

Sehr geehrte Damen und Herren,

**auf Grund eines Gerichtsurteils müssen wir unseren Betrieb einstellen.
Bitte lesen Sie nachfolgende Situationsbeschreibung für Flugzeuggurte.**

German and English (below)

bisher konnten wir uns sechs Jahre lang der Schließung unseres Betriebes durch das LBA erwehren, aber durch das jetzige Gerichtsurteil vom Niedersächsischen Obergerverwaltungsgericht erteilte uns das Schicksal. Das OVG als letzte Instanz, hat unseren Antrag auf Zulassung der Berufung abgelehnt und damit endet zwangsweise nach 25 Jahren unsere Genehmigung zur Gurtinstandsetzung.

Die Instandhaltung von Flugzeuganschnallgurten (Komponenten) muss (seit September 2003) in Europa nach der Verordnung (EU) 748/2012 Abschnitt - Reparaturen durchgeführt werden. Dazu wird nach Verordnung (EG) 2042/2003 ein Instandhaltungsbetrieb benötigt. Zur Instandhaltung von Flugzeuganschnallgurten werden nach Verordnung (EG) 2042/2003 Part.145.A.45 die behördlich zugelassenen Instandhaltungsunterlagen von den Inhabern der Musterzulassung benötigt. Zur Nutzung dieser Unterlagen benötigt der Betrieb eine Vereinbarung mit dem Inhaber der Musterzulassung. Diese Unterlagen müssen immer auf dem aktuellen Stand sein. Ein DOA-Betrieb wird dann nicht benötigt. Dieses gilt auch für Unterlagen von den Inhabern der Musterzulassungen aus den USA. Die Herausgabe der Instandhaltungsunterlagen wird von den Inhabern der Musterzulassung aber verweigert.

Sind keine Instandhaltungsunterlagen vorhanden, wird, da es sich bei den Gurten gem. Verordnung (EU) 748/2012, Art.6 um ETSO-Artikel handelt, gem. Verordnung (EU) 748/2012 Abschnitt - Reparaturen, ein Entwicklungsbetrieb benötigt (DOA). Eine DOA-Genehmigung würde uns ca. EURO 100.000 kosten und das Verfahren bis zur Erlangung der Genehmigung würde ca. 1 bis 1 1/2 Jahre dauern. Nur - mit einer DOA kann niemand eine kostendeckende Gurtinstandsetzung durchführen, denn dann würde ein Gurt ca. bis zu EURO 4000,00 kosten. Wir halten eine DOA für überflüssig und ungeeignet. Die Instandsetzung mit einer DOA wird identisch durchgeführt wie ohne einer DOA. Es gibt da keinen Unterschied.

Werden FAA genehmigte Instandhaltungsunterlagen eines US-Betriebes, der nicht Inhaber der Musterzulassung ist verwendet, sog.Eigenentwicklungen, wird auch ein DOA-Betrieb verlangt. Zur Nutzung dieser Unterlagen benötigt der Betrieb auch eine Vereinbarung mit dem Inhaber dieser Eigenentwicklungen. Diese Unterlagen müssen immer auf dem aktuellen Stand sein.

Ein US-Betrieb, der nicht Inhaber der Musterzulassung ist, kann für seine Eigenentwicklung eine FAA-Genehmigung erhalten und dann über das bilaterale Abkommen eine EASA-Anerkennung erhalten. Dieser Betrieb kann dann ein Dual Release ausstellen. Mit diesem Dual Release dürfen die so instand gesetzten Gurte in Europa in den Flugzeugen eingebaut werden. Eine DOA benötigt dieser Betrieb nicht. Diese Betriebe dürfen für EUROPA alle Gurte nach Muster instandsetzen, auch die in Europa als ETSO-Artikel geltenden Gurte, die wir nur über eine DOA-Genehmigung machen dürfen (aber wegen der Kosten und Kompliziertheit nicht machen können). Genau das was in Europa nicht erlaubt ist und von der EASA verfolgt wird und zum Widerruf der Genehmigungen in ganz Europa geführt hat, wird bei US-Betrieben akzeptiert. Ein US-Betrieb, der über eine genehmigte Eigenentwicklung verfügt, muss für seine Gurte auf 16 g-Sitze auch einen Vergleichstest vorweisen, siehe ANM-115-05-10 vom 10.Aug.2005 mit §25.562. Auf dem Label kann man einen solchen Gurt und Genehmigung nicht erkennen. Es kann und wird von niemandem kontrolliert. Die Bestimmungen bestehen nur auf dem Papier.

