Abschnitt 21A.20): Gemäß 21A.20 (b) ist es eindeutig als ein Arbeitsdokument während des ganzen Zulassungsverfahrens anzusehen. Außerdem muss in dem speziellen Fall des Luftfahrzeugs, auf das in 21A.14 (c) Bezug genommen wird, das Zertifizierungsprogramm von der Agentur genehmigt werden.

21A. 307 Freigabe von Bau- und Ausrüstungsteilen zur Installation. Absatz (c) scheint die von Absatz (b) auferlegten Beschränkungen aufzuheben. Ein Unterschied zwischen Bedingungen für kritische Teile für ELA 1 und ELA 2 wird nicht befürwortet.

Erwiderung: Abschnitt 21A.307 wurde neu verfasst und 21A.307(c) im CRD war unrichtig.

Des Weiteren frage ich mich ganz generell, wie viele Luftfahrzeug-Besitzer die Verantwortung für die Konformität eines Bau- oder Ausrüstungsteils mit der genehmigten Entwicklung übernehmen können und worin der Vorteil liegt, wenn das Bauteil auf dem Markt zur Verfügung steht.

Wo ist da die Vereinfachung?

Ich glaube, dass die Möglichkeit besteht, das Thema Formular-1 einzugrenzen, ohne das Sicherheitsniveau zu senken. Wenn wir die große Menge nichtkritischer Bauteile in ELA1- und ELA2-Luftfahrzeugen bedenken, würde für diese Bauteile eine einfache Konformitätsbescheinigung ausreichen, die der Hersteller (mit Genehmigung als Entwicklungsbetrieb, aber auch mit AP) ausstellt.

Sollte dann die EASA das Problem der vom Besitzer hergestellten Bauteile als ein Problem betrachten wollen, das hauptsächlich mit alten und „verwaisten“ Luftfahrzeugen zusammenhängt, für die sich Ersatzteile schwer finden lassen, rate ich, auf die geltenden FAA-Bedingungen (FAR 21.303(a)(2) usw.) zu verweisen.

Erwiderung: Es wird davon ausgegangen, dass viele Besitzer diese „Verantwortung“ übernehmen können. Ein Beispiel sind die in dieser Reaktion genannten Bauteile, die für ein Luftfahrzeug vom

Originalhersteller hergestellt wurden, der keine Genehmigung als Herstellungsbetrieb hat und eine Konformitätsbescheinigung ausstellt. Sie würden nicht mit einem EASA-Formular-1 freigegeben, aber gemäß den genehmigten Konstruktionsdaten gebaut. Mit der vorgeschlagenen Änderung von 21A.307 wird die Installation mit gewissen Umfangsbeschränkungen so ausgelegt, dass die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird.

ABSCHNITT L – Kombinierte Genehmigung von Betrieben, die für die Entwicklung und Herstellung von Luftfahrzeugen zuständig sind, die in Absatz 21A.14(b) und (c) definiert sind

Der relevante Absatz von Teil 21, Abschnitte G und J ist in Abschnitt L ohne wesentliche technische Änderungen übernommen worden.

Eine Reihe von „administrativen“ Absätzen mit Erläuterung von Absatz 5 des CRD hätte ausgereicht und die Unsicherheit von künftigen Änderungen in der Sache verhindert.

Sogar bei einem einzelnen Zertifikat sind die Genehmigung als Entwicklungsbetrieb und die Genehmigung als Herstellungsbetrieb unterschiedliche Sachverhalte. Die Mischung aus Bedingungen macht die Aufgabe nicht einfacher.

Erwiderung: Die Agentur stimmt zu, dass der vorgeschlagene Abschnitt L keine substantiellen Unterschiede für die einzelnen Bedingungen von Genehmigungen als Entwicklungs- und als Herstellungsbetrieb herausarbeitet. Die Möglichkeit besteht bereits in Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung, um die Verantwortung für die Genehmigung als Herstellungsbetrieb der Agentur zu übertragen. Man gelangt daher zu dem Schluss, dass Abschnitt L nicht genug Vorteile birgt und die Vorschriften zu sehr verkompliziert, was in dieser Reaktion zum Ausdruck kommt. Die Agentur hat beschlossen, den Vorschlag für Abschnitt L zurückzuziehen.

21A. 432B Nachweis der Befähigung. In Unterabschnitt (b) sollten die „Festlegung von speziellen Konstruktionsverfahren, Ressourcen und die Reihenfolge von Tätigkeiten zur Einhaltung dieses Abschnitts“ mit einem Agentur-Vertrag erreicht werden.

In Unterabschnitt (b) sollten die „Festlegung von speziellen Konstruktionsverfahren, Ressourcen und die Reihenfolge von Tätigkeiten zur Einhaltung dieses Teils...“ mit der Genehmigung eines Zertifizierungsprogramms erreicht werden.

Es ist schwierig, den Unterschied von Verfahren zu verstehen, mit denen das gleiche Ergebnis erreicht wird, wie durch ein einfaches Zertifizierungsprogramm.

Erwiderung: In Absatz (b) bezieht sich der Verweis auf APDOA (Verfahren sind nicht speziell auf die Reparatur gerichtet), wohingegen sich in (c) der Verweis auf die Genehmigung eines Zertifizierungsprogramms bezieht, das speziell auf diese Reparatur gerichtet ist.

21A. 112B Nachweis der Befähigung

Die gleichen grundlegenden Anmerkungen wie für 21A.14(c).

Erwiderung: Das Zertifizierungsprogramm ist jetzt durch die Stellungnahme 01/2010 als Grundbedingung für die Zulassung eingeführt worden (siehe Abschnitt 21A.20): Gemäß 21A.20 (b) ist es eindeutig als ein Arbeitsdokument während des ganzen Zulassungsverfahrens anzusehen. Außerdem muss in dem speziellen Fall des Luftfahrzeugs, auf das in 21A.14 (c) Bezug genommen wird, das Zertifizierungsprogramm von der Agentur genehmigt werden.

21A. 710 Genehmigung der Flugbedingungen

Die Erteilung einer Fluggenehmigung könnte auch Luftfahrzeuge betreffen, für die keine Konformität mit den Verordnungen nachgewiesen wurde und einen Antragsteller, dessen Befähigung unsicher sein könnte.

Wollen Sie wirklich ohne weitere Überprüfung Flugbedingungen für die Sicherheit auch unter diesen Umständen hinnehmen?

Erwiderung: Die Agentur hat entschieden, den Vorschlag von Abschnitt L zurückzuziehen. Der Kommentar ist daher nicht mehr relevant.

(11 und 12) Die Light Aircraft Association (LAA) aus der Tschechischen Republik und die Light Aircraft Manufacturers Association Europe (LAMA EUROPA) haben ähnliche Reaktionen gezeigt. Der Text wird geändert und beseitigt nach Möglichkeit Überschneidungen.

