


Hinweis:

Diese Übersetzung wurde vom Bundesausschuss Technik des Deutschen Aero Club e.V. nach bestem Wissen und Gewissen angefertigt und wird ohne Gewähr veröffentlicht. Im Zweifelsfall ist der englische Originaltext verbindlich.

Gegenstand: Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramme unter Teil-ML
Bezugsdokumente:

Verordnung (EU) 1321/2014 vom 26. November 2014, geändert durch die VO(EU) 2019/1383 vom 08. Juli 2019 und zuletzt ergänzt durch die VO(EU) 2020/270 vom 25. Februar 2020.

Anwendbarkeit:

Eigentümer von Luftfahrzeugen, Personen und Organisationen welche an der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen beteiligt sind und Hersteller, insbesondere Inhaber der Musterzulassung von Luftfahrzeugen, welche sich auf Artikel 3(2) der VO(EU) 1321/2014 (Luftfahrzeuge nach Teil-ML) beziehen. Das sind Segelflugzeuge, Ballone und der Großteil der Luftschiffe, Flugzeuge mit einer maximalen Abflugmasse (MTOM) bis 2.730 kg und Hubschrauber mit einer MTOM bis 1.200 kg und bis zu 4 Insassen, soweit diese nicht durch lizenzierte Lufttransportunternehmen eingesetzt werden.

Beschreibung:

Mit der Verordnung (EU) 2019/1383, die ab dem 24. März 2020 gilt, werden Erleichterungen hinsichtlich der Instandhaltung und der Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für die betroffenen Luftfahrzeuge eingeführt.

Unter diesen Erleichterungen bietet Paragraph ML.A.302 (b) zwei Alternativen (siehe auch ML.A.201 (e) und (f)) in Bezug auf das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm (engl. Abk.: AMP):

Genehmigung durch eine geeignete Organisation, d.h. durch die „Continuing Airworthiness Management Organisation“ (CAMO) bzw. die „Combined Airworthiness Organisation“ (CAO), (falls vertraglich vereinbart) oder durch eine Erklärung durch den Luftfahrzeug-Eigentümer. Die zuständige Behörde ist nicht mehr an der Überprüfung und Genehmigung von AMP für Teil-ML-Luftfahrzeuge beteiligt.

Paragraph ML.A.302 (c) erlaubt auch, dass das AMP von Teil-ML-Luftfahrzeugen auf einem generischen Mindestinspektionsprogramm (MIP) basiert, anstatt auf den Herstelleranweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA). Diese Ausnahme besteht bereits seit der Verordnung (EU) 2015/1088, jedoch nur für europäische Leichtflugzeuge ELA1, die nicht im gewerblichen Betrieb eingesetzt sind.

Unabhängig davon, welche Alternativen in den Absätzen ML.A.302 (b), (AMP-Genehmigung oder -Selbsterklärung) und ML.A.302 (c) (ICA oder MIP) als Grundlage für die Entwicklung eines AMP verwendet werden, schreibt die Verordnung vor, dass das AMP Folgendes umfasst:

Unter anderem (siehe ML.A.302 (c) (4)), „*muss alle zwingend vorgeschriebenen Angaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten, beispielsweise Lufttüchtigkeitsanweisungen mit Wiederholungsintervallen, den Abschnitt über Beschränkungen der Lufttüchtigkeit (ALS) der Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) und im Datenblatt der Musterzulassung (TCDS) enthaltene besondere Anforderungen an die Instandhaltung.*“

Für jeden Luftfahrzeugtyp sind die ALS und die im Kennblatt enthaltenen spezifischen Instandhaltungsanforderungen Elemente, welche die EASA im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung einer

Musterzulassung entsprechend der Verordnung (EU) 748/2012 (d.h. Teil-21) und die Zulassungsspezifikationen genehmigen muss.

Allerdings bei älteren Luftfahrzeugen (Luftfahrzeuge, für die eine Musterzulassung gemäß Artikel 3 der Verordnung (EU) 748/2012 (grandfathering) ausgestellt wurde - dies schließt einige Flugzeugtypen ein, die noch heute in Produktion sind) kann der Fall vorliegen, dass deren Zulassungsbasis vom TCH nicht verlangt hat, die verbindlichen Informationen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für das Luftfahrzeug eindeutig zu identifizieren.

In der Tat bestand für einige bestehende „gegrandfatherte“ Luftfahrzeuge in ihrem früheren Verordnungssystem die Auffassung, dass alle für das Flugzeug erteilten Wartungsanweisungen vom Eigentümer oder Betreiber des Luftfahrzeuges befolgt werden würden. Deshalb gibt es für diese Luftfahrzeuge *keine explizite Identifizierung der verbindlichen Informationen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit*, da in diesem System alle als solche angenommen wurden.

Angesichts dessen könnte die Flexibilität, welche die Verordnung (EU) 2019/1383 in Bezug auf ein AMP einführt, Eigentümer dazu verleiten, bei der Ausarbeitung des AMP von Luftfahrzeugen, unbewusst bestimmte Aufgaben mit direkten Auswirkungen auf die Lufttüchtigkeit weniger häufig zu planen oder sogar zu ignorieren, wenn verbindliche Instandhaltungsaufgaben vom Hersteller / Inhaber der Musterzulassung nicht eindeutig identifiziert wurden.

Derzeit werden die in diesem SIB beschriebenen Sicherheitsbedenken nicht als unsicherer Zustand angesehen, die das Herausgeben einer Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) gemäß der Verordnung (EU) 748/2012, Teil 21.A.3B rechtfertigen würden.

Empfehlung(en):

Hersteller, insbesondere Inhaber der der Musterzulassungen, sollten die Auswirkungen der Verordnung (EU) 2019/1383 in Bezug auf AMP verstehen und prüfen, ob einige in den Instandhaltungshandbüchern der Luftfahrzeuge, oder gleichwertigen Dokumenten angegebenen Instandhaltungsanweisungen als verbindliche Anweisungen gekennzeichnet werden sollten, und in diesem Fall die EASA entsprechend informieren.

Eigentümer von Luftfahrzeugen, die AMP deklarieren, sollten sich weiterbilden oder sachkundige Organisationen (z.B. Hersteller, CAMO, CAO) oder die zuständige Behörden konsultieren, wenn Zweifel an möglichen Auswirkungen auf die Sicherheit bestehen, wenn Instandhaltungsanweisungen bei der Erstellung des AMP für das betroffene Flugzeug missachtet werden.

CAMO und CAO sollten die Auswirkungen der Verordnung (EU) 2019/1383 verstehen und sicherstellen, dass das an der Entwicklung und Genehmigung von AMP beteiligte Personal über die richtigen Informationen, das richtige Verständnis und die richtigen Erfahrungen verfügt, wenn es bei der Entwicklung des AMP von den Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Inhabers der Musterzulassung abweicht.

Kontakt(e):

Weitere Informationen erhalten Sie bei der EASA-Abteilung Programmentwicklung und Informationen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Direktorat Zulassung. E-Mail: ADs@easa.europa.eu

Kopien sind nicht kontrolliert. Prüfen Sie den Revisionsstatus über das EASA-Internet