

**Rundschreiben zu den Europäischen Instandhaltungsvorschriften, deren Einführung und der Umsetzung dieser Vorschriften durch den DAeC Landesverband NRW e.V.**

Liebe Vereinsvorstände, Flugzeughalter und Mitglieder,

im Herbst 2003 sind neue, einheitliche Vorschriften zur Instandhaltung von Luftfahrzeugen durch die VO (EG) 2042/2003 Teil M durch die europäische Kommission erlassen worden. War in weiten Teilen bisher nur die gewerbliche Luftfahrt hiervon betroffen, so nähert sich der Zeitpunkt des Endes der Übergangsfrist (28.09.2008) auch für die nichtgewerbliche Luftfahrt.

Bisher sind folgende Fakten bekannt:

1. Durch die Grundlagenverordnung VO (EG) 1592/2002 (Grundlagenverordnung, auch „Basic Regulation“ genannt) wurde der Prozess der Einführung einheitlicher Vorschriften im Jahre 2002 in Gang gesetzt und die Gründung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit in der Luftfahrt (EASA, European Aviation Safety Agency) mit Sitz in Köln beschlossen.
2. Die VO (EG) 2042/2003 Teil M ist in der heute veröffentlichten Form gültiges Recht.
3. Nach VO (EG) 2042/2003 Artikel 7 „Inkrafttreten“ (Absatz 3) hat ein Mitgliedsstaat die Möglichkeit die Einführung bis 28.09.2008 zu verschieben. Hiervon hat die Bundesrepublik Deutschland Gebrauch gemacht und setzt die VO EG 2042/2003 Teil M für die nichtgewerbliche Luftfahrt am 28.09.2008 in Kraft.
4. Die VO (EG) 2042/2003 Teil M unterscheidet **strikt** zwischen Organisationen, die die Instandhaltung an Luftfahrzeugen durchführen (Subpart F-Betriebe) und Organisationen die die Führung der Aufrechterhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit (Subpart G-Betriebe) durchführen dürfen.
5. Im Sommer 2007 wurden Vorschläge zur Änderung des Teil M von der EASA zur Kommentierung veröffentlicht. Nach Eingang von über 600 Kommentaren aus allen europäischen Ländern werden diese durch Arbeitsgruppen, besetzt mit Vertretern der EASA, Industrie und Verbänden, diskutiert. Derzeit ist uns der Stand der Diskussion nicht bekannt. Erste Ergebnisse werden voraussichtlich im März bekannt gegeben, um dann frühestens im Juni/Juli in Form einer Änderung der VO (EG) 2042/2003 Teil M durch die EU-Kommission verabschiedet zu werden.

Was bedeutet dies nun für den Luftsport in NRW?

Nach § 2, Absatz 3.2 der Satzung des DAeC LV NRW e.V. unterhält der Landesverband einen Luftfahrttechnischen Betrieb. Da sich die rechtlichen Rahmenbedingungen für einen „technischen Betrieb“ geändert haben, muss der Landesverband, um satzungsgemäß zu handeln, demnächst zwei (wenn nicht sogar drei) „technische Betriebe“ unterhalten.

1. Einen Instandhaltungsbetrieb nach Subpart F
2. Eine Organisation zur Führung der Aufrechterhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Subpart G
3. Einen nationalen LTB zur Betreuung der LFZ, die nicht von den europäischen Regelungen betroffen sind

Daraus resultierend ist bis heute folgendes passiert:

1. Der Landesverband unterhält den nationalen LTB II-B 12.
2. Der Landesverband hat im Juli 2007 die Genehmigung als Organisationen zur Führung der Aufrechterhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit (Subpart G-Betriebe) erhalten (die sog. CAMO+ mit dem „+“, dass umgangssprachlich das Privileg zur Prüfung der Lufttüchtigkeit kennzeichnet).
3. Die Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb nach Subpart F ist beantragt und das Genehmigungsverfahren läuft.

Soweit, so gut. Irgendwie müssen nun alle Luftfahrzeuge, die von den europäischen Regelungen betroffen sind, vom alten nationalen Recht in das neue europäische Recht überführt werden! Dies ist keine fixe Idee des Landesverbandes, sondern eine Konsequenz aus den europäischen Verordnungen. In den folgenden Abschnitten wollen wir jetzt den Versuch unternehmen, Euch den Übergang zu erläutern. Das ganze funktioniert nur reibungslos und kostengünstig, wenn die beschriebenen Schritte in dieser Reihenfolge auch durchgeführt werden.

