



Rundschreiben
RS-01-47/07-0

an alle vom Luftfahrt-Bundesamt genehmigten Betriebe mit dem Privileg zur Feststellung der Lufttüchtigkeit

- Teil 145 Betriebe mit nationalem Anhang,
- LTBs
- Organisationen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO mit Zusatzprivileg)
- selbstständig anerkannte Prüfer von Luftfahrtgerät sowie
- Herstellungsbetriebe (Teil-21G)

Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen gem. Teil M, § M.A.302, für nicht gewerblich eingesetzte Luftfahrzeuge

1. Zweck

Das Rundschreiben richtet sich an den o. a. Anwenderkreis mit der Bitte, das LBA bei der Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen (IHP) zu unterstützen und die Halter bei der Antragstellung zu beraten.

2. Rechtliche Bezüge:

- Verordnung (EG) 1592/2002
„zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit“
- Verordnung (EG) 2042/2003 TEIL M
„über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrt-technischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen“

3. Begriffsbestimmungen

CAMO: Organisation zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ARC: Lufttüchtigkeitsfolgezeugnis/Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit
EASA Form 15a oder 15b

Anhang II Luftfahrzeuge:

Nach Verordnung 1592/2002 Artikel 1 Abs. 2 und Artikel 4 Abs. 2 ausgenommene Luftfahrzeuge

IHP: Instandhaltungsprogramm nach Teil M § M.A.302, welches für jedes von der Verordnung (EG) 1592/2002 betroffene Luftfahrzeug von der Behörde im direkten Verfahren oder von der Organisationen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

(CAMO mit Zusatzprivileg) im indirekten Verfahren genehmigt werden muss.

SIHP: Standardinstandhaltungsprogramm, welches in einem vom LBA entwickelten Formblatt (LBA Muster Teil M01 für Segelflugzeuge und Ballone, LBA Muster Teil M02 für motorisierte Luftfahrzeuge bis 2730 kg MTOM) den Haltern die Möglichkeit gibt, auf einfache Weise ein IHP für ihr Lfz. zu beantragen.

4. Verfahren für die Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen

4.1 Allgemeines

In der NfL II-73/04 vom 09.08.2004 wurde bekannt gegeben, dass ab dem 01. Oktober 2006 die Bestimmungen des Teils M zur Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 für nicht gewerblich eingesetzte Luftfahrzeuge erstmals angewendet werden können. Die Anwendung der Bestimmungen erfolgt in einer Übergangsphase bis zum 28. September 2008 auf freiwilliger Basis, danach wird der Teil M für alle Luftfahrzeuge, die von der VO (EG) 1592/2002 betroffen sind, verbindlich.

Mit der NfL II-60/06 vom 19.09.2006 veröffentlichte das LBA ein Verfahren für die Genehmigung von IHPs, in dem u. a. die Möglichkeit eingeführt wurde, so genannte Standardinstandhaltungsprogramme zu beantragen, die auf der Basis der Instandhaltungsunterlagen der Halter der Musterzulassung und behördliche Anweisungen erstellt sind.

Darüber hinaus trägt die NfL II-60/06 der Tatsache Rechnung, dass eine Vielzahl der Halter von motorisierten Luftfahrzeugen die NfL II-70/99 in Anspruch nehmen und die Motoren über die vom Halter der Musterzulassung empfohlenen TBO Zeiten hinaus betreiben. In dem Fall und bei Luftfahrzeugen, die für die Ausbildung (Ausnahme Segelflugzeuge) eingesetzt werden, muss der Halter ein individuelles IHP beantragen.

4.2 Zahlenmäßiger Umfang der zu genehmigenden IHPs

Mit Stand vom 31.5.2007 sind in Deutschland rund 21.000 Luftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen. Zieht man von dieser Gesamtzahl der VZ die gewerblich genutzten Luftfahrzeuge und die des Anhangs II ab, so ergeben sich grob geschätzt 18.000 Vorgänge von zu genehmigenden IHPs.

