

Fragen und Antworten zum Thema EASA – Instandhaltung

Frage 01: Wo sind die verbindlichen und aktuellen Versionen der EASA-Vorschriften verfügbar?

Die neuen Vorschriften sind als Kommissions-Verordnung für den Bereich „Certification“ und den Bereich „Airworthiness“ im Amtsblatt der EU veröffentlicht worden und damit rechtsgültig. Sie können auf den Internetseiten des LBA, der EASA und des EU-Amtsblattes eingesehen werden.

Frage 02: Wann beginnen die 12 Monate zur Behebung von Beanstandungen, die aus der Umstellung von JAR-145 auf Part-145 entstehen?

Die Frist beginnt mit dem 28.09.2003.

Frage 03: Welche Musterzulassung gilt ab dem 28.09.03 und welche Lufttüchtigkeitsanweisungen, Kennblätter etc?

In Deutschland ist nach dem 28.09.03 jedes Produkt musterzugelassen, dass in einem EU-Staat zugelassen ist. (Ausnahmen siehe ggf. Frage Nr. 05) Grundsätzlich ist dabei das deutsche Kennblatt und alle bislang erlassenen deutschen LTAs zu verwenden. Außerdem sind alle ADs der erstzulassenden Behörde anzuwenden (siehe Frage Nr. 06) Wenn von der Zulassung eines anderen EU-Staates Gebrauch gemacht werden soll, muss dies im Einzelfall mit dem LBA abgestimmt werden (siehe hierzu auch Frage 27).

Frage 04: Bei wem werden Änderungen und Reparaturen ab dem 28.09.03 beantragt?

Bis die EASA ihre Aufgaben selber wahrnehmen kann, sind erforderliche Anträge auf Zulassung einer Reparatur oder einer Änderung weiter an das Geschäftsfeld M des LBA zu richten. Dieses koordiniert den Genehmigungsprozess bzw. kann in dringenden Fällen auch eigenständig entscheiden. Eine genaue Aufstellung der derzeitigen Zuständigkeiten kann im Internetangebot der EASA unter „Library – Further Information“ abgerufen werden.

Frage 05: Wie ist die Musterzulassung definiert für Muster, die nicht durch Art.2 Abs. 3 (a) und (b) der Kommissions-Verordnung „Certification“ abgedeckt sind und für die gemäß Art.2 Abs.3 (c) und (d) ein Übergang bis 28.03.07 vorgesehen ist?

Es gilt, dass keine in Deutschland bislang zugelassenen Muster in diese Kategorie fallen, mit der „Decision 2004/01/CF“ des EASA-Exekutivdirektors vom 28.04.2004 werden jedoch die Musterzulassungen einiger am 01.05.2004 neu beigetretenen EU-Staaten von dieser Anerkennungsregelung explizit ausgenommen.

Frage 06: Welche Zuständigkeit besteht zukünftig für die Veröffentlichung von Lufttüchtigkeitsanweisungen und wie sind die verbindlichen LTAs ab dem 28.09.03 für uns

erkenntlich? Art. 15 (1) (j) sowie Art. 43 (4) der EU-Verordnung gibt grundsätzlich der Agentur derartige Zuständigkeiten.

Bis die EASA selber ADs veröffentlicht, wird das Geschäftsfeld M des LBA weiterhin LTAs für alle zugelassenen Muster herausgeben (Sog. „Deckblatt-LTA“). Bis zur Einführung von Part M sind diese LTAs gemäß §14LuftBO auch weiter verbindlich. (Siehe auch Frage Nr. 03.) Ferner gilt, dass auch die AD's der jeweiligen erstzulassenden Behörde des Luftfahrzeuges und seiner Triebwerke (z.B. FAA, TCA) unmittelbar anwendbar sind (Entscheidung des Executive Directors der EASA ED 002/2003). Dies gilt insbesondere auch für die AD's des Erstzulassungsstaats eines eventuell im jeweiligen Luftfahrzeug eingebauten STCs, wenn dies nicht der Erstzulassungsstaat des Luftfahrzeuges selbst ist.