Es gibt weltweit 320.000 Flugzeuge der General Aviation, plus 22.000 der Airlines, von denen dürfen die US-Firmen alle Gurte instandsetzen und wir keine. Aber wir leben hier und bezahlen hier Steuern. Die US-Firmen sollen es ja bitte sehr auch weiterhin machen dürfen, aber wir müssen es unter gleichen Bedingungen auch machen dürfen – nicht mehr und nicht weniger. In den USA interessiert es niemanden ob die Teile TSO oder ETSO sind oder nicht, alle Teile dürfen ohne DOA nach Muster instand gesetzt werden. Die Europäer in Europa sind ausgeschlossen.

Die Nationalstaaten sind mit dieser ETSO-Bestimmung alle sehr unglücklich, aber niemand kann das ändern. Unglaublich. Die EU schafft die Arbeit ab.. Wie lange müssen wir uns den Unsinn noch ansehen?

Wegen der fehlenden Instandhaltungsunterlagen und wegen des fehlenden Entwicklungsbetriebs (DOA) hätte uns das LBA 2004 (und die Behörden in den anderen Ländern in Europa) keine Genehmigung (Urkunde) erteilen dürfen. Es hätte verlangen müssen, dass die Instandsetzung nach Muster aus dem QSH entfernt wird und das genehmigte Instandhaltungsunterlagen von den Inhabern der Musterzulassung vorgelegt werden oder dass ein DOA-Betrieb angemeldet und installiert wird. Es wurden aber allerorten 2004 die JAA-Genehmigungen neu als EASA-Genehmigungen automatisch erteilt. Bis 2008 wurden die Genehmigungen nicht beanstandet. Nach JAR 145.45 waren die Genehmigungen auch legal. Infolgedessen wurden vom LBA (und Europaweit) alle Genehmigungen widerrufen. Wir konnten uns sechs Jahre lang der Schließung durch einem Gerichtsurteil erwehren, doch jetzt ereilte uns das Schicksal. Das Niedersächsische Obergericht hat unseren Antrag auf Zulassung der Berufung abgelehnt und damit endet zwangsweise nach 25 Jahren unsere Gurtinstandsetzung.

Wir verabschieden uns hiermit auf das Herzlichste von Ihnen, unseren Kunden und bedanken uns hiermit nochmal für das uns jahrelang entgegengebrachte Vertrauen. Sollten sie Alternativen zu Ihren Gurten suchen, dann können Sie sich an die Firma Schroth in Arnsberg wenden.

Für die Privathalter gibt es aber noch einen Lichtblick, denn die EASA strebt für Gurte eine Standardreparatur durch die Herausgabe einer CS an.

Mangels einer CS kann aber die Vorschrift 21.A.431B noch nicht angewandt werden. Die CS wurde uns für Ende 2015 angekündigt.

Mit freundlichen Grüßen
Dieter Schlemann

LTB Schlemann GmbH
Harburger Str. 118
D-27356 Rotenburg/ Wümme
Tel.: ++49 (0) 4261/ 960380
Fax: ++49 (0) 4261/ 960381
E-Mail: info@schlemann-belts.de
Internet: www.schlemann-gurte.de

Off, it is dramatically off!

Dear Sir, Dear Madam,

**based on a court decision we must quit our business operation.
Please read the following description of the situation for aircraft belts.**

Since 2003, seat belt (component) maintenance has to be carried out in Europe in accordance with Directive (EU) 748/2012, Chapter – Repair. As laid down in Directive (EC) 2042/2003, this requires an approved maintenance organization.