Titelseite - Unvollständige und sehr späte Veröffentlichung dieses CRD

LAA und LAMA sind nicht mit der Art und Weise zufrieden, wie die EASA diesen wichtigen NPA behandelt hat.

Das CRD wurde ZWEI JAHRE nach dem Ende der Kommentarfrist für den ursprünglichen NPA 2008-07 herausgegeben! Die Tatsache, dass das CRD außerdem während der Urlaubszeit herausgegeben wurde, macht keinen guten Eindruck, besonders aufgrund dieser späten Veröffentlichung. Das Problem dieser späten Veröffentlichung besteht darin, dass jeder fast vergessen hat, worum es überhaupt ging...

Die Zeit ist schnelllebig - 2005 wurde die erste Aufgabenbeschreibung für MDM032 verfasst. Wir nähern uns jetzt dem Ende des Jahres 2010 und was ist das Ergebnis? Die EASA hat 843 Kommentare erhalten. Wir sind jedoch der Meinung, es kann nicht so lange dauern, bis dieses CRD zustande kommt.

Die Tatsache, dass das CRD in zwei Teile geteilt ist und nur Teil 1 vor dem Stichtag herausgegeben wurde, kann nicht hingenommen werden. Wie sollen wir zu so einem wichtigen Vorschlag Stellung nehmen, ohne die Möglichkeit zu haben, den zweiten Teil zu sehen?

Wir meinen, dass der zweite Teil dieses CRD sofort herausgegeben und der Stichtag für die Teil-1-Kommentare dementsprechend verlängert werden müssen.

Erwiderung: Die Veröffentlichung eines CRD in zwei Teilen ist nicht die übliche Praxis der Agentur, hatte aber den Vorteil, einige Verzögerungen wieder wettzumachen. Die vorgebrachten Kommentare sind mit größter Sorgfalt in Teil I des CRD präzise dargestellt und eine Stellungnahme nach unserer Prüfung aller Kommentare verfasst worden. Teil I ist daher eine verbindliche Grundlage, um Reaktionen auf die Stellungnahme einzuholen und lässt sich als Dokument wahrscheinlich leichter lesen, als die 500 Seiten des CRD Teil II.

Teil II ist veröffentlicht worden und enthält den Entwurf der CS-LSA, die von der Agentur Anfang 2011 verabschiedet wird.

Die Agentur gesteht zu, dass es lange gedauert hat, um das Thema voranzutreiben, größtenteils wegen knapper Ressourcen, aber die Verzögerung wird auch genutzt, um die Regelsetzungsmaßnahme BR.010 (Start einer Studie über Lehren für ELA1 durch Prüfung von nationalen Vorschriften für Ultraleichtflugzeuge) vorzubereiten und die Zusammenarbeit mit der FAA in dieser Sache zu stärken und weitere Informationen über die Erfahrungen in den USA bei LSA-Vorschriften zu sammeln. Außerdem betont die Agentur, dass die Verzögerung nicht auf ein fehlendes Verständnis in Bezug auf die Bedeutung und Priorität der allgemeinen Luftfahrt beruht, was durch die Erleichterung von Teil M, die Stellungnahme für die L-Lizenz und die Stellungnahme über FCL mit einer LAPL nachgewiesen wurde.

Seite 4 (a) Allgemeiner Kommentar (LAMA EUROPE)

DIE GRUNDLAGE JEDER ERFOLGREICHEN LUFTFAHRT IST DIE LUFTFAHRT MIT KLEINEREN LUFTFAHRZEUGEN (FREIZEIT).

Jeder Pilot beginnt mit einem kleinen Flugzeug zu fliegen, nicht mit einem Airbus, einer Boeing oder einem Eurofighter. Die 600.000 Freizeitpiloten (Angaben von Europe Air Sports) einschließlich Fallschirmspringern, Drachenfliegern, Ultraleichtflugzeugen, Segelflugzeugen, Heißluftballonen bis zu leicht angetriebenen Flugzeugen machen den großen Kundenstamm der Industrie in Europa und in den USA aus. Damit Aerodynamik, Bordmechanik, Mechanismen, Betrieb und Umwelteinflüsse eines Luftfahrzeuges verstanden werden, muss man Erfahrungen haben, die man sich in der Luftfahrt mit Kleinflugzeugen während der Freizeit holt. Um sich für einen Beruf in der Luftfahrt zu begeistern, muss man damit in Kontakt kommen und aus Erfahrungen lernen. Ein taugliches großes Luftfahrzeug kann man nur konstruieren, wenn man aus eigener Erfahrung weiß, was sich tatsächlich dahinter verbirgt und was bedacht werden muss.

Die offizielle Seite in den USA hat diesen Umstand vor Jahren anerkannt. Dort wurden massive Probleme festgestellt, ausreichend und sachgerecht qualifizierte Mitarbeiter für die Großluftfahrt zu finden. Es gibt ein stagnierendes Wachstum in der Luftfahrt von Kleinflugzeugen (Menge an Luftfahrzeugen und Piloten), was direkt steigende Kosten für den Erwerb und den Betrieb von kleinen Luftfahrzeugen zur Folge hatte.

Im Gegenzug ist das LSA-Programm (leichte Sportflugzeuge) 2004 in den USA mit dem klaren Ziel auf den Weg gebracht worden, die Einstiegskosten für die private Sportfliegerei zu senken. Dies wurde erreicht, indem eine technisch nicht komplizierte Luftfahrzeug-Kategorie definiert wurde, mit der ein Luftfahrzeug registriert werden kann, nachdem sich ein Hersteller gemäß einer annehmbaren Branchennorm (ASTM-Standard) selbst erklärt. Dank des Systems können Menschen mit einer im vernünftigen Rahmen verringerten Ausbildung und geringeren medizinischen Voraussetzungen fliegen.

Damit bestand die Intention, die zurückgehende Begeisterung für die Luftfahrt wieder zu steigern und den Stamm für die Luftfahrtindustrie zu behalten und fünf Jahre nach Bekanntmachung der neuen Vorschriften wird deutlich, dass der eingeschlagene Weg absolut richtig war und die gewünschten Ergebnisse zeigt. Die Anzahl an Luftfahrzeugen und Piloten hat sich sofort vergrößert und damit der Pool an verfügbaren Ressourcen für Unternehmen der Großluftfahrt.

Das Modell aus den USA ist bis jetzt in vielen Ländern kopiert worden, manchmal je nach den nationalen Umständen leicht verändert. Unter diesen Ländern sind bis jetzt die Länder mit der größten Bevölkerung: China und Indien. Ähnliche Programme wurden verabschiedet, um eine Grundlage für deren künftige Luftfahrt zu schaffen.

Nach dem heutigen Stand führen den LSA-Markt eindeutig europäische Unternehmen an.

