

**Bekanntmachung über die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 für nichtgewerblich genutzte Luftfahrzeuge, hier:
Einführung von genehmigten Instandhaltungsprogrammen
nach Teil M, §M.A.302 i. V. m. §M.A.708**

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 die im Punkt **2. Geltungsbereich** aufgeführten Luftfahrzeuge verbindlich. Deshalb empfiehlt es sich sowohl für diese Luftfahrzeuge, die bereits zum Verkehr zugelassen sind als auch für solche, die ab dem 01.10.2006 in Deutschland zum Verkehr zugelassen werden sollen, schon jetzt ein Instandhaltungsprogramm gem. Teil M §M.A.302 nach den unter Punkt 3. beschriebenen Möglichkeiten zu entwickeln und gem. Punkt 4. genehmigen zu lassen.

Die vorliegende Bekanntmachung beschreibt den Geltungsbereich, die Einführung von so genannten Standardinstandhaltungsprogrammen (SIHP), individuelle Instandhaltungsprogramme sowie Verfahren für die Genehmigung des SIHP durch das Luftfahrt-Bundesamt und die Genehmigung im indirekten Verfahren durch ein beauftragtes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) gem. Unterabschnitt G des Teils M.

Es werden weiterhin in einer Anlage die LBA-Muster/Teil M01 und -02 vorgestellt. Diese Formblätter sind eine Kombination von Antrag und Erklärung zur Genehmigung eines Instandhaltungsprogramms (IHP) durch den Halter des Luftfahrzeuges sowie Genehmigung eines SIHPs durch die zuständige Stelle. Die Formblätter sind auch im Internetangebot des LBAs veröffentlicht.

2. Geltungsbereich

Diese NfL gilt für in Deutschland zum Verkehr zugelassene Luftfahrzeuge, die nicht in Unternehmen, für die eine Genehmigungspflicht im Sinne des § 20 LuftVG (ausgenommen Ballone gem. § 20 Abs. 1 Nr. 2 LuftVG) oder VO (EWG) 2407/92 besteht, eingesetzt werden.

Ausgenommen sind weiterhin Luftfahrzeuge

- die gem. Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 Art. 1, Abs. 2, vom 15. Juli 2002 in einer militär-, zoll- oder polizeidienstlichen oder ähnlichen Verwendung genutzt werden
- die zum Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 vom 15.07.2002 gehören

Für die hier aufgezählten Luftfahrzeuge kommt bis auf weiteres das bisher angewendete Luftrecht (LuftVG, LuftBO, LuftGerPV usw.) zur Anwendung.

Für Luftfahrzeuge, für die im Rahmen eines Zulassungsprozesses gem. den Abschnitten B, D, E und M des Teils 21 als Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 vom 24.09.2003 eine Flugzulassung gem. Teil 21 §21A.185 zwecks Durchführung von Flugprüfungen nach Teil 21 §21A.35 ausgestellt wurde, ist für den Zeitraum der Gültigkeit der Flugzulassung kein solches IHP nötig.

3. Möglichkeiten der Inhalte von Instandhaltungsprogrammen

3.1 Das Standardinstandhaltungsprogramm (SIHP)

3.1.1 Geltungsbereich

Für nachfolgend aufgeführte Luftfahrzeuge kann ein Standardinstandhaltungsprogramm (SIHP) gem. dem LBA-Muster/Teil M-01 oder LBA-Muster/Teil M-02 beantragt werden, wenn die unter 3.1.2 aufgeführten Voraussetzungen gegeben sind:

- Flugzeuge bis 2730 kg MTOW, die **nicht** zur Ausbildung von Luftfahrzeugführern eingesetzt werden
- Motorsegler
- Segelflugzeuge
- Ballone
- Heißluftluftschiffe

3.1.2 Voraussetzungen für ein SIHP

Es kommen die in den gültigen Gerätekenntblättern genannten Instandhaltungsunterlagen der Hersteller für das Luftfahrzeug, Triebwerk, Propeller und der Ausrüstung des Lfz. zur Anwendung. Dem Umfang und der Häufigkeit dieser Anweisungen ist nach den jeweils anzuwendenden Handbüchern Folge zu leisten. Dies gilt auch für die Einhaltung von empfohlenen Überholungszeiträumen (TBO). Ein darüber hinausgehender Betrieb ist nur möglich, wenn für das Luftfahrzeug ein individuelles IHP gem. Punkt 3.2 dieser NFL vorliegt.