Zwar besteht die Möglichkeit, dass auch eine CAMO+ indirekt die IHPs von den von ihr überwachten Lfz. genehmigen kann, aber die damit zu erwartende Entlastung ist noch nicht abzuschätzen.

4.3 Bearbeitungsstand und Erfahrungen mit Anträgen bis zum Juni 2007

Mit der per NfL II-73/04 geschaffenen Übergangszeit von zwei Jahren ging das LBA davon aus, dass diese Anzahl zu schaffen sei. Nach nun neun Monaten, die seit der Bekanntgabe der NfL II-60/06 verstrichen sind, und diversen Veröffentlichungen in der Luftfahrtpresse muss das LBA leider feststellen, dass viele Halter entweder noch keine Kenntnis von den neuen Bestimmungen haben oder nicht ausreichend sensibilisiert sind, obwohl das vom LBA praktizierte Verfahren ein sehr gutes Presseecho fand.

Leider haben wir auch andere Informationen von Haltern (der E-Klasse) bekommen. Viele der individuellen IHP von motorisierten Lfz. sind änderungsbedürftig. In dem sich daraus folgendem Schriftverkehr wurde uns mitgeteilt, das LBA solle die Anträge ruhen lassen, da der betreuende Instandhaltungsbetrieb einen entsprechenden Rat gegeben hat.

Als Begründung wird angeführt, der Teil M wird geändert und bis dahin solle man warten.

Sie können sich vorstellen, dass uns solche Antworten zu denken geben. Wir gehen aber davon aus, dass es sich hier um Einzelfälle handelt. Allerdings möchten wir hier auf die Verteilung der bisherigen Anträge eingehen.

Bislang sind rund 2.000 Anträge bearbeitet worden. Davon sind ca. 1.800 aus dem Bereich Segelflugzeuge/Motorsegler. Der Rest teilt sich auf in 170 IHPs für die E-Klasse und 50 für Ballone.

Mit anderen Worten, im Bereich des Segelflugs hat sich die neue Gesetzgebung rum gesprochen, zumal es sich bei den E-Klasse Lfz. meistens um Schleppflugzeuge handelt. Sorgenkinder sind also die Ballone, die in etwa in der gleichen Zulassungsanzahl wie die Motorsegler liegen, und die E-Klasse, die wiederum mit der Zulassungsanzahl mit den Segelflugzeugen zu vergleichen ist.

Sind die o. a. Ratschläge von Instandhaltungsbetrieben doch kein Einzelfall?

Da die Zeit läuft, haben wir beschlossen, dieses Rundschreiben an die Betriebe zu schicken. Zum einen, um Hilfe bei der zu bewältigen Masse von Genehmigungen zu bitten und zum anderen, um fadenscheinige Gerüchte aus der Welt zu schaffen.

4.4 Inhalte und geplante Änderungen des Teils M

Es ist richtig, dass es bei der EASA Arbeitsgruppen gibt, die sich mit Änderungen des Teils M befassen. Allerdings handelt es sich hier um Diskussionen zum Anhang VII und Anhang VIII zum Teil M. Diese Anlagen sollen den Luftfahrzeugkategorien angepasst werden, also speziell z. B. für Segelflugzeuge. Weiterhin wird über eine Lockerung der Verpflichtung in Bezug auf die „überwachte Umgebung“ bzw. vertragliche Bindung an eine CAMO+ geredet. Es ist angedacht, dass es möglich sein soll, jede CAMO+ für die jährliche Prüfung der Lufttüchtigkeit aufsuchen zu können, ohne dass mit der Organisation ein Vertrag besteht.

Änderungen, dass die Instandhaltungsprogramme wegfallen oder in anderer Weise behandelt werden sollen, sind nicht Gegenstand der Arbeitsgruppen.

Um die Notwendigkeit von Instandhaltungsprogrammen zu untermauern sei nochmal der §M.A.902 angeführt:

Nach M.A.902 „Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit“ ist

b) der Flug eines Luftfahrzeugs nicht gestattet, wenn das Lufttüchtigkeitszeugnis ungültig ist oder wenn:

1. die fortdauernde Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs ... nicht die Forderungen des Teil M erfüllt, also z. B. kein IHP nach M.A.302 vorliegt.