Frage 07: Wie erfolgt der Import von Luftfahrzeugen aus nicht EU-Staaten ab dem 28.09.03 ?

Vorläufig gelten die alten Regelungen auf der Grundlage der bisherigen bilateralen Abkommen. Ab dem 28.09.2004 gilt für die Ausstellung von Lufttüchtigkeitszeugnissen der Subpart H von Part-21, der Nachweis der Lufttüchtigkeit muss bis zum Inkrafttreten von Part-M jedoch weiterhin nach den Regelungen der LuftGerPV erfolgen.

Frage 08: Gelten gemäß Art.2 Abs.14 der Kommissions-Verordnung „Certification“ jetzt alle STCs der Mitgliedsstaaten als zulässig für deutsche Luftfahrzeuge?

Für alle Muster, die keine der Ausnahmen nach Frage Nr. 05 darstellen, ist dies der Fall, siehe auch Antwort zu Frage Nr. 03.

Frage 09: Wie werden ausländische JAR-145-Betriebe (nicht EU-Staaten aber JAA-Staaten) ab dem 28.09.03 anerkannt?

Nach Kommissions-Verordnung „Airworthiness“ (siehe besonders die englische Version) sind diese anerkannt, wenn sie vor dem 28.11.2003 genehmigt wurden. Unklar ist, wie Änderungen des Genehmigungsumfanges und Neugenehmigungen nach dem 28.11.03 anerkannt werden können. Es muss davon ausgegangen werden, dass diese nur in ihrem bisherigen Genehmigungsumfang oder mit einer von der EASA ausgestellten Part-145-Urkunde anerkennungsfähig sind. EASA plant gegenwärtig, bis spätestens 28.11.04 für alle diese Betriebe Part-145-Urkunden auszustellen.

Frage 10: Wie werden JAR-145-accepted-Betriebe (Nord-Amerika) ab dem 28.09.03 anerkannt?

Lösung ist analog zu Frage Nr. 09 zu sehen, diese Betriebe werden weiter anerkannt. Das von der EASA auf deren Internetseite veröffentlichte Abkommen mit der kanadischen Behörde kann in diesem Zusammenhang nur als Arbeitspapier interpretiert werden und enthebt die kanadischen Instandhaltungsbetriebe nicht der Notwendigkeit, eine Part-145-Genehmigung nachzuweisen.

Frage 11: Wie werden ab dem 28.09.03 FAR-145-Betriebe behandelt, die bislang unter BASA-MIPS betreut wurden, für die die Rechtsgrundlage JAR-145 jedoch nicht mehr gilt?

Die bisherige Praxis wird trotz auf beiden Seiten veränderter Rechtslage fortgeführt, bis ein entsprechendes neues Abkommen zwischen EU und USA abgeschlossen wurde.

Frage 12: Welche Auswirkung hat es, dass die Kommissions-Verordnung „Airworthiness“ für „Human Factors Training“ eine längere Übergangsfrist (bis 28.09.06) gewährt, als dies nach JAR 145 Amd. 5 gewährt wurde?

Die Regelung der Kommissions-Verordnung „Airworthiness“ und des Part 145 gilt, die längere Übergangsperiode ist anzuwenden.

Frage 13: Wie wirkt es sich aus, dass die Kommissions-Verordnung „Airworthiness“ die Übergangsfrist von JAR 145 Amd.5 für die Einführung des Occurrence Reportings bis 01.01.2004 für Part 145.A.60 nicht übernommen hat?

Regelung der Kommissions-Verordnung „Airworthiness“ und des Part 145 gilt und ist anzuwenden. Da Occurrence Reporting am 28.09.03 nicht Bestandteil der JAR-145 war, gilt die Übergangsfrist bis zum 28.09.04.

Frage 14: Ab wann ist das JAA-Form One durch das EASA-Form 1 abzulösen?

