



STELLUNGNAHME NR. 06/2008

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

vom 10. Oktober 2008

bezüglich einer Verordnung der Kommission zur Änderung der 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

UND

bezüglich einer Verordnung der Kommission zur Änderung der 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

„Offizielle Freigabebescheinigung – EASA-Formblatt 1“

I. Allgemeines

1. Mit dieser Stellungnahme werden der Kommission folgende Änderungen vorgeschlagen:
 - Anhang Teil 21 der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003¹ der Kommission (im Folgenden „Teil 21“) und insbesondere Anlage 1 - EASA-Formblatt 1 - Offizielle Freigabebescheinigung
 - Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003² der Kommission (im Folgenden „Teil-M“) und insbesondere Anlage II - EASA-Formblatt 1
 - Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission (im folgenden „Teil-145“) und insbesondere Anlage I - EASA-Formblatt 1.
2. Die Stellungnahme wurde gemäß dem Verfahren angenommen, das vom Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden „die Agentur“)³ gemäß den Bestimmungen von Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008⁴ (im Folgenden „die Grundverordnung“) festgelegt wurde.

II. Konsultation

3. Die Ankündigung eines Änderungsvorschlags (Notice of Proposed Amendment, NPA) 2007-13⁵ mit dem Entwurf einer Stellungnahme für eine Verordnung der Kommission zur Änderung von Teil 21, Teil-M und Teil-145 wurde am 12. September 2007 auf der Website der Agentur veröffentlicht.
4. Bis zum Schlusstermin am 12. Dezember 2007 gingen bei der Agentur 171 Kommentare von 25 nationalen Behörden, Berufsverbänden und privaten Unternehmen ein.
5. Alle eingegangenen Kommentare wurden bestätigt und in ein Kommentarantwortdokument (Comment Response Document, CRD) aufgenommen, das am 24. Juli 2008 auf der Website der Agentur veröffentlicht wurde. Dieses CRD enthält eine Liste aller Personen und/oder Organisationen, die Kommentare und Antworten an die Agentur übermittelt haben.
6. Bis zum 25. September 2008 sind vier Antworten auf das CRD von zwei Kommentatoren eingegangen.

Antworten in Bezug auf die annehmbaren Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) und Anleitungen (Guidance Material, GM), die nicht Gegenstand der vorliegenden Stellungnahme sind, werden später in den jeweiligen Beschlüssen

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 vom 27.9.2003, S. 6). ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 287/2008 vom 28. März 2008 (ABl. L 87 vom 29.3.2008, S. 3).

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 vom 28.11.2003, S. 1). Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 376/2007 der Kommission (ABl. L 94 vom 4.4.2007, S. 18).

³ Beschluss des Verwaltungsrats bezüglich des von der Agentur anzuwendenden Verfahrens zur Veröffentlichung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen (Regelsetzungsverfahren). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

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, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1)

⁵ Siehe „Rulemaking Archives“ unter http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

der Agentur zur Änderung der betreffenden Dokumente erörtert. Die Antworten in Bezug auf den Gegenstand der vorliegenden Stellungnahme (vorgeschlagene Änderungen der Durchführungsverordnungen) werden nachstehend erörtert.

In einer Antwort wird die Beibehaltung der gegenwärtigen Anweisungen für das Ausfüllen von Feld 4 „Bezeichnung und Anschrift des genehmigten Betriebes“ des EASA-Formblatts 1 vorgeschlagen. Nach den in dieser Stellungnahme vorgeschlagenen neuen Anweisungen ist keine zweite Anschrift mehr erforderlich, wenn im Genehmigungsbescheid des genehmigten Betriebs kein Herstellungsort aufgeführt ist. Dies könnte beispielsweise der Fall sein, wenn die Teile von einem Zulieferer hergestellt werden. Die Agentur stimmt dem Vorschlag aus dem folgenden Grund nicht zu. Die Streichung der zweiten Anschrift in Feld 4 wurde ausführlich in den Sitzungen der Arbeitsgruppe erörtert. Die Arbeitsgruppe kam zu dem Schluss, dass Bezeichnung und Anschrift des genehmigten Betriebs ausreichend seien, um den Betrieb, der für die Ausstellung des EASA-Formblatts 1 und die Rückverfolgbarkeit der Teile und Ausrüstungen verantwortlich ist, zu ermitteln. Die Agentur stimmt dieser Schlussfolgerung zu.

In einer zweiten Antwort wird die Änderung der „Freigabebescheinigung für Komponenten“ (M.A.802) vorgeschlagen, um darauf hinzuweisen, dass ein EASA-Formblatt 1 keine Genehmigung für den Einbau darstellt. Die Agentur stimmt einer solchen Änderung nicht zu, weil das EASA-Formblatt 1 eine solche Klarstellung bereits in dem Hinweis zu Formblatt 1 unter „Pflichten der Benutzer/Ausrüster“ enthält.

