

# Instandhaltungsprogramme müssen angepasst werden

Im neuen Part-ML als „AMP“ abgekürzt ergeben sich geänderte Rechtsbezüge

Vor fast einem Jahr trat der **Part-ML** in Kraft. Das L soll als „Light“ für vereinfachte Maßnahmen der Instandhaltung stehen. In diesem Zusammenhang ergeben sich auch **geänderte Anforderungen** an unsere **Instandhaltungsprogramme**. Diese werden nun auch als **AMP abgekürzt**, was für „Aircraft Maintenance Program“ steht. Damit hat nun die englische Bezeichnung unsere deutsche Abkürzung IHP regulatorisch verdrängt.

Im Folgenden wollen wir zusammenfassen und darlegen, wo Änderung betroffen sind und vor allem was in diesem Fall zu tun ist.

## „Aber ich hatte doch ein gültiges ...

... Instandhaltungsprogramm (AMP) vorliegen. Warum muss ich eine Anpassung vornehmen?“

Grundsätzlich behalten die zur Einführung des Part-ML am 24.03.2020 gültigen Instandhaltungsprogramme ihre Gültigkeit. Inhaltlich gibt es keine geänderten Anforderungen und bei gleicher Ausrüstung des Luftfahrzeugs kann das AMP inhaltlich bestehen bleiben.

Die entsprechenden **Verweise auf das Luftrecht müssen hingegen angepasst** werden. So findet sich das Instandhaltungsprogramm nun in Paragraph M.L.A.302 anstelle von M.A.302. Die vermeintlich kleine Änderung des Buchstabens reicht jedoch meist nicht aus, weswegen wir dringend empfehlen einen Abgleich zwischen der „neuen“ Vorlage des DAeC oder des LBA und dem eigenen (selbsterklärten) Instandhaltungsprogramm zu machen.

## Wo kann ich mich informieren?

Das Luftfahrt-Bundesamt (**LBA**) informiert [auf seiner Website](#) kompakt zu Instandhaltungsprogrammen ab dem 24.03.2020, siehe (1).

In kompakter Darstellung ist ein Verweis auf eine Mitteilung der EASA zu Instandhaltungsprogrammen unter Part-ML hilfreich. Das „**Safety Information Bulletin**“ (**SIB**) Nummer **2020-05** ist mit einem Rundschreiben vergleichbar. Es ist unten verlinkt (4). Darüber hinaus hat die EASA bildlich eine Ausgabe des Sunny Swift gewidmet, siehe (5).

Grundsätzlich lohnt ein Blick in die Verordnung selbst. In Verlinkung 2 findet sich ab Seite 45 der Part-ML. Darüber hinaus empfiehlt der Autor einen Blick in die **EASA „Easy Access Rules“** zur Instandhaltung (siehe Verlinkung 3), in denen ab Seite 846 der Part-ML zu finden ist. Vorteilhaft ist die bereits ergänzten Verweise zum AMC Material, welches Erläuterungen des Verordnungstextes gibt.

## Hilfreiche Vorlagen

Auf der [Seite des LBA \(Link 1\)](#) gibt es **Vorlagen zur Erstellung des Instandhaltungsprogramms**. Diese sind entsprechend kommentiert, sodass für das Ausfüllen eine Anleitung vorliegt.

Darüber hinaus hat der Deutsche Aero Club (DAeC) auf seiner [Internetseite Vorlagen für AMPs](#) veröffentlicht.

Folgende zwei **Handlungsempfehlungen** gibt es in der aktuellen Situation **für Halter**:

1. Entweder Verwendung einer neuen Vorlage und übertragen des Inhalts des „aktuellen“ Instandhaltungsprogramms
2. Oder Korrigieren der Rechtsbezüge/Paragraphen im aktuellen Instandhaltungsprogramm auf den Part-ML (z.B. statt M.A.302 (b) jetzt ML.A.302 (b))

## Weitere allgemeine Informationen zum Instandhaltungsprogramm:

Im folgenden eine kompakte Zusammenfassung von Informationen zum Instandhaltungsprogramm (AMP).

### Warum brauche ich ein AMP? Ich habe doch ein Wartungshandbuch.

Das Wartungshandbuch allein berücksichtigt jedoch nicht alle Bereiche der Instandhaltung. So müssen folgende Punkte zusätzlich beachtet werden:

- Individueller Änderungsstand (spez. Ausrüstung, Propeller, Anbauten, ...)
- Nationale Sonderregelungen (NfLs)
- Einsatzzweck z.B. IFR Betrieb
- Sonderwünsche des Halters, z.B. zusätzliche Prüfmaßnahmen oder Überschreiten der TBO z.B. Motor


Diese Maßnahmen sind nicht automatisch einem Wartungshandbuch zu entnehmen. Das AMP bündelt jegliche Instandhaltungsinformationen eines Luftfahrzeugs.