Die Ironie ist, dass es kein ähnliches System gibt, damit diese nach den LSA-Vorschriften gebauten Luftfahrzeuge in Europa geflogen werden können.

Von der angekündigten Schaffung des ELA-Verfahrens versprochen sich viele die Entstehung eines europäischen Äquivalents. Während ELA für einige Kategorien von Luftfahrzeugen eine wichtige Erleichterung darstellt, ist das Ergebnis für leichte zweisitzige Sportflugzeuge ein Verfahren, das für Konstruktion, Herstellung und Betrieb aufwändiger ist als das LSA-System in den USA.

Viele glauben jetzt, die Antwort sei, eine spezielle Kategorie für Luftfahrzeuge unter 600 kg zu schaffen und das LSA-System so nah wie möglich an ein Äquivalent heranzuführen.

Erwiderung: Der Umfang des MDM.032 ist breiter als LSA, schlägt aber Vereinfachungen für Teil 21 vor. Die Regelsetzungsmaßnahme BR.010 definiert, wie über die Vereinfachungen für Teil 21 für die Untergruppe von ELA1-Luftfahrzeugen hinauszugehen ist.

(LAA) Leider beweist dieses CRD den falschen Ansatz der EASA für die Sport- und Freizeitfliegerei. Wir sind der Ansicht, dass es nicht möglich ist, die Sport- und Freizeitfliegerei auf die gleiche Weise zu behandeln wie die Verkehrsluftfahrt.

Es wird immer deutlicher, dass wir immer noch nicht bekommen, was wir wollen und was wir benötigen – ein einfaches LSA.

Wir glauben, dass die jetzige regulatorische Herangehensweise der EASA nicht erreicht, was wir zur Weiterentwicklung der Sport- und Freizeitfliegerei für notwendig erachten. Unserer Meinung nach könnte das LSA die Einstiegs-kategorie für die Luftfahrt werden. Um den Wünschen unserer Mitglieder gerecht zu werden, denken wir, dass die EASA eine alleinstehende LSA-Kategorie schaffen sollte, die mit dem LSA-System in den USA so weit wie möglich kompatibel ist.

Die positive Folge könnte ein globales LSA-System sein, das unser langfristiges Ziel ist.

Während des Treffens auf der AirVenture 2010 erklärte der FAA-Administrator Randy Babbitt, dass der Sicherheitsstandard des LSA besser ist als erwartet. Wir glauben, dass dies ein Beweis dafür ist, dass das LSA-Konzept der USA mit der Selbsterklärung und vernünftigen Instandhaltungsvorschriften kein Sicherheitsproblem schafft. Da 65% der SLSA in den USA aus Europa stammen, sind wir überzeugt, dass das gleiche System in Europa genutzt werden kann.

Das Konzept des alleinstehenden LSA könnte funktionieren – alleinstehend bedeutet nicht notwendigerweise, dass es ohne EASA besteht, aber es meint, dass es eine besondere Stelle in der Hierarchie der EASA-Vorschriften einnimmt.

Auf die gleiche Weise ist in den USA vorgegangen worden, als die FAA half, die LSA-Kategorie innerhalb der FAA-Vorschriften anzulegen und die Aufsicht beibehielt, aber nicht direkt eingreift.

Wir wissen, dass damit eine Änderung der Grundverordnung verbunden wäre.

Der LAA CR ist bereit zu helfen, um so eine Änderung vorzubereiten.

Erwiderung: Das Angebot zur Unterstützung der EASA bei der Regelsetzungsmaßnahme BR.010 wird begrüßt. Die vorgeschlagenen Änderungen in der Regelsetzungsmaßnahme MDM.032(e), die sich innerhalb des Rahmens der Teil-21-Vorschriften bewegen, erreichen in der Tat nicht das Ziel, das der LAA CR verfolgt. Der Umfang der LSA-Vorschrift der FAA ist jedoch eine Teilmenge der Regelsetzungsmaßnahme MDM.032(e) und passt nicht zum gesamten Bereich bis zu 2.000 kg.

Seite 4 EASA-Gebühren und -Entgelte

Der LAA CR und LAMA EUROPE freuen sich über die Aussage, dass die EASA die Aufmerksamkeit der Kommission erregt hat... befürchtet aber, es ist zu spät, weil sogar die jetzige Höhe der Gebühren und Entgelte ein großes Problem für kleine Unternehmen ist. Eine Basis für die Gebühren und Entgelte der EASA ist die Regelung, dass die EASA gezwungen ist, sich durch Gebühren und Entgelte zu finanzieren, die sie selbst erheben darf. Die gegenwärtigen Entgelte stellen schon eine erhebliche Last für die kleinen Unternehmen dar. Diese Unternehmen stellen etwa 10 bis 150 Luftfahrzeuge pro Jahr mit einem Umsatz im Bereich von 1 bis 30 Millionen EURO her und es ist kaum möglich, mit den gegenwärtigen Gebühren und Entgelten auszukommen.

Die Gebühren und Entgelte sind seit Jahren ein bekanntes Problem, es muss alsbald auf politischer Ebene entschieden werden, das heißt von der Kommission.

Erwiderung: Zur Kenntnis genommen.

Seite 4 und 7 CS-23-Leicht bis zu 1.200 kg MTOM

Der LAA CZ und LAMA EUROPE sind der Meinung, dass dieses Gesetz nicht notwendig ist. Eigentlich ließe sich die CS-VLA auf bis zu 4 Personen und 1.200 kg MTOM erweitern. Unserer Meinung nach ist die Erklärung, dass wir solche Vorschriften benötigen, weil ... große Mehrheit der vorhandenen ... nicht hinreichend ist, denn das ELA-System ist für neue Luftfahrzeuge und nicht für vorhandene Luftfahrzeuge ausgelegt.

Es gibt viel zu viele geltende Vorschriften in der Klasse 1.200 kg MTOM, sodass es wünschenswert ist, deren Zahl zu verringern statt zu steigern!

Stattdessen wäre es besser, wenn die EASA ein gutes LSA-System auf Grundlage der ASTM schafft. Es ist bekannt, dass die FAA überlegt, ein auf ASTM beruhendes System auch für FAR-23 zu schaffen, vielleicht wäre das ein Weg nach vorn und statt die CS-23-Leicht zu schaffen, wäre es sinnvoller, mit der FAA am ASTM-System zu arbeiten, um weltweite Standards in der Luftfahrt zu setzen.

Erwiderung: Inzwischen wird davon ausgegangen, dass die Änderung 7 von Teil 23 der FAR ein angemessener, bewährter Standard für spezifische Motorflugzeuge ist. Auf längere Sicht planen wir, die verschiedenen Standards in enger Zusammenarbeit mit der FAA, die gleichzeitig eine Studie Zulassungsverfahren (Certification process Study - CPS) über Teil 23 durchgeführt hat, zu überprüfen.