Als verbindliche Freigabebescheinigung (sowohl für Wahreneingang wie für die Freigabe einer Komponente) ist das EASA Form 1 ab dem 28.09.03 vorgeschrieben. Eine Nutzung des alten JAA Form One (zunächst vermutlich häufig der Fall) wird mit einer Behebungsfrist bis 28.09.04 umzustellen sein. JAA Form One's, die vor dem 28.11.04 nach den alten Regularien ausgestellt wurden, bleiben gem. Art. 4 (2) der Kommissions-Verordnung „Airworthiness“ sowie AMC 145.A.42 (a) weiter akzeptabel. Die Akzeptanz von Alternativen zum EASA Form 1 ist ebenfalls in AMC 145.A.42 (a) geregelt. Außerdem muss für eine Nutzung des EASA Form 1 berücksichtigt werden, dass ggf. die internen (MOE-) Verfahren des Instandhaltungsbetriebes angepasst werden müssen (siehe auch Frage Nr. 24).

Frage 15: Kann ab dem 28.09.03 noch das JAA-Form One mit Dual-Release genutzt werden und wie verhält sich das bei Wechsel auf das EASA-Form One?

Vorläufig soll auch das EASA Form One für die Nutzung mit Dual-Release akzeptiert werden. Eine Abstimmung mit der FAA zu diesem Punkt ist veranlasst.

Frage 16: Welches Personal benötigt ein Part 145 Betrieb unter 5,7 Tonnen zu welchem Zeitpunkt?

heute bis 27.09.2008: Prüfer von Luftfahrtgerät gemäß LuftPersV

ab 28.09.2008: nach Part 66 qualifiziertes Personal

heute bis zu einer neuen eigenen Festlegung im Part 66, 66.A.200: Je nach

Genehmigungsumfang des Instandhaltungsbetriebes gelten noch bis auf weiteres die nationalen Regelungen. Das bedeutet: Prüfer von Luftfahrtgerät der Klasse 4 für die Freigabe von Flugmotoren, Bordhilfsmotoren (APU), Luftschrauben und Flugsicherungs-ausrüstung. Für sonstiges Luftfahrtgerät und Teilen von Luftfahrtgerät wird weiterhin nach genehmigten Verfahren innerbetrieblich qualifiziertes Freigabeberechtigtes Personal benötigt.

Frage 17: Welches Personal benötigt ein Part 145 Betrieb über 5,7 Tonnen zu welchem Zeitpunkt?

heute bis 27.09.2006: JAR 66 qualifiziertes Freigabeberechtigtes Personal und/oder Prüfer von Luftfahrtgerät gemäß LuftPersV

ab 28.09.2006: nach Part 66 qualifiziertes Personal

heute bis zu einer neuen eigenen Festlegung im Part 66, 66.A.200: Je nach Genehmigungsumfang des Instandhaltungsbetriebes gelten noch bis auf weiteres die nationalen Regelungen. Das bedeutet: Prüfer von Luftfahrtgerät der Klasse 4 für die Freigabe von Flugmotoren, Bordhilfsmotoren (APU), Luftschrauben und Flugsicherungs-ausrüstung. Für sonstiges Luftfahrtgerät und Teilen von Luftfahrtgerät wird weiterhin nach genehmigten Verfahren innerbetrieblich qualifiziertes Freigabeberechtigtes Personal benötigt.

Frage 18: Welche Übergangsregelungen bestehen für nationale Rechte (Prüfer von Luftfahrtgerät sowie interne Freigaberechte)?

Ab dem 28.09.2008 für Luftfahrzeuge < 5700 kg und ab dem 28.09.2006 für Luftfahrzeuge >5700 kg können JAR 66 Qualifikationen und Nationale Qualifikationen durch die nach Part-145 genehmigten Instandhaltungsbetriebe nicht mehr als Qualifikationsnachweis akzeptiert werden. Grundsätzlich lassen sich jedoch alle Qualifikationen (JAR 66 und National) nach in Kraft treten des Part 66 in eine neue Part 66 - Lizenz umwandeln. Das bedeutet etwaige interne Freigabeberechtigungen von Teil-145 Instandhaltungsbetriebspersonal verlieren ihr Gültigkeit ab dem 28.09.2005 in der Anwendung für alle Luftfahrzeuge, wenn diese internen Freigabeberechtigungen **nicht** auf einer Part-66/JAR-66 oder PvL - Lizenz basieren.