In der letzten Antwort, die sich auf die Streichung von Feld 9 „Berechtigung“ des EASA-Formblatts 1 bezieht, wird empfohlen, das Feld als solches beizubehalten, es aber mit „Reserviert“ zu kennzeichnen, damit keine Neunummerierung der anderen Felder erforderlich wird. Dieser Punkt wurde ebenfalls ausführlich in den Sitzungen der Arbeitsgruppe erörtert, und es konnte ein breiter Konsens hinsichtlich der Streichung von Feld 9 innerhalb der Branche und der zuständigen Behörden weltweit erzielt werden. Es wurde davon ausgegangen, dass durch die Beibehaltung von Feld 9 Unklarheit zwischen der vorhandenen und der neuen Fassung des EASA-Formblatts 1 entstehen könnte, die zwar sehr ähnlich aussehen, jedoch unterschiedliche Anweisungen für das Ausfüllen des Formblatts aufweisen würden. Zudem sind während der öffentlichen Konsultation des NPA keine ablehnenden Kommentare hinsichtlich dieser Frage eingegangen. Die Agentur übernimmt den Standpunkt, dass Feld 9 gestrichen werden sollte.

Im Rahmen der weiteren Überprüfung durch die Agentur wurden kleinere Textinkonsistenzen zwischen Teil 21 Anlage 1, Teil-M Anlage II und Teil-145 Anlage I festgestellt, die korrigiert wurden.

III. Inhalt der Stellungnahme der Agentur

7. Die vorliegende Stellungnahme dient der Änderung der offiziellen Freigabebescheinigung (im Folgenden „EASA-Formblatt 1“) und der zugehörigen Anweisungen für das Ausfüllen des Formblatts in Teil 21, Teil-M und Teil-145. Der Inhalt dieser Änderungen wird nachstehend erläutert.
8. Inhalt und Format der verschiedenen offiziellen Freigabebescheinigungen (z. B. EASA-Formblatt 1, Formblatt 8130-3 der amerikanischen Luftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration, FAA), Formblatt 24-0078 des kanadischen Verkehrsministeriums (Transport Canada), brasilianisches Formblatt SEGV00 003) wurden harmonisiert. Da jedoch die Anweisungen für das Ausfüllen dieser Formblätter nie harmonisiert wurden, wurden die in die Formblätter eingetragenen

Informationen unterschiedlich ausgelegt, was wiederum zu Akzeptanzproblemen in Bezug auf diese Formblätter führte.

9. Zudem haben sich seit der letzten Überprüfung verschiedene Probleme und Fragen hinsichtlich dieser offiziellen Freigabebescheinigungen angesammelt. Aus diesem Grund haben die Agentur, FAA, Transport Canada und verschiedene andere Luftfahrtbehörden die offizielle Freigabebescheinigung, deren Verwendung und die zugehörigen Anweisungen überprüft. Dabei wurden insbesondere die folgenden Gesichtspunkte in Erwägung gezogen:
 - Klare Unterscheidung zwischen einem EASA-Formblatt 1 für Neuteile (Herstellung) und Gebrauchtteile (Instandhaltung);
 - Harmonisierung der Anweisungen für das Ausfüllen des Formblatts mit anderen Luftfahrtbehörden bei gleichzeitiger Anerkennung der Tatsache, dass bestimmte Begriffe nur unilateral verwendet werden;
 - Verwendung des elektronischen EASA-Formblatts 1;
 - Kontrolle der Exemplare des EASA-Formblatts 1 ;
 - Notwendigkeit von Feld 9 „Berechtigung“.
10. Da die Agentur eine möglichst umfassende Harmonisierung mit diesen anderen Behörden sowie die globale Akzeptanz der offiziellen Freigabebescheinigung anstrebt, wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Die Arbeitsgruppe kooperierte mit der GMI (Global Manufacturing Initiative), an der Vertreter der Luftfahrtbehörden und der Branche außerhalb Europas teilnahmen. Ergebnis dieser Kooperation war ein Vorschlag in Bezug auf den allgemeinen Inhalt, das Layout und die Anweisungen für das Ausfüllen des Formblatts sowie Akzeptanzkriterien für die freiwillige Verwendung von elektronischen offiziellen Freigabebescheinigungen. Dies bildete die Basis für die NPA 2007-13 der Agentur und den Verordnungsentwurf („Draft Order“) 8130.21 der FAA. Es wird erwartet, dass andere Luftfahrtbehörden diese Basis ebenfalls bei der Änderung ihrer Vorschriften heranziehen. Die öffentliche Konsultation in Bezug auf die NPA der Agentur und die interne Konsultation hinsichtlich der Verordnung der FAA führten zu Kommentaren, die von der Arbeitsgruppe der Agentur und der FAA gesichtet wurden. Das resultierende EASA-Formblatt 1 und die Anweisungen für das Ausfüllen des Formblatts im CRD 2007-13 spiegeln daher einen hohen Harmonisierungsgrad wider, der dem Ziel dieser Maßnahmen entspricht.
11. Um eine reibungslose Umsetzung der in der vorliegenden Stellungnahme vorgeschlagenen Änderungen sicherzustellen, schlägt die Agentur einen Übergangszeitraum von einem Jahr ab Inkrafttreten der einschlägigen Änderungen bis zu den Durchführungsverordnungen vor. Während des Übergangszeitraums kann sowohl die vorhandene als auch die neue Fassung des EASA-Formblatts 1 verwendet werden. Ein nach Ablauf dieses Zeitraums ausgestelltes EASA-Formblatt 1 muss gemäß den neuen Regeln ausgestellt werden. Sofern sie vor dem Ende des Übergangszeitraums ausgestellt wurden, bleiben beide Fassungen des EASA-Formblatts 1 in Bezug auf Teil-21A.307, Teil-M.A.501 und Teil-145.A.42 für den Einbau der durch das Formblatt abgedeckten Artikel gültig.
12. Die vorliegende Stellungnahme bezieht sich nur auf die Änderungen, die die Agentur an den einschlägigen Verordnungen der Kommission (Teil 21, Teil-M und Teil-145) vorschlägt. Die zugehörigen AMC und GM, die in der NPA 2007-13 sowie im CRD beschrieben werden, werden von der Agentur veröffentlicht, sobald die vorstehend beschriebenen Änderungen der Durchführungsverordnungen von der Kommission verabschiedet wurden. Die Agentur sieht die Bedeutung der besagten AMC und des GM im verbesserten Verständnis der vorgeschlagenen Änderungen.
13. Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission sowie insbesondere Anlage II - EASA-Formblatt 1 in den Anlagen zu Teil-M werden den Änderungen der