In order to carry out seat belt maintenance, Directive (EC) 2042/2003 Part.145.A.45 requires that applicable maintenance data be obtained from the holder of the type certificate. In order to be able to use these data, the maintenance organization has to conclude an appropriate agreement with the type certificate holder. Applicable maintenance data have to be current at any time. In this case, a DOA (Design Organization Approval) is not required. Although this does also apply to maintenance data owned by US type certificate holders, these type certificate holders are not willing to provide the respective maintenance data.

If applicable maintenance data are not available, a DOA is required according to Directive (EU) 748/2012 Chapter – Repair, as aircraft seat belts are considered to be ETSO parts (Dir. (EU) 748/2012, Art.6). A DOA would cost us approximately EUR 100,000 and the required procedure would take 1 to 1 ½ years. However, under a DOA, no one would be able to perform cost-effective seat belt maintenance, as this would price a single belt at up to EUR 4,000. We do consider a DOA as neither necessary nor appropriate. The maintenance with a DOA is performed identic as without having a DOA. There is no difference.

In order to use FAA approved maintenance data prepared by a US company, which is not the holder of the type certificate (so called in-house developments), a DOA is required as well. In order to be able to use these data, the maintenance organization has to conclude an agreement with the owner of the in-house development and keep the data current at all times.

A US organization, which is not the holder of the type certificate, may obtain FAA approval for its in-house development and then receive EASA acceptance on the basis of the bilateral treaty. This maintenance organization is then able to issue a Dual Release, which allows the installation of repaired seat belts in European aircraft. A DOA is not required in this case. It is accepted that these organizations maintain any seat belt for EUROPE by sample, including belts considered to be ETSO parts in Europe, whereas we are only allowed to do the same under a DOA (but are unable to do so because of cost and complexity). The same procedure, which is not accepted in Europe, which is prosecuted by EASA and which has led to the revocation of approvals throughout Europe, is accepted in the case of US companies. A US organization, which owns an in-house development, is required to provide a benchmark test for seat belts installed on 16-g seats (see ANM-115-05-10 issued Aug. 10, 2005 in connection with § 25.562). Such belts and the respective approval cannot be identified by their label. Compliance cannot and will not be checked by anybody. These regulations exist only on paper.

There are 320,000 general aviation aircraft worldwide and an additional 22,000 airliners, for which US companies are allowed to maintain all seat belts, while we are not allowed to maintain any. However, we are living and paying our taxes here in Europe. We are not against US companies doing the job, all we want is a level playing field – nothing more, nothing less. No one in the US cares whether parts are TSO and ETSO, respectively, or not. All parts can be repaired by sample without a DOA. Europeans in Europe are excluded from

this work. All the Member States are not happy with this ETSO rule, but no one is able to change it. It is unbelievable, the EU is abolishing work! How long do we still have to live with this absurdity?

Due to the lack of applicable maintenance data and a DOA, the LBA (as well as other European authorities) should not have issued approvals (certificates) in 2004. The LBA should have insisted that maintenance by sample be deleted from the QA Manual and that either applicable maintenance data be obtained from the type certificate holders or a DOA be applied for and established. However, existing JAA approvals were automatically replaced everywhere by EASA approvals in 2004. These approvals, which pursuant to JAR 145.45 were legal, had never been objected until 2008 (a fact that made EASA angry). As a result, all approvals were revoked by the LBA (and other European authorities). Until now we could resist the quit of our business operation by the German CAA for six years, but due to the present court decision of the "Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht" we met our fate. The "OVG" refused our request for admission of appeal and so our approval for the maintenance of belts ends enforced after 25 years. Herewith we say goodbye to you all with kind regards and we thank you again for the confidence you have placed in us and for your fidelity over years.

If you are looking for alternatives for your belts you can turn to company Schroth in Arnsberg.

For the private holders there is still a gleam of hope, because the EASA strives for a standard repair for belts by the issue of a CS. In the absence of a CS the regulation 21.A.431B still cannot be used. The CS is announced for end of 2015.

Best regards
Dieter Schlemann

LTB Schlemann GmbH
Harburgerstrasse 118
D-27356 Rotenburg/ Wümme
Tel.: ++49 (0) 4261/ 96 03 80
Fax: ++49 (0) 4261/ 96 03 81
E-Mail: info@schlemann-belts.de
Internet: www.schlemann-gurte.de