Seite 9 und 10 Qualifizierte Stellen

Einige Hersteller von LSA und Ultraleichtflugzeugen und der LAA CZ haben sich an der „EASA-Studie über Outsourcing von Zulassungsaufgaben“ beteiligt, die Steria Mummert Consulting durchgeführt hat.

Sind Ergebnisse dieser Studie in dieses CRD eingeflossen?

Warum wurde die Studie nicht veröffentlicht?

Erwiderung: Die Agentur dankt Ihnen und den anderen Beteiligten aus der Branche für Ihren Beitrag zu dieser Studie.

Der Studien-Bericht wird intern von der Agentur verwendet, um die Möglichkeiten des Outsourcings besser kennenzulernen. Wie oben beschrieben, bereitet die Agentur ein Update der Verwaltungsratsentscheidung zum Outsourcing vor. Der Bericht ist nicht veröffentlicht worden, da die heikle Diskussion noch im Gange ist.

Die Studie wurde nicht für dieses CRD verwendet, weil das CRD einfach auf die Agentur-Arbeit verweist, um die Outsourcing-Richtlinie des Verwaltungsrates auf den neuesten Stand zu bringen.

Seite 10-11 7. Teile, die kein EASA-Formular-1 benötigen

Ohne Veröffentlichung von Kommentaren ist es unmöglich, diesen Vorschlag zu prüfen. Der LAA CZ und LAMA EUROPE stimmen der vorgeschlagenen Lösung nicht zu.

Wir schlagen vor, dass wenigstens für ELA 1 das Formular-1 nicht vorgeschrieben wird.

Erwiderung: Die eingegangenen Kommentare haben zu einem weniger liberalen Vorschlag für ELA1 geführt, der die Diskussion über die kommerzielle oder nicht kommerzielle Nutzung dieser Bauteile erleichtert. Er bietet einen annehmbaren Kompromiss, der von Ihrem Vorschlag abweicht, die Bedingungen für ein EASA-Formular-1 weiter einzuschränken. Die nächste Phase, die von der Regelsetzungsmaßnahme BR.010 in Angriff genommen werden soll, wird Optionen für verschiedene Ansätze bringen.

Seite 11 Änderungen bei der Kennzeichnung von Bauteilen und Nachverfolgbarkeit –

Der LAA CZ und LAMA EUROPE gingen davon aus, dass die ursprünglichen Änderungen die Belastungen für die Hersteller senken würden, das Gegenteil ist aber der Fall.

Da wir die Kommentare in Teil II nicht einsehen können, sind wir mit vorgeschlagenen Änderungen in 21A.804 und 21A.805 nicht einverstanden.

Erwiderung: Das CRD Teil II ist in der Zwischenzeit veröffentlicht worden und belegt, dass die Kennzeichnung von Bauteilen zur Nachverfolgbarkeit und zur Verknüpfung mit den genehmigten Konstruktionsdaten beibehalten werden soll.

Seite 11 8. Änderungen an der CS-LSA

Der LAA CZ und LAMA EUROPE begrüßen die Zulassungsspezifikation für leichte Sportflugzeuge, die auf ASTM F2245 beruht.

Leider können wir zu diesem Thema nicht mehr Stellung nehmen, da die CS-LSA in Teil II veröffentlicht wird, der bislang noch nicht bekannt ist.

Erwiderung: Ein Kommentar zur CS-LSA ist nach dem CRD Teil II möglich. Diese Kommentare werden überprüft, bevor die CS-LSA Anfang 2011 veröffentlicht wird.

Seite 13 9. Standardisierte Änderungen und Reparatur

Der LAA CZ und LAMA EUROPE begrüßen diese Ankündigung, wir befürchten jedoch, dass die Schaffung dieser CS aufgrund der AC 43-13 1B und 2B der FAA zu lange dauert.

Erwiderung: Die Agentur dankt Ihnen für Ihre Unterstützung. Zurzeit ist geplant, dass die Regelsetzungsmaßnahme MDM.048 in Jahre 2011 beginnt und im zweiten Quartal 2013 abgeschlossen ist. Wir untersuchen, wie diese Aufträge möglichst beschleunigt werden können.

Seite 13-14 10. Harmonisierung mit der FAA

Der LAA CZ und LAMA EUROPE begrüßen diese Aussage. Wir glauben, für das LSA wäre die beste Idee, ein globales LSA-System mit den gemeinsamen weltweit geltenden technischen Standards zu schaffen, die auf ASTM beruhen.

Erwiderung: Die Agentur dankt Ihnen für Ihre Unterstützung hinsichtlich der Aussage, dass die EASA beabsichtigt, eine langfristige LSA-Harmonisierung mit der FAA (und anderen Behörden) zu erreichen, indem eng mit der FAA an der FAR-23-CPS-Studie und am ASTM-Verfahren weitergearbeitet wird.

(13) Light Aircraft Association UK

Erläuterung III. (S. 2)

Da Teil II dieses CRD noch nicht veröffentlicht worden ist, ist das Bild unvollständig und so kann keine umfassende Erwiderung vorgelegt werden.

Erwiderung: Die Veröffentlichung eines CRD in zwei Teilen ist nicht die übliche Praxis der Agentur, hatte aber den Vorteil, einige Verzögerungen wieder wettzumachen. Die vorgebrachten Kommentare sind mit größter Sorgfalt in Teil I des CRD präzise dargestellt und eine Stellungnahme nach unserer Prüfung aller Kommentare verfasst worden. Teil I ist daher eine verbindliche Grundlage, um Reaktionen auf die Stellungnahme einzuholen und lässt sich als Dokument wahrscheinlich leichter lesen, als die 500 Seiten des CRD Teil II.

Abschnitt a) 2) (S. 5)

Der LAA unterstützt generell den Vorschlag, eine weitere Beratung durchzuführen, um die Grundverordnung zu modifizieren, die Beratung muss aber sehr schnell vonstattengehen: ANPA 14-2006 ist nämlich vor vier Jahren herausgegeben worden und die Antwort lautete, dass um eine geänderte Grundverordnung ersucht wurde. Damit die nötige Innovation in der Branche gefördert wird, muss die EASA rasch handeln und ein Umfeld für Konstrukteure und Hersteller von sehr leichten Luftfahrzeugen zu schaffen, und zwar ohne Zwänge bei den Kosten und Ressourcen, die mit den vorhandenen Systemen der Genehmigungen als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb

einhergehen, um dabei für den Endverbraucher die Kosten ausgewogen zu halten und die betrieblichen Vorteile zu nutzen.

Abschnitt b) (S. 6 f.)

Der LAA unterstützt generell die Änderungen im Vergleich zum NPA 2008-07. Die Branche benötigt auch hier wieder dringend die Verfügbarkeit dieser Vorschläge. Die neue CS-LSA, CS-23-Leicht und die CS-„Standardisierte Reparaturen und Änderungen“ sowie die revidierte CS-VLA und CS-22 müssen dringend herausgegeben werden (spätestens, wenn die Änderungen von Teil 21 herausgegeben werden).

