



Die EASA und der LTB II-B 12 des DAeC LV NRW e.V.

Grundlagen:

- Mit der Einführung der VO (EG)1592/2002, der sog. „Basic Regulation“ haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen der Technik auch für uns geändert
- Teile der LuftBO und LuftGerPV sind dadurch praktisch aufgehoben
- Sie werden durch VO (EG) 1702/2003 und VO (EG) 2042/2003 (hier besonders durch Part M) ersetzt
- Die EASA Regeln greifen erst ab 28.09.2008 in vollem Umfang
- Die neuen Regeln gelten nur für Luftfahrzeuge, für deren Musterzulassung die EASA zuständig ist. Veranschaulicht ist dies in der folgenden Grafik:

Betrieb nach LuftGerPV	Betriebe nach Part M der VO (EG) 2042/2003
Luftfahrzeuge nach Anhang II der VO (EG) 1592/2002 (siehe „Blaues Buch“ des LBA)	Alle anderen Luftfahrzeuge siehe Internetseite der EASA
Grunau Baby Pik 20 E FW 149 D Amateurbauten, und
<ul style="list-style-type: none"> • geregelt durch nationales Recht • vom LBA überwacht • alles so wie bisher auch 	<ul style="list-style-type: none"> • geregelt durch europäisches Recht • vom LBA überwacht • alles neu

Konsequenzen für den DAeC LV NRW e.V.:

- Aufrechterhaltung unseres LuftGerPV Betriebes (LTB II-B 12)
- Genehmigung als Part M Subpart F Betrieb (Instandhaltungsbetrieb)
- Genehmigung als Part M Subpart G Betrieb (Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, hier CAMO+)

Im schlimmsten Fall sind also DREI Genehmigungen erforderlich!!!

Instandhaltungsbetrieb Part M Subpart F

- Führt die Instandhaltung an den Luftfahrzeugen gem. genehmigter Instandhaltungsprogramme (z. B. gem. NfL II-60/06) durch
- Hat das hierzu nötige Personal (mit dem Technischen Ausweis des DAeC und/oder EASA Teil 66 Lizenz)
- Dokumentiert ALLE Instandhaltungsmaßnahmen
- Organisatorisch ähnlich wie unser „jetziger Betrieb“ (Vereinswerkstätten, vgl. IHB Teil 1+2) aufgebaut

Im Gegensatz zu Heute, werden die Vereinswerkstätten dann „offizielle“ Betriebsstätten des Subpart F Betriebes (Instandhaltungsbetrieb). Nach nationalem Luftrecht (hier LuftGerPV) gab es das für uns nicht. Denn unser Betrieb hatte die Genehmigung zur Nachprüfung der Instandhaltung. Einen Instandhaltungsbetrieb im rechtlichen Sinne existiert(e) bisher nicht.

Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit Continuing Airworthiness Management Organisation (hier CAMO+)

Grundlagen:

Vereinfacht ausgedrückt, ist eine CAMO+ eine Organisation, bzw. ein Unternehmen, welches dem europäischen Regelwerk folgend in Zukunft die Aufgaben übernehmen kann, die heute von der Prüforganisation unseres LTB durchgeführt werden. D.h. eine CAMO+ kann die Lufttüchtigkeit prüfen (so was ähnliches, wie die heutige „Nachprüfung“) und entsprechende Bescheinigungen ausstellen.

CAMO+ und CAMO + mit „Überwachte Umgebung“!

Fakten:

1. Auch ab Oktober 2008 ist eine jährliche Prüfung der Flieger erforderlich (wie heute auch)
2. Die erfolgreiche Prüfung muss bescheinigt werden (wie heute auch)

Dafür gibt es nach heutigem Kenntnisstand zwei Wege. **Der Halter alleine entscheidet welchen Weg er einschlägt!**

Weg 1: CAMO+ ohne „Überwachte Umgebung“

- i Der Halter ist alleine in vollem Umfang verantwortlich
- i Der Halter erstellt selbst ein Instandhaltungsprogramm und lässt dieses von der Behörde genehmigen
- i Vorstellung des Fliegers bei einer CAMO+ frühestens 90 Tage vor Ablauf der Bescheinigung des letzten Jahres (das „+“ steht für das Privileg die Lufttüchtigkeit zu prüfen,)
- i Die CAMO+ führt jährlich zwingend eine physikalische Prüfung am Flieger durch
- i Nach erfolgreicher physikalischer und administrativer Prüfung stellt die CAMO+ eine Empfehlung zur Erneuerung der „Lufttüchtigkeitsfolgebescheinigung“ aus
- i Diese Empfehlung muss vom Halter an die zuständige Behörde (LBA?) geschickt werden
- i Die Behörde stellt dann innerhalb von **30 Tagen** die „Lufttüchtigkeitsfolgebescheinigung“ aus und schickt sie dem Halter zurück

Vorteile:

- Der Halter kümmert sich um ALLES selbst
- Er hat absolute Kontrolle und die alleinige Verantwortung für alle den Flieger betreffenden Umstände (LTA, TM Betriebszeiten, sonstige Maßnahmen)

Nachteile:

- Wenn etwas nicht in Ordnung ist, muss er es selbst erkennen
- Wenn er den Termin seiner Nachprüfung vergisst, steht der Flieger solange am Boden, bis er die „Lufttüchtigkeitsfolgebescheinigung“ von der Behörde per Post zurückbekommen hat
- Z.B. samstags schnell noch die Nachprüfung durchführen lassen, weil´s ab Sonntag in die Fliegerferien geht, funktioniert dann definitiv nicht mehr!