**Wie wird der Übergang in das neue europäische Instandhaltungsrecht im DAeC Landesverband NRW e.V. nun durchgeführt?**

1. Zunächst muss für jedes von den europäischen Regelungen betroffene Luftfahrzeug ein Instandhaltungsprogramm (IHP) vom LBA genehmigt werden. Hierüber haben wir die Vereine und Halter bereits mehrfach informiert und z. T. auch mit den entsprechend vorbereiteten Unterlagen versorgt. Wer noch kein vom LBA genehmigtes Instandhaltungsprogramm vorliegen hat, möge sich bitte umgehend mit uns in Verbindung setzen. Wir sind gerne behilflich die Instandhaltungsprogramme vorzubereiten.
2. Wenn ein genehmigtes Instandhaltungsprogramm vorliegt, bitten wir darum uns eine Kopie zuzusenden. Damit geht niemand eine Verpflichtung ein. Die „KruX“ an der Sache ist, dass eine CAMO+ nur an Luftfahrzeugen tätig werden darf, deren Instandhaltungsprogrammnummer sie auch in ihrer Genehmigungsurkunde führt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Eintrag der IHP-Nummer in die Urkunde auch Zeit und den Weg über das LBA benötigt. Eine IHP-Nummer kann in vielen verschiedenen CAMO Urkunden aufgeführt sein. Von weit über 1200 von uns in der Vergangenheit betreuten Luftfahrzeugen liegen bisher erst ca. 350 genehmigte IHP in der Geschäftsstelle in Duisburg vor!!!

Gehen wir nun davon aus, dass ein genehmigtes IHP hier vorliegt, bereits in unserer CAMO Urkunde aufgeführt ist und das Luftfahrzeug in eine überwachte Umgebung der CAMO überführt werden soll:

3. Bei der nächsten regulären Jahresnachprüfung werden im Prinzip **ZWEI** Prüfungen durchgeführt. Zunächst wird von unserem Prüfpersonal eine ganz normale Jahresnachprüfung mit einem Prüfschein bescheinigt. Jetzt setzt der Prüfer die nationale „LTB-Mütze“ ab und stülpt sich eine „CAMO-Mütze“ über. Er füllt weitere Dokumente aus, um eine Prüfung der Lufttüchtigkeit nach den europäischen Regeln durchzuführen.
4. Mit Datum der Prüfung unterzeichnet der Halter den Vertrag mit der CAMO, der die überwachte Umgebung regelt. Dabei muss zwingend das Kontaktformular ausgefüllt werden, da dieses Bestandteil des Vertrages ist. Der Mustervertrag ist ja bereits veröffentlicht und jeder Halter hat die Möglichkeit, diesen eingehend zu lesen.
5. Der Prüfer reicht alle Unterlagen über die Prüfung bei der Geschäftsstelle ein und wir erfassen, bzw. vervollständigen die Daten in unserem EDV-System CAMOplus[®]. Dadurch wird die Freischaltung des Luftfahrzeuges generiert und der Halter erhält als Bestätigung eine Email mit seinen Zugangsdaten zur Datenaktualisierung im EDV-System CAMOplus[®].
6. Wenn das Luftfahrzeug in CAMOplus[®] frei geschaltet ist, beantragen wir im Auftrag des Halters beim LBA das ARC (Airworthiness Review Certificate). Dieses Dokument bekommt der Halter etwa zwei bis drei Wochen nach Antragstellung durch das LBA zugeschickt (wir erhalten eine Kopie direkt vom LBA). Es ersetzt dann den bei der Jahresnachprüfung ausgestellten Prüfschein. Damit ist der Wechsel vollzogen und das Luftfahrzeug wird unter europäischen Regelungen betrieben.
7. Im laufenden Betrieb sind dann die Betriebsdaten gemäß Vertrag und betriebszeitabhängig zu aktualisieren. Der Halter wird bei jeder Aktualisierung über den gesamten Instandhaltungsstatus seines Luftfahrzeuges informiert, erhält SMS und/oder Email Benachrichtigungen bei LTA oder wichtigen TM/SB. **Die Aufgaben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit werden von der CAMO übernommen.** Damit sind alle Forderungen der europäischen Vorschriften zur überwachten Umgebung erfüllt.