Erwiderung: Die Agentur dankt dem Kommentator für seine Unterstützung und schlägt vor, die verschiedenen Aufträge zur Weiterbearbeitung (z. B. MDM.032(d) und BR.010) gemäß dem herausgegebenen Regulierungsplan voranzutreiben. Wir untersuchen, wie diese Aufträge möglichst beschleunigt werden können. Der erste Standard CS-LSA wird bereits Anfang 2011 herausgegeben. Andere „Standards“ werden durch Sonderbedingungen angewendet.

Abschnitt b) 6) (S. 9) (Qualifizierte Stellen)

Es würde begrüßt werden, wenn „Ausschreibungen“ in diesem Fall breiter gestreut würden. Die Praxis ist nicht hilfreich, eine Ausschreibung auf Ihrer Webseite ohne jede Ankündigung zu veröffentlichen. Vielleicht wäre ein E-Mail-Abonnement möglich, wobei eine E-Mail an alle Abonnenten geschickt wird, wenn eine Ausschreibung veröffentlicht wird?

Erwiderung: Offene Ausschreibungen werden durch die zuständige Stelle für das Amtsblatt der EU veröffentlicht und nach der Veröffentlichung in die [Webseite für Beschaffung der EASA](#) übernommen. Ein Abonnement von E-Mail-Benachrichtigungen ist über die EASA-Webseite nicht möglich.

Es ist aber möglich, die Tenders Electronic Database (TED) zu abonnieren, in der Ausschreibungen innerhalb der Europäischen Union in den Amtssprachen der EU veröffentlicht werden. Informationen und Hinweise über Zugang und Benachrichtigung beruhen auf speziellen Suchprofilen, die an der folgenden Stelle gefunden werden können: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Allgemeines

In mehreren Absätzen wird auf 21A.14 (b) oder (c) durch die Formulierung „in Abschnitt 21A.14(b) und (c) definiertes Luftfahrzeug“ verwiesen. Ist es richtig, dass diese Formulierung die Luftfahrzeug-Kategorie definiert und nicht impliziert, dass die Konstruktion des Luftfahrzeugs gemäß 21A.14 (b) oder (c) genehmigt worden ist? Die Antwort auf diese Frage hilft zu verstehen, wenn Vorteile des neuen Systems (z. B. Herstellung nach Abschnitt L, vom Besitzer hergestellte Bauteile) auch für Luftfahrzeug-Muster möglich sind, deren Konstruktion genehmigt wurde, bevor die Vorschrift geändert wurde oder nach dem höheren Standard einer vollständigen Genehmigung als Entwicklungsbetrieb.

Erwiderung: Wenn in diesen Bedingungen auf „in Abschnitt 21A.14(b) oder (c) definierte Luftfahrzeuge“ verwiesen wird, wird damit eine Kategorie von Erzeugnissen definiert, die in diesem Abschnitt angegeben wird. Sie gilt daher auch für Erzeugnisse, die schon gemäß den jetzigen Vorschriften genehmigt worden sind. In der Stellungnahme wird der Verweis je nach Situation jetzt durch ELA1 und ELA2 ersetzt, für die Definitionen in dieser Stellungnahme für Änderungen der 1702/2003 vorgeschlagen werden.

21A.14 (b) und (c)

Dieser Absatz befasst sich auch mit Motoren und Propellern. Wie ist deren Verhältnis zu Abschnitt L sowie 21A.307 (b) und (c), wenn die Konstruktion im Luftfahrzeug enthalten ist oder wenn die Konstruktion durch einen Herstellungsbetrieb gemäß Abschnitt J bereits genehmigt wurde? Ist es zum Beispiel möglich, einen Motor für ein Luftfahrzeug gemäß 21A.14 (b) oder (c) nach Abschnitt L herzustellen? Können Bauteile für diese Motoren auch unter in Verantwortung des Luftfahrzeug-Besitzers hergestellt werden?

Erwiderung: Die Agentur hat entschieden, den Vorschlag von Abschnitt L zurückzuziehen. Der Bestandteil des Kommentars ist daher nicht mehr relevant.

Im Hinblick auf die Freigabe von Bauteilen ohne ein EASA-Formular-1 besteht in der Tat die Absicht, eine Installation dieser Bauteile zuzulassen, wenn sie der genehmigten Konstruktion entsprechen. So können beispielsweise Bauteile für Kraftfahrzeugmotoren, die für das Luftfahrzeug zugelassen sind, in Verantwortung des Luftfahrzeug-Besitzers installiert werden.

21A.377 (b) und (c)

Im Hauptabschnitt B für Abschnitt G ist die Stufe 3 kürzlich gelöscht worden. In diesem Absatz erscheint sie jetzt wieder.

Erwiderung: Die Agentur hat entschieden, den Vorschlag von Abschnitt L zurückzuziehen. Der Kommentar ist daher nicht mehr relevant.

21A.353 (b)

Ein kombinierter Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb gemäß Abschnitt L wäre nicht in der Lage, eine EB-HB-Vereinbarung mit einem anderen EB neben deren primärem Bereich zu unterzeichnen.

Erwiderung: Die Agentur hat entschieden, den Vorschlag von Abschnitt L zurückzuziehen. Der Kommentar ist daher nicht mehr relevant.

21A.383 (c)

Der Verweis "unter 21A.307" ist im relevanten Text von Abschnitt G vor einigen Jahren gelöscht worden, weil es nicht bewirken würde, dass ein EASA-Formular-1 "nur Konformität" / "Prototyp" wird.

Erwiderung: Die Agentur hat entschieden, den Vorschlag von Abschnitt L zurückzuziehen. Der Kommentar ist daher nicht mehr relevant.

21A.385 (n)

Der Verweis sollte von „nach dem Privileg von 21A.383(f)“ in „...21A.383(e)“ geändert werden.

Erwiderung: Die Agentur hat entschieden, den Vorschlag von Abschnitt L zurückzuziehen. Der Kommentar ist daher nicht mehr relevant.

21A.439 Herstellung von Reparaturteilen

Dieser Absatz sollte sich auch mit der Möglichkeit befassen, dass Bauteile in Verantwortung des Luftfahrzeug-Besitzers hergestellt werden dürfen, sonst gerät dieser Absatz in Konflikt mit 21A.307 (b) und (c).

Erwiderung: Nicht angenommen. Der Abschnitt 21A.307 soll nicht die Bedingungen für die Instandhaltung ändern. Dies wäre außerhalb des Umfangs für diese Regelsetzungsmaßnahme.

Abschnitt L in Gänze

Wir erkennen keine wirklichen Vorteile eines solchen Abschnitts L.