Beruhend die internen Freigabeberechtigungen von Teil-145 Instandhaltungsbetriebspersonal auf nationalen Lizenzen nach LuftPersV, so verlieren diese ihre Gültigkeit ab dem 28.09.2008 in der Anwendung für Luftfahrzeuge < 5700 kg und ab dem 28.09.2006 in der Anwendung für Luftfahrzeuge > 5700 kg.

Ausnahme: siehe Frage 19

Die Umwandlung einer Lizenz ist nach in Kraft treten des Part 66 (ab 01.01.2005 sowohl für Luftfahrzeuge > 5700 kg und für Luftfahrzeuge < 5700 kg) jederzeit möglich und hat kein Zeitlimit.

Frage 19: Welches Personal ist nach den neuen Regelungen zulässig als Certifying Staff für Komponenten?

heute bis zu einer neuen eigenen Festlegung im Part 66, 66.A.200: Es gelten für diesen Regelungsbereich weiterhin die nationalen Vorschriften. Das bedeutet: Je nach Genehmigungsumfang des Instandhaltungsbetriebes gelten noch bis auf weiteres die nationalen Regelungen. Das bedeutet: Prüfer von Luftfahrtgerät der Klasse 4 für die Freigabe von Flugmotoren, Bordhilfsmotoren (APU), Luftschrauben und Flugsicherungs-ausrüstung. Für sonstiges Luftfahrtgerät und Teilen von Luftfahrtgerät wird weiterhin nach

genehmigten Verfahren innerbetrieblich qualifiziertes Freigabeberechtigtes Personal benötigt.

Frage 20: Welches Personal benötigt ein Part 145 Betrieb bzw. eine Part M, Subp. F-Organisation für ein A4 Rating (Ballone, Luftschiffe)?

Bis zu einer neuen Festlegung im Part 66.A.100 gelten weiterhin die nationalen Vorschriften.

Frage 21: Bis zu welchem Zeitpunkt müssen Part 145 Betriebe für alles Personal die Lizenzen in Part 66 Lizenzen umgeschrieben haben?

In der Anwendung für Luftfahrzeuge < 5700 kg bis zum 28.09.2008 und in der Anwendung für Luftfahrzeuge > 5700 kg bis zum 28.09.2006: Für das Umwandeln der Lizenzen ist zuerst der Lizenzinhaber und dann erst der Part 145 Betrieb zuständig. Der Part 145 Betrieb muss für die Aufrechterhaltung seiner Betriebsgenehmigung jedoch über ausreichendes Personal nach Part 66 verfügen.

Hinweis: Gemäß Art. 5 Abs. 2 der Kommissions-Verordnung „Airworthiness“ gelten Lizenzen, die vor dem 28.09.2005 (für Luftfahrzeuge > 5700 kg) bzw. vor dem 28.09.2006 (für Luftfahrzeuge < 5700 kg) noch nach JAR 66 erstellt wurden, als gemäß Part 66 erstellt und können so bis zu Ihrer nächsten Verlängerung auch weiter genutzt werden.

Frage 22: Wie kann ab dem 28.09.03 die Lufttüchtigkeit verlängert werden?

Die Instandhaltungsprüfung von Instandhaltungsbetrieben und dabei ausgestellte Bescheinigungen (LBA-Muster 5/98) werden vom LBA weiter akzeptiert werden. Dies wird anlässlich der Umschreibung auf Part-145 mit einer neuen Form des nationalen Anhangs und einem Passus im Anschreiben dem Betrieb bestätigt werden.

Frage 23: Wie werden ausländische JAR-21-Entwicklungsbetriebe (nicht EU-Staaten aber JAA-Staaten) ab dem 28.09.03 anerkannt?