Anweisungen für das Ausfüllen des Formblatts, die in der Stellungnahme Nr. 02/2008 vorgeschlagen wurden, angepasst.

IV. Folgenabschätzung

14. Zweck und angestrebte Wirkung

Ziel der vorliegenden Stellungnahme ist es:

- ein überarbeitetes EASA-Formblatt 1 und entsprechende Anweisungen für das Ausfüllen des Formblatts einzuführen, die weniger missverständlich als die bisherigen Fassungen sind und einen hohen Grad der Harmonisierung mit der offiziellen Freigabebescheinigung in der von der FAA geänderten Fassung gewährleisten. Es wird erwartet, dass andere Luftfahrtbehörden vergleichbare Änderungen an ihren offiziellen Freigabebescheinigungen vornehmen und somit die globale Harmonisierung fördern.
- Feld 9 zu streichen, das Angaben zur Berechtigung von Artikeln enthält, die über ein EASA-Formblatt 1 freigegeben wurden. Durch die Streichung dieses Felds aus dem gegenwärtigen EASA-Formblatt 1 werden mögliche Inkonsistenzen mit genehmigten Einbauunterlagen beseitigt.
- bestimmte Formulierungen aus den Anweisungen für das Ausfüllen des Formblatts zu entfernen, die der Umsetzung eines elektronischen EASA-Formblatts 1 im Wege stehen.

15. Größenordnung des Problems und betroffene Bereiche

Das EASA-Formblatt 1 und gleichwertige offizielle Freigabebescheinigungen werden in den meisten Rechtssystemen für die Freigabe von Teilen und Ausrüstungen für die Luftfahrt eingesetzt. Diese Formblätter werden von tausenden Herstellungs- und Instandhaltungsbetrieben weltweit verwendet. Insofern sind Luftfahrtbehörden, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe betroffen.

16. Optionen

Als Optionen wurden entweder die Beibehaltung der aktuellen Anforderungen und des gegenwärtigen EASA-Formblatts 1 oder die Gewährleistung eines höheren Grads der globalen Harmonisierung durch die vorgeschlagene Änderung des EASA-Formblatts 1 identifiziert.

17. Auswirkungen

Die verbesserte Harmonisierung der offiziellen Freigabebescheinigungen zwischen den verschiedenen Rechtssystemen wird als vorteilhaft angesehen, da hierdurch ein allgemeines Verständnis im Hinblick auf die Verwendung und Bedeutung der Daten, die durch die offizielle Freigabebescheinigung bereitgestellt werden, erreicht wird. Es wird davon ausgegangen, dass die Verabschiedung der vorgeschlagenen Änderung des EASA-Formblatts 1 in Verbindung mit verbesserten Anweisungen für das Ausfüllen des Formblatts, die das Verständnis des Formulars erleichtern, positive wirtschaftliche Auswirkungen haben wird, da die unnötige Zurückweisung oder Sperre von Artikeln, die gemäß den Rechtsbestimmungen zertifiziert wurden, vermieden wird. Außerdem wird eine positive Wirkung auf die Sicherheit erwartet, weil die Möglichkeit mehrdeutiger oder widersprüchlicher Angaben verringert wird. Der elektronische Austausch der Daten des EASA-Formblatts 1 ist ebenfalls mit positiven wirtschaftlichen Auswirkungen verbunden, da die Abwicklungskosten und der zeitliche Aufwand für die Verwaltung verringert werden.

Köln, den 10. Oktober 2008

P. GOUDOU
Exekutivdirektor