- 21A.377(b) und 21A-383 (c) belegen bereits, dass ein hohes Risiko besteht, dass dieser Abschnitt unabsichtlich von den relevanten Bedingungen von Abschnitt J oder Abschnitt G abweicht. Abschnitt L sollte sich, wenn er wirklich nötig ist, nur mit der Kombination von Genehmigung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb befassen, die Bedingungen selbst sollten in Abschnitt J und G beibehalten werden.

- Wo liegen die Vorteile für die Branche? Die beabsichtigte Kostensenkung könnte auf lange Sicht marginal sein, da die zu überwachenden Bedingungen gleich bleiben und eine Spaltung zwischen Beteiligung der EASA (EB-Teil) und NAA (HB-Teil) in diesem Beaufsichtigungsprozess wahrscheinlich ist.

Erwiderung: Die Agentur stimmt zu, dass der vorgeschlagene Abschnitt L keine substantiellen Unterschiede für die einzelnen Bedingungen von Genehmigungen als Entwicklungs- und als Herstellungsbetrieb herausarbeitet. Die Möglichkeit besteht bereits in Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung, um die Verantwortung für die Genehmigung als Herstellungsbetrieb der Agentur zu übertragen. Man gelangt daher zu dem Schluss, dass Abschnitt L nicht genug Vorteile birgt und die Vorschriften zu sehr verkompliziert, was in dieser Reaktion zum Ausdruck kommt. Die Agentur hat beschlossen, den Vorschlag für Abschnitt L zurückzuziehen.

(15) Britische Luftfahrtbehörde

Seite 2 Absatz Nr.: III 4) und IV

Kommentar: Die Luftfahrtbehörde sieht dem Eingang von Teil II der Kommentare erwartungsvoll entgegen, sobald umfassendere Kommentare zu allen Vorschlägen von Teil I und Teil II zur Verfügung stehen.

Es folgen einige Beispiele, warum das vollständige CRD verstanden werden muss:

Die Aussage auf Seite 4, dass „der NPA mit gemischten Gefühlen aufgenommen wurde“ sollte im Kontext gesehen werden, indem der Kommentar und die Erwiderung der EASA mitgelesen werden.

Erwiderung: Viele Kommentatoren haben ähnlich Stellung bezogen, dass der Vorschlag ein Schritt in die richtige Richtung war, jedoch glauben sie, dass er nicht die Lösung ist, die sie analog zum LSA-System der FAA erwartet haben. Weil damit die Grundverordnung geändert werden würde, wird durch die Regelsetzungsmaßnahme BR.010 die zweite Phase vorgeschlagen.

Der Verweis auf Seite 5 zur Deregulierung eines bestimmten Segments der Leichtluftfahrt scheint nicht zu den Grundsätzen der ICAO und zur Ausgabe eines internationalen Lufttüchtigkeitszeugnisses zu passen. Wenn ein Lufttüchtigkeitszeugnis von der ICAO ausgestellt werden soll, muss eine Einzelperson oder ein Betrieb die Verantwortung für ein Erzeugnis oder ein Bauteil übernehmen.

Erwiderung: Die ICAO-Konformität ist ein wichtiger Gesichtspunkt, muss aber mit dem Wunsch nach Weiterentwicklung der allgemeinen Luftfahrt mit einem ausgewogenen Sicherheitsniveau vereinbart werden.

Verweis auf Seite 5, Absatz (a), Unterabsatz 2, zweiter Aufzählungspunkt. Zwar wurde damit offenbar die Absicht bekundet, künftige Änderungen an der Grundverordnung mit der FAA und Transport Canada zu harmonisieren, es herrscht jedoch die Auffassung, dass die Harmonisierung um den Vorschlag erweitert werden müsste, zusätzliche CS- Standards zu schaffen.

Erwiderung: Es ist unsere Absicht, Verfahren und Standards möglichst zu harmonisieren. Die Entwicklung von harmonisierten Standards könnte sich in eine Richtung entwickeln, wo weniger Standards ausreichen würden.

Seite 5, Unterabsatz 2, vierter Aufzählungspunkt. Die Akzeptanz von Vorschlägen, dass einige ELA-Luftfahrzeuge keine Musterzulassung für Motor oder Propeller benötigen, hängt von zulässiger Größe und Betriebsart ab. Es kann beispielsweise zulässig sein für ein in Eigenbau gefertigtes zweisitziges Luftfahrzeug, nicht aber für das leistungsfähigere Luftfahrzeug mit IMC-Zulassung (wie die Cessna 172 und die PA-28 (!80)).

Erwiderung: Dies würde tatsächlich die Prüfung im Rahmen der vorgeschlagenen Regelsetzungsmaßnahme BR.010 erfordern.

Seite 6 Absatz Nr.: (b) „Die Stellungnahme für Teil 21 und Änderungen im Vergleich zum NPA“, Unterabsatz 1

Kommentar: Das ursprüngliche Konzept im NPA 2008-07 war für den nichtkommerziellen Betrieb vorgesehen. Das Beispiel im zweiten Satz zeigt, dass dieses Prinzip in den vorgeschlagenen Änderungen nicht beibehalten wurde, die in dieser Antwort zu den Kommentaren skizziert wurden. Wir möchten eine Klarstellung an diesem Punkt.

Erwiderung: Die Kriterien für den Gebrauch von EASA-Formular-1 sind strenger gestaltet und erlauben infolgedessen auch eine gewerbliche Anwendung.

Seite 6 Absatz Nr.: (b) Unterabsatz 2, Anmerkung unter dem Titel „CS-VLA“ (zweiter Aufzählungspunkt)

Kommentar: Wir stellen fest, dass die Regelsetzungsmaßnahme VLA.008 die Erweiterung von CS-VLA auf Nacht-VFR und -IMC berücksichtigt und merken an, dass damit der Sicherheitsstandard für solch ein Luftfahrzeug erheblich beeinflusst werden kann und dieser Vorgang sorgfältig geprüft und mit der FAA und Transport Canada harmonisiert werden muss.

Erwiderung: Wir stimmen zu, dass die Einflüsse auf die Sicherheit im Rahmen dieses Auftrags überprüft werden müssen. Die Harmonisierung mit und die Erfahrung von der TCCA und FAA werden eine wichtige Rolle spielen.

Seite 7 Absatz Nr.: (b) Unterabsatz 2, Anmerkung unter dem Titel „CS-23“ (dritter Aufzählungspunkt)

Kommentar: CS-23-Leicht, FAR-23 stellt in der Änderung 7 einen Standard dar, der von der US-Regierung am 14. September 1969 veröffentlicht wurde. Es wird zugestimmt, dass viele Luftfahrzeuge nach diesem Standard entwickelt und gebaut wurden und einige immer noch angestammte Rechte bei einigen Konstruktionsänderungen genießen, die nach diesen alten Bedingungen konstruiert worden sind. Dennoch muss seitdem jedes Luftfahrzeug mit bedeutsamen Modifikationen oder gar ein neues Luftfahrzeug nach neueren Standards konstruiert werden. So kann der Hersteller in einer älteren FAR-23-Ausgabe nicht adäquat bearbeitete Entwicklungsprobleme wie Ermüdung und Schadenstoleranz in Verbundwerkstoffen berücksichtigen. JAR-23 und CS-23 beruhen auf FAR 23-42 vom 4. Februar 1991. Jeder Vorschlag zur Schaffung eines Standards für Lufttüchtigkeitszeugnisse CS-23-Leicht sollte auf den neuesten CS-23-Standards beruhen, die erkennen lassen, dass sie im Wesentlichen mit FAR-23 harmonisiert sind.

