

**STELLUNGNAHME DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR  
FLUGSICHERHEIT  
Nr. 01/2005**

**zur Anerkennung von Navigationsdatenbanklieferanten**

**resultierend aus dem Änderungsvorschlag (Notice of Proposed Amendment - NPA) Nr. 3/2004 zum Anleitungsmaterial (Guidance Material – GM) für die Zulassung von Herstellungsbetrieben („GM zu Teil 21“)**

**Einführung**

Die Umsetzung der P-RNAV wird von der Agentur als Priorität angesehen und sie versucht, alles zu tun, um eine derartige Maßnahme zu erleichtern, die die Effizienz unseres Luftverkehrssystems verbessern wird. Da dies eine verbesserte Kontrolle der Daten in Navigationsdatenbanken von Flugzeugen erfordert, stimmte die Agentur zu, die JAA-Maßnahme in diesem Bereich fortzusetzen. Der NPA 3/2004, der am 27. Mai 2004 zur Konsultation veröffentlicht wurde, war das Ergebnis dieser Maßnahme. Eine eingehende rechtliche Analyse der Option der JAA in diesem Bereich ergab jedoch, dass die aktuelle Verordnung, die Gemeinschaftsbefugnisse im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt begründet, keine angemessene Grundlage bietet, um die Erstellung von Navigationsdatenbanken zu regeln.

Da diese Schlussfolgerung den beabsichtigten Vorschlag unerreichbar machte, war es notwendig, eine angemessene Alternativlösung zu finden, um dennoch die Umsetzung der P-RNAV mit möglichst wenigen Störungen zu ermöglichen.

**Antworten auf NPA-Kommentare**

Während des Konsultationszeitraums gingen 90 Kommentare von 19 Kommentatoren ein.

In der Erläuterung zum NPA 3/2004 kamen bereits die rechtlichen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Verwendung von Genehmigungen als Herstellungsbetrieb für die Kontrolle der Integrität der Navigationsdatenbank zur Sprache und es wurden insbesondere Kommentare zu diesem Thema erbeten.

Die Kommentare ergaben keine einstimmige Meinung der Kommentatoren. Es sind etwa so viele Kommentatoren für den Ansatz der Genehmigung als Herstellungsbetrieb wie dagegen. All diese Kommentare wurden in Übereinstimmung mit der oben beschriebenen Politik der Agentur beantwortet. Sie liefern der Agentur jedoch keine klaren rechtlichen Argumente dahingehend, dass das aktuelle Gemeinschaftsrecht eine zufrieden stellende Grundlage bietet, um die Erstellung von

Navigationsdatenbanken zu regeln. Zahlreiche Kommentare bekräftigten vielmehr die Zweifel der Agentur in dieser Hinsicht.

Alle anderen Kommentare zum Kern des NPA-Vorschlags wurden beantwortet und, falls zugestimmt wurde, in den endgültigen Text der Anleitung aufgenommen.

Angesichts der Dringlichkeit des Themas, die von allen beteiligten Parteien anerkannt und während der ersten Sitzungen des SSCC und der AGNA unterstrichen wurde, erachtete die Agentur es als unmöglich, an dem formellen Rechtssetzungsverfahren festzuhalten, demzufolge die Agentur ihre endgültige Entscheidung nicht weniger als zwei Monate nach der Veröffentlichung des Kommentarantwortdokuments treffen darf.

Infolgedessen handelt es sich bei diesem Dokument sowohl um das Kommentarantwortdokument zum NPA 3/2004 als auch um die Stellungnahme der Agentur zu dem Thema. Es beschreibt, was die Agentur als die beste Marschrichtung erachtet und was sie zu tun beabsichtigt.

### **Politik der Agentur**

Im Vorgriff auf das mögliche Ergebnis der Konsultation wurde das Thema in Sitzungen des Beratungsausschusses für Sicherheitsstandards (Safety Standards Consultative Committee - SSCC) und der Beratergruppe für die nationalen Behörden (Advisory Group of National Authorities - AGNA) diskutiert, um mögliche Optionen zu prüfen, um dennoch die Umsetzung der P-RNAV mit möglichst wenigen Störungen zu ermöglichen. Nach Ansicht der Agentur würde die beste Lösung sicherlich darin bestehen, dass die Industrie sich selbst organisiert, um die Qualität der von den Lieferanten bereitgestellten und den Luftfahrzeugbetreibern genutzten Navigationsdaten zu überprüfen. Die Umsetzung einer derartigen Option, die der von der IATA für die operative Sicherheitsprüfung ihrer Mitglieds-Fluggesellschaften (IOSA) entwickelten Option ähnelt, erfordert jedoch etwas Zeit und wäre kurzfristig keine realistische Lösung. Die Agentur hat daher vorgeschlagen, dass sie an die Stelle der Industrie treten wird, um ein freiwilliges Prüfsystem einzuführen, in dessen Rahmen das von der JAA entwickelte und in dem Anfang dieses Jahres veröffentlichte Änderungsvorschlag 3/2004 wiedergegebene Material verwendet wird. Dies würde zur Ausstellung eines Letter of Acceptance (Anerkennungserklärung) für die europäischen Datenbanklieferanten auf der Grundlage einer Untersuchung durch ein Team der Agentur führen. Sowohl SSCC als auch AGNA unterstützten diesen Vorschlag und waren der Meinung, dass er angesichts der Umstände kurzfristig die beste Lösung sei. Längerfristig sollte die Industrie Möglichkeiten und Mittel betrachten, um eine derartige Tätigkeit auf kooperativer Grundlage zu übernehmen.