### Rechtsgrundlage: Paragraph ML.A.302

Hier ein Auszug aus dem **Paragraph ML.A.302**:

- a) Die Instandhaltung jedes Lfz ist gemäß einem AMP zu gestalten
- b) AMP Erstellung: entweder per Selbsterklärung des Halters oder durch die betreuende CAO bzw. CAMO indirekt genehmigt
- c) Anforderungen und Inhalt des AMP
- c) (9) jährliche Kontrolle bei der Lufttüchtigkeitsprüfung
- d) Anforderungen und Inhalt des MIP (= Minimum Inspection Programme)
- e) Bedingungen, bei denen kein explizites AMP gefordert ist
- f) Inhaltliche Anforderungen an das AMP bei e)

Auf welcher Basis entsteht das Instandhaltungsprogramm (AMP)?

Verfassen des Instandhaltungsprogramms (AMP)		
	Option 1	Option 2
Verantwortung für die Erstellung	<b>CAMO/CAO</b> vertraglich gebunden (= „Contracted“)	<b>Eigentümer</b>  (sofern erlaubt gem. ML.A.201 (f) )
Genehmigung / Selbsterklärung	Genehmigt durch die CAMO/CAO oder kein AMP erforderlich bei ML.A.302 (e)	Selbsterklärung des Eigentümers oder kein AMP erforderlich bei ML.A.302 (e)
Anzuwendende Grundlage	Angaben (ICA) der Inhaber der Musterzulassung (DAH) ML.A.302 (c) oder Minimum Inspection Programme (MIP) ML.A.302 (d)	
Abweichungen von den ICA der DAH	Abweichungen mit Begründung durch die CAMO/CAO	Abweichungen müssen nicht rechtfertigt werden
Jährliche Kontrolle	mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit des Lfz oder durch ARS oder durch CAMO/CAO falls losgelöst von LuTü-Prüfung	

Anmerkung:

- CAO = Combined Airworthiness Organization (kombiniert CAMO und Instandhaltung)
- DAH = Design Approval Holder (Musterbetreuer des Luftfahrzeugs/der Komponente)
- ICA = Instructions for Continuing Airworthiness (Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit -> Instandhaltungsanweisungen)

### Jährliche Kontrolle

Im jährlichen Rhythmus wird das AMP **bei der Lufttüchtigkeitsprüfung auf seine Korrektheit überprüft**. Die inhaltliche Kontrolle geht meist einher mit der Lufttüchtigkeitsprüfung (ARC). Bei unzufriedenstellendem Inhalt muss der Lufttüchtigkeitsprüfer (ARS) ein Finding ausstellen. In den meisten Fällen lässt sich das AMP jedoch schnell anpassen.

### Wann benötige ich ein neues AMP?

Unter anderem...

- Bei Halter/Eigentümerwechsel
- Bei Wiederezulassung oder Import
- Bei Technischen Änderungen (z.B. anderer Propeller = andere Ausrüstung)

### Ein Luftfahrzeug darf fliegen, wenn...

jegliche geforderte Instandhaltungsmaßnahmen nach Part-ML in Übereinstimmung mit dem für das LFZ genehmigte/erklärte AMP durchgeführt UND freigegeben sind.

Außerdem müssen selbstverständlich weitere Forderungen wie ein gültiges ARC in Kombination mit einem gültigem Lufttüchtigkeitszeugnis, der lufttüchtiger Zustand, oder korrekt eingebaute Ausrüstung vorliegen.

Die Verantwortung dafür liegt beim Halter (gem. ML.A.201).

Auf eine gute Flugsaison, fliegerische Grüße,

Emil Pluta, VP Technik

Bei Fragen oder Anregungen zum Wechsel der Software im Bereich Technik:

[pluta@aeroclub-nrw.de](mailto:pluta@aeroclub-nrw.de)

Links:

- (1) Luftfahrt-Bundesamt, Instandhaltungsprogramme  
[https://www.lba.de/DE/TechnikUmweltschutz/Lufttuechtigkeit/Instandhaltungsprogramme/Info/Info\\_node.html](https://www.lba.de/DE/TechnikUmweltschutz/Lufttuechtigkeit/Instandhaltungsprogramme/Info/Info_node.html)
- (2) EU Verordnung 2019/1383 zur Einführung des Part-ML, ab Seite 45  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1383&from=EN>
- (3) EASA „Easy Access Rules“ für Instandhaltung/Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit  
<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Easy Access Rules for Continuing Airworthiness-June 2020.pdf>
- (4) SIB 2020-05 : Aircraft Maintenance Programme under Part-ML, EASA:  
<https://ad.easa.europa.eu/ad/2020-05>
- (5) Sunny Swift #28, Instandhaltungsprogramm nach Part-ML, EASA:  
[https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa-sunny-swift-flight-instructor-issue28-de\\_0.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa-sunny-swift-flight-instructor-issue28-de_0.pdf)
- (6) DAeC, Instandhaltungsprogramme und Part-ML  
<https://www.daec.de/fachbereiche/luftfahrttechnik-betrieb/teil-ml-und-amp/>