Gehen wir nun davon aus, dass ein genehmigtes IHP hier vorliegt und bereits in unserer CAMO Urkunde aufgeführt ist, aber das Luftfahrzeug nicht in eine überwachte Umgebung übernommen werden soll (Schritt 1 und 2 sind also identisch):

3. Bei der nächsten regulären Jahresnachprüfung werden im Prinzip **ZWEI** Prüfungen durchgeführt. Zunächst wird von unserem Prüfpersonal eine ganz normale Jahresnachprüfung mit einem Prüfschein bescheinigt. Jetzt setzt der Prüfer die nationale „LTB-Mütze“ ab und stülpt sich eine „CAMO-Mütze“ über. Er füllt weitere Dokumente aus, um eine Prüfung der Lufttüchtigkeit nach den europäischen Regeln durchzuführen.
4. Der Prüfer reicht alle Unterlagen über die Prüfung bei der Geschäftsstelle ein und wir erfassen, bzw. vervollständigen die Daten in unserem EDV-System CAMOdata[®]. **Achtung:** Da kein Vertrag vorliegt, nutzen wir CAMOdata[®] nur intern.



5. Wenn das Luftfahrzeug in CAMOdata[®] erfasst ist, beantragen wir im Auftrag des Halters beim LBA das ARC (Airworthiness Review Certificate). Dieses Dokument bekommt der Halter etwa zwei bis drei Wochen nach Antragstellung durch das LBA zugeschickt (wir erhalten eine Kopie direkt vom LBA). Es ersetzt dann den bei der Jahresnachprüfung ausgestellten Prüfschein. Damit ist der Wechsel vollzogen und das Luftfahrzeug wird unter europäischen Regelungen betrieben. **Alle Aufgaben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit müssen vom Halter selbst wahrgenommen werden.**

Welche Kosten entstehen für den Halter beim Übergang vom nationalen in das europäische Luftrecht? Den Fortgang im Jahr 2009 und später wollen wir hier bewusst nicht beleuchten, da dafür noch zu viele Unbekannte im Spiel sind.

In beiden oben beschriebenen Fällen wird gemäß gültiger Gebührenordnung eine normale Jahresnachprüfung berechnet. Wenn das Luftfahrzeug in einer überwachten Umgebung betrieben wird, also ein Vertragsverhältnis mit der CAMO zustande kommt, fällt zusätzlich die CAMO Gebühr für die überwachte Umgebung an.

Welche Kosten entstehen, wenn die Übernahme in europäisches Luftrecht nicht zum Zeitpunkt der Jahresnachprüfung durchgeführt wird, also z.B. eine normale Jahresnachprüfung im Mai und die Überführung in die überwachte Umgebung erst im August erfolgt. Es wird teurer! Zur Gebühr für die JNP im Mai kommt die Gebühr einer physikalischen Prüfung der Lufttüchtigkeit im August hinzu (unabhängig davon, wie viel Zeit seit der letzten JNP verstrichen ist). Hinzu kommt dann die CAMO Gebühr für die überwachte Umgebung.

Aus den obigen Ausführungen ist zu erkennen, dass die Überführung in europäisches Recht dann günstiger ist, wenn sie zum Zeitpunkt der nächsten Jahresnachprüfung durchgeführt wird.

Was geschieht nach heute gültiger Rechtslage dann in den Folgejahren?

Fangen wir hierbei zunächst mit den Luftfahrzeugen an, die nicht in der überwachten Umgebung betrieben werden. Bei diesen Luftfahrzeugen wiederholt sich jährlich die physikalische Prüfung durch die CAMO mit Ausstellung einer Empfehlung zur Beantragung eines ARC beim LBA. Mit der physikalischen Prüfung kann 90 Tage vor Ablauf des gültigen ARC begonnen werden. Liegt der Behörde die Empfehlung der CAMO vor, muss sie innerhalb von 30 Tagen das ARC ausstellen. Was die Ausstellung des ARC dann später kosten wird ist heute noch nicht bekannt, da uns die in Arbeit befindliche neue LuftKostVO nicht vorliegt.

Bei Luftfahrzeugen, die in einer überwachten Umgebung betrieben werden, sieht das weitere Vorgehen etwas einfacher aus. Nehmen wir an, dass das in 2008 vom LBA ausgestellte ARC am 27.08.2009 seine Gültigkeit verliert. Dann kann bis zu 90 Tagen vor diesem Datum von der betreuenden CAMO eine physikalische Prüfung am Luftfahrzeug durchgeführt werden. Fällt diese Prüfung positiv aus, stellt die CAMO direkt ein ARC vor Ort aus. Im Folgejahr, also dann 2010 kann dieses ARC von der betreuenden CAMO aufgrund einer Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Aktenlage verlängert werden. Dieser Vorgang wiederholt sich dann in 2011. Im Jahre 2012 wäre dann zwingend eine physikalische Prüfung erforderlich, bei der dann wieder ein neues ARC ausgestellt wird, das dann wieder zweimal verlängert werden kann. Und so geht es dann weiter...

DAeC LV NRW e.V.

Anerkanntes Unternehmen

nach VO (EG) 2042/2003 Teil M

DE.MG.0501