Gültige Gerätekenntblätter können sein

- a. das EASA-Kennblatt
- b. das Kennblatt, welches von der EASA als EASA-Kennblatt definiert wurde
- c. das Kennblatt einer nationalen Luftfahrtbehörde eines EU-Mitgliedstaates (dies kann vor allem bei Nicht-EU-Produkten der Fall sein)

In den Fällen b. und c., wenn das angeführte Gerätekenntblatt nicht das Deutsche ist, muss es bei der Beantragung mit eingereicht werden. Die zuständige Stelle kann eine beglaubigte Übersetzung verlangen, sofern das Gerätekenntblatt nicht in deutscher oder englischer Sprache vorliegt.

Die komplexe Instandhaltung nach Anlage VII zum Teil M ist einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb zu übertragen.

Die eingeschränkte Instandhaltung durch Pilot/Eigentümer gem. Teil M §M.A.803 und Anlage VIII zum Teil M ist in diesem Instandhaltungsprogramm enthalten.

(Die Anlagen VII und VIII zum Teil M sind abrufbar im Internetangebot des LBAs unter: http://www.lba.de/cln_004/nn_57316/SharedDocs/download/T/T2/T2__Anhang-Part-M.html)

Lufttüchtigkeitsanweisungen sind soweit zutreffend durchzuführen und zu dokumentieren.

3.1.3 Freigabebescheinigungen

Gemäß Teil M §M.A.801 muss nach der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten für das Luftfahrzeug vor dem nächsten Fluge eine Freigabebescheinigung ausgestellt werden.

Im Falle von

- a. komplexen Instandhaltungsmaßnahmen, wie z. B. in der Anlage VII zum Teil M beschrieben, ist die Freigabebescheinigung vom freigabeberechtigten Personal im Auftrag eines genehmigten Instandhaltungsbetriebs gemäß Part M, Subpart F oder Part-145 auszustellen (Teil M §M.A.801 b) 1.)
- b. Instandhaltungsmaßnahmen, außer Arbeiten der Anlage VII des Teils M kann die Freigabebescheinigung außerhalb von genehmigten Instandhaltungsbetrieben durch Teil 66 Personal ausgestellt werden (Teil M §M.A.801 b) 2.)
- c. eingeschränkten Instandhaltungsmaßnahmen, wie z. B. in der Anlage VIII zum Teil M beschrieben, muss die Freigabebescheinigung durch den Piloten/Halter ausgestellt werden (Teil M §M.A.801 b.) 3. i. V. m. Teil M §M.A.803 b))

Die Freigaben sind jeweils in den Bordbüchern der Luftfahrzeuge zu erteilen.

3.2 Individuelles Instandhaltungsprogramm

3.2.1 Geltungsbereich

Für

- Flugzeuge bis 2730 kg MTOW, die zur Ausbildung von Luftfahrzeugführern eingesetzt werden
- alle Flugzeuge ab 2730 kg MTOW
- Drehflügler
- Luftschiffe
- Luftfahrzeuge des Abschnittes 3.1 auf Antrag des Halters, wenn Abweichungen zu den Herstelleranweisungen (z. B. Betrieb über die empfohlenen TBO Zeiten hinaus) oder andere individuell entwickelte Instandhaltungsanweisungen zur Anwendung kommen sollen.

ist ein Eintragungszeichen bezogenes also individuelles IHP zu erstellen.