Erwiderung: Gemäß FAR Teil 23 Änderung 7 entwickelte und zugelassene Motorflugzeuge sind nicht infrage gestellt worden und bilden die Mehrheit der heutigen Flotte. Wir glauben deshalb, dies könnte ein Standard für die Lufttüchtigkeit von Motorflugzeugen einer ähnlichen Konstruktion sein, unter der Voraussetzung, dass die Zulassungsgrundlage geändert wird, sollten die Bedingungen nicht mehr anwendbar sein (wie bei Verbundwerkstoffen).

Seite 7 Absatz Nr.: (b) Unterabsatz 2, Anmerkung unter dem Titel „CS-22“ (vierter Aufzählungspunkt)

Kommentar: Die Luftfahrtbehörde glaubt, dass im Interesse des Wirkungsgrads jede Rationalisierung der Entwicklungsstandards von CS-VLA und der vorgeschlagenen CS-23-Leicht erfolgen sollte, bevor ein neuer Standard wie die CS-23-Leicht geschaffen wird. Dies sollte eine Harmonisierung mit der FAA und Transport Canada sein.

Erwiderung: Die Einführung der CS-23-Leicht, die auf FAR Teil 23 Änderung 7 beruht, wird als pragmatischer Ansatz betrachtet, der etwas später geprüft und vielleicht zusammengeführt werden sollte, wie im CRD zum Ausdruck gebracht wird.

Seite 8 Absatz Nr.: 3

Kommentar: In welcher Phase würde die vereinfachte Genehmigung als Entwicklungsbetrieb erforderlich sein? Sollte sie vor der Erteilung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses oder einer Fluggenehmigung vorgeschrieben werden?

Erwiderung: Die Genehmigung als Entwicklungsbetrieb ist überhaupt keine Bedingung. Das beschriebene Szenario belegt, dass ein Unternehmen ohne eine Genehmigung als Entwicklungsbetrieb beginnen und je nach Geschäftslage eine Genehmigung als Entwicklungsbetrieb anstreben kann, um für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wirtschaftlicher zu sein.

Seite 10 Absatz Nr.: 6 „Qualifizierte Stellen“, (zweiter Aufzählungspunkt): „Der Antragsteller sollte in der Lage sein, seine von ihm ausgewählte qualifizierte Stelle vorzuschlagen, die die Agentur genehmigt.“

Kommentar: Wir stellen fest, dass der Verwaltungsrat der EASA noch eine Richtlinie für den Einsatz der qualifizierten Stellen verabschieden muss. Die Luftfahrtbehörde schlägt vor, dass es ein zu berücksichtigender Faktor ist, ob Antragsteller den leichtesten Weg zur Erlangung einer Genehmigung wählen dürfen und in welchem Umfang die Agentur eine akkreditierte qualifizierte Stelle je nach geografischer Lage wegen sprachlicher und kultureller Vorteile zuweisen darf. Außerdem ist die Standardisierung ein wichtiges Thema.

Erwiderung: Die Richtlinie für den Einsatz von qualifizierten Einrichtungen muss einen geeigneten Raum schaffen, damit durch Standardisierung das „schwächste Glied“ in der Kette bei der Zulassung verhindert wird.

Seite 11 Absatz Nr.: (b) Unterabsatz 7

Kommentar: Der überarbeitete Vorschlag verlangt ein EASA-Formulars-1 nur für tragende Bauteile, Bauteile der Flugregelung und Bauteile mit begrenzter Lebensdauer und die Besitzer eines ELA-1-Luftfahrzeugs müssen eine Konformitätserklärung für eine genehmigte Konstruktion vorlegen. Jedes Luftfahrzeug, das für ein Lufttüchtigkeitszeugnis der ICAO infrage kommt, muss Bauteile haben, die auf einem EASA-Formular-1 stehen, wobei eine begrenzte Fabrikation durch entsprechend genehmigte Instandhaltungsbetriebe zugelassen ist. Wenn Besitzer eine Konformitätserklärung abgeben, ist nicht klar, wer die Verantwortung übernimmt. Ein so modifiziertes Luftfahrzeug sollte auf eine Fluggenehmigung beschränkt und nicht für den kommerziellen Betrieb zugelassen werden.

Erwiderung: Der überarbeitete Vorschlag hat den ursprünglichen Vorschlag für ELA2 beibehalten und den Vorschlag für ELA1 restriktiver gestaltet. Der Besitzer legt eine Konformitätsbescheinigung vor und übernimmt die Verantwortung für die Akzeptanz der Bauteile in dessen Luftfahrzeug.

Seite 14 Absatz Nr.: (b) Unterabsatz 10, Harmonisierung mit der FAA

Kommentar: Die Luftfahrtbehörde stimmt zu, dass es nur mithilfe von Sonderregelungen seitens der Antragsteller außerhalb der EASA möglich ist, dass die EASA als Entwurfsstaat handeln kann.

Ganz besonders hervorgehoben wird das durch Erzeugnisse, die in den USA als Teilmenge des ICAO LSA-Luftfahrzeugs genehmigt sind, die für die Erteilung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses von EASA und ICAO in Betracht kommen.

Erwiderung: Zur Kenntnis genommen. Dieses Thema verdient eine weitere Berücksichtigung.

Seite 14 Absatz Nr.: 2, letzter Satz

Kommentar: Die Aussage „Der europäische Ansatz von RTC oder TC für LSA verhindert nicht, dass europäische LSA in die USA exportiert werden, wenn sie kein einzelnes Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben“ wird nicht vollständig verstanden. Es soll eine weitere Erläuterung gegeben werden.

Erwiderung: Diese Aussage steht mit den Zitaten aus Anordnung 8130.2F in Zusammenhang, die in diesem Absatz im CRD Teil I. enthalten sind. Weil sich der Luftfahrzeug-Typ für die Zulassung eignet oder sogar eine (eingeschränkte) EASA-Musterzulassung hat, wäre dies „die ähnliche Zulassung in seinem Ursprungsland“.

Daher würde sich das Luftfahrzeug für ein spezielles Lufttüchtigkeitszeugnis in der LSA-Kategorie eignen.