Weg 2: CAMO+ mit „Überwachter Umgebung“

- i Der Halter vereinbart vertraglich einen Teil seiner Aufgaben an eine CAMO+ abzugeben. Damit bilden die beiden dann eine „Überwachte Umgebung“
- i Diese CAMO+ „managt“ dann die Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und informiert den Halter über Maßnahmen
- i Instandhaltungsprogramme können von der CAMO+ erstellt und genehmigt werden
- i Die CAMO+ führt die jährliche Prüfung durch
- i Die CAMO+, die einen Flieger in der „Überwachten Umgebung“ führt, muss nur alle DREI Jahre zwingend eine physikalische Prüfung durchführen und eine neue „Lufttüchtigkeitsbescheinigung“ ausstellen
- i In der Zwischenzeit darf die CAMO+ zweimal die „Lufttüchtigkeitsbescheinigung“ nach Aktenlage verlängern

Vorteile: <ul style="list-style-type: none">• Der Halter kümmert sich nicht mehr um ALLES selbst• Der Halter hat nicht mehr die alleinige Verantwortung• Der Halter wird von der CAMO+ z.B. über aktuelle LTA's seines Fliegers informiert• Er erhält seine „Lufttüchtigkeitsfolgebeseinigung“ sofort bei der Prüfung ausgehändigt• Er muss NICHTS bei der Behörde beantragen• Er erhält von der Behörde keinen Kostenbescheid• Er kann nach der Prüfung sofort in den Urlaub fahren, weil er alle nötigen Papiere von seiner CAMO+ erhalten hat	Nachteile: <ul style="list-style-type: none">• Er bindet sich für mindesten zwölf Monate vertraglich an eine CAMO+, um die Vorteile der „Überwachten Umgebung“ nutzen zu können• Er verpflichtet sich regelmäßig (im Rhythmus von 4 Wochen, oder durch hohes Flugaufkommen auch kürzer möglich) Informationen mit der CAMO+ auszutauschen (dafür wird ein einfach zu bedienendes, internetgestütztes System entwickelt)
--	---

Was passiert nun, wenn man mit der „Überwachten Umgebung“ begonnen hat (Weg 2) es aber irgendwie nicht funktioniert?

- Wechsel zu Weg 1 ist jederzeit möglich (d.h. Ende der vertraglichen Vereinbarung zur „Überwachung“)
- CAMO+ muss Behörde über das Ende der vertraglichen Vereinbarung informieren
- Der Halter ist wieder in vollem Umfang alleine für alles verantwortlich
- Er kann selbstverständlich seinen Flieger weiter betreiben, denn das Luftfahrzeug ist ja noch lufttüchtig
- Er verliert nur die Vorteile der „Überwachten Umgebung“

Kleiner Tipp: Wenn es ab Mitte 2007 soweit ist, dass wir als DAeC LV NRW e.V. CAMO+ die Flieger „überwachen“ können, vielleicht mal mit einem Luftfahrzeug ernsthaft ausprobieren, ob es funktioniert. Richtig „heiß“ wird die ganze Geschichte ja erst ab Oktober 2008.

Schlussbemerkungen:

- Der Bereich der Luftfahrttechnik hat sich mit der Einführung der neuen EASA Regeln geändert
- Die Verfahren der „Nachprüfung“ ändern sich auch erheblich
- **Der Halter entscheidet ALLEIN welchen Weg er für die Nachprüfung einschlägt**
- Der DAeC LV NRW e.V. mit seinem Technischen Betrieb hat die nötigen Genehmigungen bei der zuständigen Behörde beantragt und ist zuversichtlich, den Mitgliedern die entsprechende Infrastruktur fristgerecht zur Verfügung stellen zu können
- **Der DAeC LV NRW e.V. entscheidet nicht, ob sich ein Halter in die „Überwachte Umgebung“ begibt**

Bei Fragen könnt Ihr uns wie immer anrufen, mailen oder faxen, wir sind gern bereit Unstimmigkeiten aufzuklären und Eure Fragen zu beantworten. pruefleitung@aeroclub-nrw.de, claus@aeroclub-nrw.de; Tel: 0203-7784421, 0203-7784422; Fax: 0203-7784444

Anmerkung des Verfassers:

Zum heutigen Zeitpunkt sind manche Begriffe noch nicht ganz klar definiert. Deshalb wurden Begriffe verwendet, die den aktuellen Sachverhalt nach derzeitiger Rechtslage am einfachsten wiedergeben.

Weiterhin wurden Zusammenhänge z. T. vereinfacht dargestellt, um den Umfang der Zusammenfassung nicht zu sprengen.

Es existieren sicher unterschiedliche Philosophien zur Umsetzung des neuen EASA Regelwerkes in die Praxis. Nach heutigem Kenntnisstand verfolgt der DAeC LV NRW e.V. eine Philosophie die mit geringem Personalaufwand und damit niedrigen Kosten umsetzbar scheint. Positive Signale aus der zuständigen Behörde bestärken den DAeC LV NRW e.V. in dieser Ansicht.