3.2.2 Inhalte des individuellen IHPs

Alle Punkte des IHPs müssen Bezug auf die Ursprungsdokumente des Luftfahrzeugherstellers oder der Luftfahrtbehörde nehmen. Basiert das IHP im Wesentlichen auf dem vom Hersteller empfohlenen Instandhaltungsprogramm, so kann auf die Auflistung einzelner Arbeitspunkte verzichtet werden und diesbezüglich auf das Herstellerdokument verwiesen werden. Es sind die beabsichtigten Einsatzbedingungen und das zu erwartende Flugstundenaufkommen zu berücksichtigen.

Beispiele für Inhalte dieser individuellen IHPs werden demnächst im Internetangebot des LBAs aufgeführt sein.

4. Beantragung und Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen

4.1 Betrieb außerhalb einer überwachten Umgebung

Wird die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs **nicht** von einem Unternehmen gemäß Teil M Abschnitt A Unterabschnitt G (CAMO) überwacht, so ist die Prüfung und Genehmigung des IHPs und aller seiner Änderungen vom Halter bei der zuständigen Stelle des Luftfahrt-Bundesamtes (Referat T5 oder Außenstelle des LBAs) zu beantragen.

Im Falle der Beantragung eines SIHP ist dabei das LBA-Muster/Teil M-01 oder TeilM-02 zu verwenden.

Die Beantragung eines individuellen IHPs erfolgt formlos unter Nennung der exakten Eigentümer-/Halterdaten und Vorlage des IHPs. Der Halter ist verpflichtet, der Luftfahrtbehörde hierzu alle erforderlichen Lufttüchtigkeitsunterlagen, auf die das Programm Bezug nimmt, auf Anforderung zur Verfügung zu stellen.

4.2 Betrieb in überwachter Umgebung

Wenn die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs von einer CAMO überwacht wird, kann das Instandhaltungsprogramm und seine Änderungen gemäß Teil M §M.A.302(e) von einem solchen Unternehmen geprüft und im Zuge einer „indirekten Genehmigung“ selbst genehmigt werden. Voraussetzung dafür ist, dass die CAMO hierfür ein vom LBA akzeptiertes Genehmigungsverfahren in seinem Handbuch festgelegt hat. Die Forderung nach Teil M §M.A.708 b) 2. ist damit abgedeckt.

Auch hier ist im Falle der Beantragung eines SIHP das LBA-Muster/Teil M-01 oder Teil M-02 zu verwenden.

4.3 Genehmigung

Das SIHP wird genehmigt, wenn das LBA-Muster/Teil M-01 oder Teil M-02 korrekt ausgefüllt ist. Es wird mit Genehmigungsvermerk an den Halter zurückgeschickt.

Ein individuelles IHP wird genehmigt, wenn bei der Überprüfung festgestellt wird, dass das IHP für das spezifische Luftfahrzeug unter Berücksichtigung der beabsichtigten Einsatzbedingungen und dem zu erwartenden Flugstundenaufkommen geeignet ist, die dauerhafte Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu gewährleisten.

5. Überprüfung auf Einhaltung des Instandhaltungsprogramms

Die Einhaltung des IHPs wird durch die zuständige Stelle (LBA, Unternehmen gem. Unterabschnitt G des Teils M) im Abstand von 12 Monaten bei der Lufttüchtigkeitsprüfung gemäß Teil M §M.A.710 (s. Teil M §M.A.710(a) 3) überprüft. Das Ergebnis der Prüfung entscheidet über die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit gem. Unterabschnitt I des Teils M.

6. Gebühren

Die Genehmigung des IHP erfolgt vorbehaltlich der Aufnahme dieses Kostentatbestandes in die Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) bis auf weiteres gebührenfrei.

Diese NfL tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft.

AZ: T52E01A0106_MC

Braunschweig, d. 19.09.2006

Das Luftfahrt-Bundesamt
Im Auftrag

S A M E K

Anlagen: LBA-Muster/Teil M-01
LBA-Muster/Teil M-02