(16) Ein österreichisches Mitglied des EASA-Ausschusses

Allgemeiner Kommentar/Begründung:

Aufgrund der Tatsache, dass das CRD nicht in Gänze veröffentlicht worden ist – der Teil mit den Kommentaren und der EASA-Erwiderung fehlt nach wie vor (auf EASA-Homepage nicht verfügbar) – wird die Kommentarfrist als zu kurz betrachtet.

Vorschlag:

Eine Verlängerung der Kommentarfrist für dieses CRD mit den Kommentaren der Betroffenen sowie den EASA-Erwiderungen ist immer noch nicht wie verlangt bekanntgemacht worden.

Erwiderung: Nicht angenommen. Die Veröffentlichung eines CRD in zwei Teilen ist nicht die übliche Praxis der Agentur, hatte aber den Vorteil, einige Verzögerungen wieder wettzumachen. Die vorgebrachten Kommentare sind mit größter Sorgfalt in Teil I des CRD präzise dargestellt und eine Stellungnahme nach unserer Prüfung aller Kommentare verfasst worden. Teil I ist daher eine verbindliche Grundlage, um Reaktionen auf die Stellungnahme einzuholen und lässt sich als Dokument wahrscheinlich leichter lesen, als die 500 Seiten des CRD Teil II.

Abschnitt B

21A.14

Kommentar/Begründung/Vorschlag:

Die in diesem Absatz angegebenen Definitionen müssen zu den Definitionen passen, die auf alle anderen relevanten Teile der Durchführungsbestimmungen angewendet werden.

Die ELA-1-Definition in Teil M muss sich im Einklang mit der Definition in Teil 21 befinden.

Erwiderung: Der Vorschlag für die Änderung von Teil M wird in dieser Stellungnahme eingeführt.

(c) 7. ein Kolbenmotor

Kommentar: Jede Art von Kolbenmotor, auch wenn er nicht für Erzeugnisse gemäß 21A.14(c) verwendet wird, kann das ELA-Zulassungsverfahren durchlaufen, selbst bei technisch sehr komplizierten Triebwerken mit FADEC und Turboladern?

Erwiderung: Angenommen. 21A.14(c) wurde dahingehend korrigiert, dass nur Motoren und Propeller im Luftfahrzeug installiert werden dürfen, die in 21A.14(c) definiert sind.

21A.47

Es sollte geklärt werden, ob die Musterzulassung für ein Luftfahrzeug, deren Zertifizierungsprogramm die Agentur genehmigt hat, möglich ist, wenn die Qualifikationsbedingungen für die Befähigung gemäß 21A.14 nicht eingehalten wurden und der neue Inhaber der Musterzulassung keine AP für die Genehmigung als Entwicklungs- oder Herstellungsbetrieb hat. (siehe auch 21A.116)

Erwiderung: Wenn die Agentur ein Zertifizierungsprogramm genehmigt, sind die Qualifikationen für die Befähigung erfüllt. Dies ist durch die Änderung von 21A.14 gedeckt.

Eine Übertragung wäre allerdings nur möglich, wenn die natürliche oder juristische Person die Verpflichtungen einhält, die in der vorgeschlagenen Änderung von 21A.47 (Siehe CRD 2008-06) enthalten sind.

Abschnitt D

21A.98 (a)

Kommentar/Begründung:

Dieser Unterabsatz ist nicht klar. Die Anwendbarkeit ist – wie bereits erwähnt – irreführend und kann zu verschiedenen Interpretationen führen. Diesen Absatz zusammen mit 21A.14 zu lesen, kann Antragsteller verwirren.

Vorschlag:

Es wird vorgeschlagen, Aufzählungspunkte für den Absatz Anwendbarkeit zu benutzen.

Erwiderung: Teilweise angenommen. Der Absatz wird neu verfasst, um die Lesbarkeit zu verbessern.

Abschnitt D

21A.98 (b) und (c)

Kommentar

Wir wollen generell Stellung dazu nehmen, dass der Einsatz von Zulassungsspezifikationen für allgemeine Genehmigungen, wie in diesem Unterabschnitt angegeben, nicht zur Grundverordnung 216/2010 passt und den Aufgabenbereich der EASA überschreitet.

Erwiderung: Die vorgeschlagene CS für standardisierte Reparaturen enthält spezifische Reparaturen oder Änderungen, keine allgemeinen Genehmigungen. Die EASA ist dafür zuständig, Zulassungsspezifikationen und annehmbare Nachweisverfahren zu entwickeln, mit denen im Zulassungsverfahren gearbeitet werden kann. (Artikel 19 der Grundverordnung). Aus diesem Grund wird für die Zulassung von standardisierten Änderungen diese neue CS entwickelt.

Abschnitt L

Kommentar/Begründung:

Dieser Abschnitt wird nicht befürwortet, weil er noch mehr bürokratische Belastungen für die Luftfahrt-Gemeinschaft verursacht, was durch diese Bedingungen geregelt wird.

Abschnitt L sollte nur aus Umfang, Befähigung, Anwendung, Erteilung von Genehmigungen und Übertragung von Genehmigungen bestehen.

Der Abschnitt sollte keine detaillierten Bedingungen für die Genehmigungen als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb liefern. Es sollte nur einen Verweis auf Abschnitt F, G oder J geben.

Das Genehmigungsverfahren sollte sich nicht von diesem Abschnitt unterscheiden, wobei weniger komplexe Betriebsgenehmigungen gemäß Abschnitt F für die Herstellung und alternative Verfahren zur Genehmigung als Entwicklungsbetrieb möglich sein sollten. Es sollten nur Bedingungen genannt werden, die weniger restriktiv sind als in Abschnitt F, G oder J.

Erwiderung: Die Agentur stimmt zu, dass der vorgeschlagene Abschnitt L keine substantziellen Unterschiede für die einzelnen Bedingungen von Genehmigungen als Entwicklungs- und als Herstellungsbetrieb herausarbeitet. Die Möglichkeit besteht bereits in Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Grundverordnung, um die Verantwortung für die Genehmigung als Herstellungsbetrieb der Agentur zu übertragen. Man gelangt daher zu dem Schluss, dass Abschnitt L nicht genug Vorteile birgt und die Vorschriften zu sehr verkompliziert, was in dieser Reaktion zum Ausdruck kommt. Die Agentur hat beschlossen, den Vorschlag für Abschnitt L zurückzuziehen.

21A.436 Standardisierte Reparaturen

Anwendbarkeit: Siehe Kommentar zu 21A.98

Erwiderung: Teilweise angenommen. Der Absatz wird neu verfasst, um die Lesbarkeit zu verbessern.

CS-23-Leicht:

Kommentar: Es sollte geklärt werden, ob die vorgeschlagene Anwendbarkeit und der technische Inhalt zu ICAO Anhang 8 passen.

Erwiderung: Die CS-23-Leicht stünde im Einklang mit ICAO Anhang 8.