Dieser Ansatz hat viele Ähnlichkeiten mit der von der FAA, die ebenfalls einen sehr vorsichtigen Standpunkt vertrat, vorgeschlagenen Möglichkeit. Darüber hinaus werden die verwendeten Standards zur Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen durch die Navigationsdatenlieferanten auf beiden Seiten des Atlantiks dieselben sein.

### **Umsetzung der oben beschriebenen Politik**

In Übereinstimmung mit der oben beschriebenen Politik wird ein eigenständiges Dokument erstellt, das für die Überprüfung der Navigationsdatenbanklieferanten in Europa und nach zufrieden stellenden Ergebnissen für die Ausstellung einer Anerkennungserklärung verwendet wird.

Dieses Dokument besteht aus zwei Teilen. Der erste Teil („*Bedingungen*“) ist eine Überarbeitung von Teil 21 Hauptabschnitt A Abschnitt G, der auf den spezifischen Fall der Navigationsdatenbanklieferanten zugeschnitten ist. Es wurde beschlossen, sich so eng wie möglich an den Originaltext zu halten, um die Verwendung vorhandener POA-Genehmigungsverfahren zu ermöglichen. Der zweite Teil („*Anleitung*“) wird aus dem Text des Original-NPA-Vorschlags unter Einfügung der vereinbarten NPA-Kommentare entwickelt.

Schließlich wird zur Erleichterung der Arbeit des Untersuchungsteams und zur Ermöglichung einer besseren Vorbereitung der zu beurteilenden Organisation eine Erfüllungs-Checkliste in Übereinstimmung mit dem oben aufgeführten Dokument bereitgestellt.

Der Letter of Acceptance ist keine obligatorische Anforderung, da es sich nicht um eine obligatorische Bescheinigung der Einhaltung eines zwingenden Rechtsakts handelt. Der Letter of Acceptance wird nicht bescheinigen, dass die von diesen Organisationen erstellten Daten von den Betreibern verwendet werden können, sondern dass die Organisation ein geeignetes Qualitätssystem für die Kontrolle der Datenverarbeitung eingerichtet hat. Dies wird die Verpflichtung des Betreibers zur Durchführung derselben Kontrolle und die Ausstellung der Genehmigung für die Betreiber zum Fliegen in einem zugewiesenen Luftraum, in dem eine reduzierte Staffelung umgesetzt wird, durch die zuständigen nationalen Behörden erleichtern. Die endgültige Verantwortung für die Genehmigung der Betreiber für P-RNAV-Maßnahmen obliegt weiterhin den nationalen Behörden.

Die Betreiber sind nicht verpflichtet, ihre Daten nur von Organisationen zu kaufen, die im Besitz des Letter of Acceptance sind. Die Betreiber können entweder die Überprüfungen selbst durchführen oder eine andere kompetente Organisation für diesen Zweck einsetzen und ihre zuständige Behörde direkt davon überzeugen, dass sie die Erlaubnis zum Fliegen im P-RNAV-Luftraum erhalten können.

Die Entscheidung darüber, ob ein Letter of Acceptance der EASA beantragt werden soll oder nicht, obliegt daher voll und ganz dem betreffenden Navigationsdatenbanklieferanten. Mit der Beantragung erklärt die Organisation jedoch automatisch, dass sie alle Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Letter of Acceptance akzeptiert, die in den geltenden Bedingungen und dem Anleitungsmaterial beschrieben sind. Andererseits verleiht die Ausstellung eines Letter of Acceptance dem Inhaber keinerlei Rechte; sie stellt lediglich die Bestätigung durch die Agentur dar, dass die betreffende Organisation die geltenden und veröffentlichten Bedingungen und Anleitungen erfüllt.

Köln, 14. Januar 2005

P. Goudou  
Exekutivdirektor

**Anhänge:**

- Kommentarantwortdokument für den NPA 3/2004
- Bedingungen für die Ausstellung des Letter of Acceptance für Navigationsdatenbanklieferanten durch die Agentur und Anleitung zu den Bedingungen der Agentur für die Ausstellung eines Letter of Acceptance für Navigationsdatenbanklieferanten
- Erfüllungs-Checkliste