Nach Kommissions-Verordnung „Certification“ sind diese anerkannt. Unklar ist, wie Änderungen des Genehmigungsumfanges nach dem 28.09.03 anerkannt werden können. Vorläufig werden Änderungen des Anhangs analog zu Frage Nr. 09 behandelt.

Frage 24: Zu welchem Zeitpunkt sollen die Verfahren des MOE eines Instandhaltungsbetriebes bzw. des MME eines Luftfahrtunternehmens auf die neue Rechtslage angepasst werden?

Da die neuen Vorschriften eine weitere Gültigkeit aller bisherigen Rechte ermöglichen, ist eine Umstellung bis zum 28.09.2004 im Rahmen der kontinuierlichen Pflege der Handbücher ausreichend. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass weiterhin nur nach genehmigten Verfahren gearbeitet werden darf (siehe auch Frage Nr. 14).

Frage 25: Wie können zukünftig AMOCs (Alternate Means of Compliance) für LTAs beantragt werden?

Grundsätzlich ist zukünftig die EASA für die Genehmigung von AMOCs zuständig. Entsprechende Anträge können jedoch vorläufig weiter an das LBA, GF M, gestellt werden. Dieses koordiniert den Genehmigungsprozess bzw. kann in dringenden Fällen auch eigenständig entscheiden, siehe auch Frage Nr. 04. Bei sehr kurzfristigem Bedarf für ein AMOC ist jedoch ggf. mit Verzögerungen zu rechnen.

Frage 26: Wer stellt zukünftig „Waivers“ aus, wenn beispielsweise beim Import von Luftfahrzeugen ein Einverständnis für Konzessionen bezüglich des Zulassungsstandes eines Luftfahrzeuges benötigt wird?

Grundsätzlich ist zukünftig die EASA für die Ausstellung von Waivers zuständig. Entsprechende Anträge können jedoch vorläufig weiter an das LBA, GF M, gestellt werden. Dieses koordiniert den Genehmigungsprozess bzw. kann in dringenden Fällen auch eigenständig entscheiden, siehe auch Frage Nr. 04.

Frage 27: Wie ist vorzugehen, wenn eine Verkehrszulassung für ein Muster / eine Baureihe in Deutschland beantragt wird, die in einem EU-Mitgliedsstaat musterzugelassen ist, in Deutschland jedoch nicht?

Für die Verkehrszulassung von Luftfahrzeugen, für die keine LBA-Musterzulassung, jedoch die Musterzulassung eines EU-Mitgliedsstaates existiert und die keine Ausnahme gemäß Frage 05 darstellen, sind zusätzlich zu den Antragsunterlagen nach §8 LuftVZO folgende Unterlagen in deutscher oder englischer Sprache vorzulegen:

1. ein nationales Kennblatt (TC/TCDS) eines EU-Mitgliedsstaates, einschließlich der Zulassungen (z.B. STCs) eingerüsteter Änderungen,
2. ein aktuelles Statement der Zulassungsbehörde (Cert. Office), dass das TC gültig ist,
3. von der Zulassungsbehörde ausgestellte bzw. anerkannte Lärmzulassungsdokumente (Lärmzeugnis, Lärmzulassungsschein, ggf. Lärmmessbericht), aus denen eindeutig hervorgeht, dass die Lärmmessung gemäß ICAO Anhang 16, Band I, durchgeführt wurde, und aus denen alle notwendigen technischen Daten sowie die Lärmwerte zu entnehmen sind.

Ergänzende Musterzulassungen anderer EU-Mitgliedsstaaten gelten automatisch als durch das LBA zugelassen.

Frage 28: Wie kann der Antragsteller auf Verkehrszulassung gemäß Frage Nr. 27 die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges nachweisen?

Bis zum Inkrafttreten von Part-M gilt:

Für den Nachweis der Lufttüchtigkeit (Prüfschein LBA-Muster 5/98) muss der Antragsteller einen geeigneten deutschen Instandhaltungsbetrieb bzw. LTB selber finden. Dies kann sich ggf. schwierig gestalten. Bei der Prüfung durch entsprechend lizenziertes Personal muss außerdem beachtet werden, dass für das Luftfahrzeug alle zutreffenden deutschen LTAs sowie alle ADs der erstzulassenden Behörde berücksichtigt sein müssen (siehe auch Frage Nr. 06). Für das Luftfahrzeug gelten dann auch die Betriebsgrenzen des in Frage 27 genannten Kennblattes des betroffenen EU-Mitgliedsstaates.

