

## «Qualifiziert» versus «Zertifiziert» versus «keines von beiden»

"Qualifiziert" heisst:

Maschinenrichtlinie 2006/42/EG, Lastaufnahme- und Anschlagmittel (Maschinen) für Helikopter

- Inverkehrsetzung mit EG-Konformitätserklärung (EGK) durch den Hersteller (Anhang II)
- nach Stand der Technik, im vorliegenden Fall nach DGUV Information 214-911 und andere
- unterliegen nicht der Baumusterbescheinigungspflicht nach Anhang IV und IX
- für den Hersteller besteht die Dokumentations- und Nachweispflicht gemäss Anhang VII und Qualitätssicherung gemäss Anhang X
  
- ein Hersteller wird nicht zugelassen (benötigt keine Bewilligung oder Zulassung von Amtes wegen)

"Zertifiziert" heisst:

Maschinenrichtlinie 2006/42/EG: Maschinen nach Anhang IV

- EG-Baumusterprüfung durch notifizierte (benannte) Stelle (Anhang IX)
- Inverkehrsetzung mit EG-Konformitätserklärung (EGK), mit Bezug auf die BMB (CE mit einer 4-stelligen Nummer)
- für den Hersteller besteht die Dokumentations- und Nachweispflicht gemäss Anhang VII und Qualitätssicherung gemäss Anhang X
- ein Hersteller wird nicht zugelassen (benötigt keine Bewilligung oder Zulassung von Amtes wegen)

Verordnung (EU) 2016/425/PSA: PSA gegen Absturz der Kategorie III (EASA Term simple PCDS)

- EU-Baumusterprüfbescheinigung durch eine notifizierte (benannte) Stelle (Anhang VII, Modul C2).
- Inverkehrsetzung mit EU-Konformitätserklärung (EUK) des Herstellers, mit Bezug auf die BMB (CE mit einer 4-stelligen Nummer).
- für den Hersteller besteht die Dokumentations- und Nachweispflicht (Anhang III) und die Pflicht, ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem zu unterhalten sowie dies von der benannten Stelle überwachen zu lassen (Anhang VII, Modul C2).
- Ein Hersteller wird nicht zugelassen (benötigt keine Bewilligung oder Zulassung von Amtes wegen)

EASA CS-27 oder CS-29: Lastaufnahme- und Anschlagmittel (Maschinen) für Helikopter

- unterliegen nicht der EASA-Zulassung. Siehe Maschinenrichtlinie.

EASA CS-27 oder CS-29: Alle anderen Bau- und Ausrüstungsteile, inkl. complex PCDS

- Major change/STC durch EASA
- Antrag durch eine Design Organisation (DO; EASA Part 21 J DOA)
- Minor change durch eine DO
- Herstellung und Inverkehrsetzung durch eine Produktionsorganisation PO; EASA Part 21 G POA)
- für alle Parteien besteht eine umfassende Dokumentations-, Nachweis- und Rückverfolgbarkeitspflicht
- DO und PO werden von der EASA bzw. BAZL zugelassen und pro Jahr mehrfach auditiert.

«Keines von beiden» heisst:

Wenn Hersteller von Maschinen sowie Bau- und Ausrüstungsteilen keine der oben genannten Bedingungen erfüllen (und noch viele andere dazu), so ist das Produkt nicht verkehrsfähig.

Jeder kann zum Hersteller werden. Begriff Hersteller siehe Maschinenrichtlinie 2006/42/EG, Art. 2i)

Der Hersteller und der Anwender werden erheblichen Haftungsrisiken ausgesetzt (scharfe Kausalhaftung beim Betrieb eines Helikopters)



Kontakt, Links sowie weitere Daten siehe [www.air-work.swiss](http://www.air-work.swiss) in der Rubrik A&H Engineering



[LinkedIn.com/AirWork & Heliseilerei GmbH](https://www.linkedin.com/company/AirWork%20&%20Heliseilerei%20GmbH)