Das LBA hat keine Möglichkeit diese Forderung auszusetzen, denn dies sieht der Teil M nicht vor. Ganz im Gegenteil, wenn man den Unterabschnitt B des Teils M, Zuständigkeit und Pflichten der Behörde, also das LBA, genauer betrachtet. Hiernach muss bei Bekannt werden von nicht erfüllten Forderungen des Teils M nach §M.A.902 a) ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgesetzt oder gar widerrufen werden.

4.5 Aufruf an die Empfänger des Rundschreibens

4.5.1 Aufklärung

Trotz den inzwischen vorliegenden Veröffentlichungen amtlicherseits und in der Presse herrscht unter den Eigentümern und Haltern noch eine Unwissenheit über die neuen Bestimmungen. Hier sind Sie gefragt, wenn Halter die Lfz. in Ihre Betriebe für Instandhaltungsarbeiten verbringen. Bitte leisten Sie hier, auch im Namen des LBAs, Aufklärungsarbeit und weisen Sie auf die Notwendigkeit der IHPs hin.

Zu diesem Zweck liegt dem Rundschreiben ein Flyer bei, den Sie in Ihren Geschäftsräumen aufhängen können. Zusätzlich kann er auch in Farbe von der Homepage des LBAs heruntergeladen werden.

Auf der Homepage des LBAs finden Sie auch die Formulare für die SIHPs und Beispiele von individuellen IHPs.

Die Links für die Seiten finden Sie unter Punkt 6. des RS.

4.5.2 Beratung

Die häufigsten Fehler bei der Beantragung von SIHPs und auch individuellen IHPs sind folgende

1. Falsche Adresse bei Umzug, nicht gemeldeter Halterwechsel
2. ungenaue Muster/Baureihenangabe, sowohl bei Zelle, Motor und Propeller
3. keine oder falsche Angabe von Kennblättern. Es ist vielen nicht klar, dass es inzwischen auch schon Kennblätter der EASA gibt. Was ist ein Kennblatt? Keine seltene Frage!

Bei den individuellen IHPs kommen folgende ungenauen Angaben hinzu:

4. Kein oder falsches Ausgabedatum des IHPs
5. Kein Anpassen der LBA Beispiele an die individuellen Luftfahrzeuge
6. Keine Angaben bei vorhandenen EMZs/STCs
7. Unzureichende Angaben bzgl. der Instandhaltungsmaßnahmen bei Betrieb oberhalb der TBO

Hier können Sie Ihr Fachwissen einbringen und damit uns und dem Halter unnötige Doppelarbeit ersparen.

Auch wäre es gut, wenn Sie im Vorfeld schon klären könnten, ob überhaupt ein Antrag nötig ist. Für Lfz. des Anhangs II ist ja kein IHP zu beantragen.

Da es keinen Kostentatbestand für die IHPs in der LuftKostVO gibt, braucht der Halter keine Rechnung zu befürchten. Dies wird sich allerdings ändern, da in der Novellierung der LuftKostVO ein Gebührentatbestand aufgeführt wird.

An die LTBs der Landesverbände des Deutschen Aero Clubs wird Bitte gerichtet, die Technischen Leiter der Vereine anzuschreiben, um diese zu sensibilisieren.

5. Zuständigkeiten für die Genehmigung

Für die direkte Genehmigung der IHPs für nichtgewerblich eingesetzte Lfz. ist das Sachgebiet T52 im Referat T5 im LBA Braunschweig zuständig. Die Anträge können natürlich auch über die Außenstellen eingereicht werden. Diese werden sie dann an die Zentrale in Braunschweig weiterleiten.

Das SG T 52 steht selbstverständlich für Fragen zur Verfügung. Die Durchwahlen der Mitarbeiter entnehmen Sie bitte dem Internetangebot des LBAs.

