

## Erläuterungen zum Proposed Air Directive (PAD) 10-010 der EASA

Die vorliegende PAD ist ein Entwurf (Vorschlag) für eine zu veröffentlichende Airworthiness Directive (Lufttüchtigkeitsanweisung der EASA).

Im diesem Entwurf stellt die EASA fest, dass für die Instandhaltung von Gurtsystemen durch die genannten Betriebe genehmigungspflichtige Arbeiten durchgeführt wurden, ohne dass die notwendigen Genehmigungen und/oder genehmigte Unterlagen für die Durchführung solcher Tätigkeiten vorlagen.

Die EASA sieht darin ein erhebliches Sicherheitsproblem und fordert in ihrer PAD sinngemäß:

1. Innerhalb von 3 Monaten nach Inkrafttreten alle Sicherheitsgurte zu überprüfen, um festzustellen, ob diese von den genannten Betrieben instandgehalten oder repariert wurden
2. Wenn das der Fall ist, müssen alle betreffenden Gurte innerhalb von 3 Monaten ersetzt werden, ansonsten ist der betreffende Sitz stillzulegen
3. Nach Inkrafttreten der Airworthiness Directive (AD) dürfen nur noch zugelassene Systeme, bzw. solche die der AD entsprechen verwendet werden.

Die EASA gibt eine Frist zur Kommentierung der PAD bis zum 10. Februar 2010. Nach Ablauf der Kommentierungsfrist und Überarbeitung durch die EASA soll die AD veröffentlicht werden und tritt 14 Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.

Durch diese AD wären in Deutschland ein großer Teil der verwendeten Sicherheitsgurte in der Allgemeinen und Kommerziellen Luftfahrt betroffen. Mehr noch, es kann davon ausgegangen werden, dass auf Grund der knappen Fristen zu Beginn der „Hauptflugsaison“ die Masse der Flugzeuge nicht betrieben werden kann, weil die Forderungen nach dem Austausch nicht erfüllt werden können. Von den auf die Nutzer zukommenden Kosten ganz zu schweigen.

Der Deutsche Aero Club e.V. hat sein Recht der Kommentierung wahrgenommen und seinen Kommentar fristgemäß an die EASA gesendet.

(siehe <http://www.daec.de/aktuell/2010/01/Sicherheitsgurte.php>)

In seiner Kommentierung weist der Deutsche Aero Club e.V. die PAD strikt zurück und lehnt diese aus folgenden Gründen kategorisch ab.

1. Die PAD bezieht sich in ihrem Inhalt ausschließlich auf administrative Fehler, ohne einen Bezug auf technische und sicherheitsrelevante Probleme erkennen zu lassen. Bemängelt wird das Nichtübereinstimmen der Angaben zur Instandhaltung bei der Zulassung durch die nationale Behörde mit den Verfahren der EASA und damit mit dem geltenden EU-Recht. D.h. technische Gründe oder Fehlfunktionen der genannten Systeme sind nicht als Grund der PAD angegeben.
2. Da die PAD die Regulierung von Verwaltungsakten beschreibt und keinen technischen Hintergrund erkennen lässt, wird diese als unangemessen abgelehnt
3. Die PAD berücksichtigt nicht, dass bis zum Inkrafttreten der VO (EG) 2042/2003 (verbindlich für die Allgemeine Luftfahrt in Deutschland seit 01.04.2009) alle Verfahren und Regularien der Wartung und Instandhaltung nach nationalem Recht durchgeführt wurden. Das

bedeutet, dass Gurtsysteme, die nach diesen Regularien vorschriftsmäßig gewartet wurden, von der PAD zu auszunehmen sind.

4. Die PAD ist nicht geeignet, da sie administrative und Sicherheitsprobleme vermischt. Luftfahrzeughalter, welche durch die PAD betroffen sind, werden mit Nachteilen konfrontiert, ohne selbst dafür Verantwortung zu tragen.

Seiner Stellungnahme fügt der DAeC inhaltlich folgende Kommentare hinzu:

- Die Anfrage nach der Korrektheit der Tatsache, dass die Firma „Autoflug“ zwar bei der Gruppe der „Hersteller“, nicht aber bei der Gruppe der „Instandhaltungsbetriebe“ aufgeführt ist
- Der Hinweis, dass die Lebensdauer der Sicherheitsgurte im Luftsport zwischen 12 und 15 Jahren liegt. Angesichts der Tatsache, dass das EU-Recht höchstens 6 Jahre (in der Allgemeinen Luftfahrt weniger) gilt, kann die AD nicht für Prozeduren gelten, in den das EU-Recht noch nicht gültig war.
- Besonders im Luftsport haben Rückhaltesysteme eine Lebensdauer von mehreren Dekaden an Jahren, da am Ende der Lebensdauer die textilen Komponenten (Gurte) durch Luftfahrttechnische Betriebe ausgetauscht wurden. Diese Arbeiten wurden durch die Instandhaltungsbetriebe nach routinemäßigen Prozeduren, ohne erkennbares Sicherheitsrisiko durchgeführt. Aus diesem Grund ist es wahrscheinlich, dass ein Großteil der im Luftsport eingesetzten Luftfahrzeuge von der AD betroffen sein würde. Hieraus ergibt sich auch ein beachtlicher wirtschaftlicher Faktor.
- Die angegebene Zeitspanne von längstens 6 Monaten nach der Veröffentlichung der AD ist unrealistisch. Sie würde bei der Anzahl der zu überprüfenden und auszutauschenden Systemen und Komponenten dazu führen, dass der Großteil der Luftfahrzeuge nicht in Betrieb genommen werden kann
- Die genannten Luftfahrttechnische Betriebe führen den Austausch der textilen Teile der Gurtsysteme teilweise schon seit 40 Jahren durch. In dieser Zeit sind keine sicherheitsrelevanten Abweichungen bekannt geworden. Die angewendeten Prozeduren erfolgten auf der Grundlage der Genehmigung und Akzeptanz der Nationalen Behörden (LBA). Die im AD definierte Luftfahrtuntüchtigkeit der Systeme beschreibt lediglich einen formal-juristischen, administrativen Akt, der in dieser Form nicht akzeptiert werden kann
- Die Firmen „Gadringer“ und „LTB Schlemann“ sind zugelassen als Part-145-Organisation seit 2004. Seit dieser Zeit wurden sie durch das LBA mindestens zweimal auditiert. Das LBA selbst wurde durch die EASA im gleichen Zeitraum mehrmals auditiert. Bei einem Audit der Firma „Gadringer“ durch LBA und EASA wurden keinerlei negative Befunde festgestellt.  
Mit der PDA ist davon auszugehen, dass weder LBA noch EASA ihre Aufgaben in angemessener Weise durchgeführt haben.  
Es muss untersucht werden, in wie weit LBA und EASA zum Schadensersatz herangezogen werden können.

Hinweis:

Jeder Luftsportler kann sein persönliches Recht zur Kommentierung noch bis zum 10. 02. 2010 wahrnehmen. Die Kommentierung erfolgt am Einfachsten per E-Mail an die Adresse [ads@easa.europa.eu](mailto:ads@easa.europa.eu)