Frage 29: Wie ist zu verfahren, wenn ADs der erstzulassenden Behörde frühere Ablauftermine aufweisen, als die dazu (vor dem 28.09.2003) erlassene LTA des LBA?

In diesen Fällen ist gem. Art. 2 Abs. 3 (b) (iii) der Kommissions-Verordnung „Certification“ die Einhaltung der Frist der LTA des LBA ausreichend.

Frage 30: Wie ist das Kennblatt für Muster erhältlich, die nach dem 28.09.2003 unter den neuen EASA-Regeln erstmals musterzugelassen wurden?

Dieses Kennblatt muss von der dafür zuständigen EASA bezogen werden und ist in Deutschland unmittelbar gültig. (Vorläufig erfolgt der Bezug aus praktischen Gründen noch über die JAA bzw. die Lead-Authority.)

Frage 31: Wie ist das Kennblatt für Muster erhältlich, für die nach dem 28.09.2003 unter den neuen EASA-Regeln erstmals eine (kennblattrelevante) große Änderung musterzugelassen wurde?

Dieses Kennblatt muss von der zuständigen Lead-Authority bzw. der JAA bezogen werden, bis die EASA ein eigenes System zur Veröffentlichung der Kennblätter eingerichtet hat. Bestehende deutsche Kennblätter können, wenn zutreffend, weiter benutzt werden, werden jedoch nicht grundsätzlich weiter revidiert.

Das Geschäftsfeld M des LBA unterstützt in Problemfällen bei der Beschaffung eines Kennblattes.

Frage 32: Unter welchen Umständen können Änderungen und Reparaturen, die bereits durch die FAA musterzugelassen sind, gemäß der EASA „Decision 2004/01/RM“ als EASA-zugelassen betrachtet und entsprechend eingerüstet werden?

Es ist zu beachten, dass die „Decision 2004/01/RM“ nicht für STCs und nicht für „Major Change, Level I“ gilt.

Für Änderungen, die der Inhaber der Musterzulassung (z.B. Boeing) entwickelt hat, und für Reparaturen ist die Decision anwendbar (siehe Einschränkungen im Text der Decision). Es ist jedoch zu beachten, dass die Decision davon ausgeht, dass die FAA-Zulassung unter Beachtung des bilateralen Abkommens mit einem EU-Staat zustande gekommen ist. Hiervon kann beispielsweise bei Reparaturen oder Service-Bulletins, die vom Hersteller des Luftfahrzeuges unmittelbar für ein in Deutschland zugelassenes Luftfahrzeug entwickelt und von der FAA zugelassen wurden, ausgegangen werden. In Fällen, in denen jedoch die Zulassung der Änderung nur aus einem Eintrag in das FAA-Kennblatt hervorgeht oder eine DER-Zulassung der Reparatur vorliegt, kann nicht grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass die Decision 2004/01/RM anwendbar ist. Bei diesen Fällen muss die Zulassung der Änderung oder Reparatur vor deren Einrüstung genau geklärt werden.

Frage 33: Welche Bedeutung haben die von der EASA auf deren Internetseite veröffentlichten Abkommen mit der kanadischen und der brasilianischen Luftfahrtbehörde für die Einrüstung von Änderungen und Reparaturen?

Die genannten Abkommen mit der kanadischen und der brasilianischen Luftfahrtbehörde sind reine Arbeitsabkommen der EASA für Musterzulassungsprojekte. Sie haben keine Auswirkung darauf, dass Änderungen und Reparaturen einer formalen Musterzulassung durch EASA bedürfen. Die diesbezüglichen bisherigen bilateralen Abkommen gelten weiter, bis sie durch neue Abkommen der EU ersetzt wurden.