6. Hinweise und Anmerkungen

6.1 Links der angesprochenen Internetseiten

Zusätzlich Hilfe bietet Ihnen auf der LBA-Homepage www.lba.de auch die Ausfüllanweisung, die Sie unter dem Link „→ LBA → Organisationsplan des Luftfahrt-Bundesamtes → Referat T5 → Sachgebiet T52 → Formulare Lufttüchtigkeit und Instandhaltungsprogramme → LBA Muster Teil M-01/M-02“ abrufen können. Dort finden Sie eine Ausfüllanweisung und ein elektronisch bearbeitbares Dokument (MS-Word).

LBA Muster Teil M-01 und -02:

http://www.lba.de/DE/Formulare/T5/T52/Formulare_GenTab.html

Flyer:

http://www.lba.de/SharedDocs/download/Formulare/T5/T52_Info/Privat-Flugzeuge.doc

6.2 Mitgeltende Unterlagen

- ⇒ Verordnung (EG) Nr. 1592/2002
- ⇒ Verordnung (EG) Nr. 2042/2003
- ⇒ NfL II-73/04
- ⇒ NfL II-60/06

Hinweis:

Rundschreiben können unter <http://www.lba.de> → Technische Fachthemen → Rundschreiben bezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Wichmann

ANLAGE

Flyer: Hinweise zur EU-Verordnung 2042/2003 Teil-M in Bezug auf privatbetriebene Luftfahrzeuge.



Privat betriebene Luftfahrzeuge in Deutschland

Warten Sie nicht bis zum letzten Augenblick mit der Umsetzung der neuen EU-Luftfahrt Verordnungen!

Was alle Instandhaltungsbetriebe, Private Halter und Vereine betrifft

- Die EU-Verordnung 2042/2003 Teil-M bestimmt die Anforderungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Durchführung von Instandhaltung und Jahresnachprüfungen
- Die Verordnung gilt für alle Flugzeuge, Motorsegler, Segelflugzeuge und Ballone, es sei denn diese sind nach Artikel 1 Abs. 2 und Artikel 4 Abs. 2 der Verordnung (EG)1592/2002 ausgenommen

Welche Änderungen auf Sie zukommen

- Der bisherige Nachprüfschein wird durch eine neue Bescheinigung über die Prüfung der **Lufttüchtigkeit - ARC** (EASA-Formular 15a/15b) abgelöst.
- Jedes Luftfahrzeug muss in Übereinstimmung mit einem von der zuständigen Behörde genehmigten **Instandhaltungsprogramm** instand gehalten werden, das in regelmäßigen Abständen überprüft und entsprechend geändert werden muss (**siehe auch NfL II-60/06**).
- Der Eigentümer eines Luftfahrzeugs kann die Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an ein zugelassenes **Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO)** übertragen.
- Das **ARC** wird entweder durch die **CAMO** direkt ausgestellt oder durch das LBA auf Basis einer Empfehlung durch eine CAMO
- Die **komplexe Instandhaltung** (nach Anlage VII-Teil M) kann nur durch einen Instandhaltungsbetrieb nach VO(EU) 2042/2003 **Teil 145** oder **Teil M Unterabschnitt F** Betrieb durchgeführt werden.
- **Einfache Instandhaltungsarbeiten** (nach Anlage VIII-Teil M) kann durch den **Pilot/Eigentümer** freigegeben werden.
- Vor dem Flug muß nach Vollendung aller Instandhaltungsarbeiten eine **Freigabebescheinigung** ausgestellt werden:
 - durch entsprechendes freigabeberechtigtes Personal im Auftrag eines genehmigtem Instandhaltungsbetriebs gemäß M.A. Unterabschnitt F, oder
 - außer für in Anlage VII aufgeführte komplexe Instandhaltungsaufgaben durch freigabeberechtigtes Personal in Übereinstimmung mit den Anforderungen von Teil-66, oder
 - durch den Piloten/Eigentümer gemäß M.A.803

Zeitraumen

Ab dem 28. September 2008 sind die neuen Regeln verbindlich!

Weitere Informationen

LBA: www.lba.de EASA: www.easa.eu.int