

**Bekanntmachung**  
**über die Änderung von genehmigten Instandhaltungsprogrammen für Luftfahrzeuge,**  
**die in den Verantwortungsbereiche der EASA übertragen wurden,**  
**die nicht als „Technisch komplizierte Luftfahrzeuge nach Verordnung (EG) Nr. 216/2008“**  
**definiert sind, und die nicht gewerblich betrieben werden,**  
**nach Teil-M, M.A.302 gem. Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission**  
**vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen**  
**und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von**  
**Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeit ausführen (ABI. L**  
**315 vom 28.11.2003, S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 962/2010 der**  
**Kommission vom 26. Oktober 2010 (ABI. L 281 vom 27.10.2010, S. 78-78)**

Mit der NfL II-60/06 vom 12. Oktober 2006 hat das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) eine Bekanntmachung veröffentlicht, in der die Einführung von Instandhaltungsprogrammen (IHP) für nichtgewerblich betriebene Luftfahrzeuge geregelt wurde. In der genannten NfL wurde die Möglichkeit eingeräumt, so genannte Standardinstandhaltungsprogramme (SIHP) zu beantragen.

Im Rahmen eines Standardisierungsaudits durch die EASA wurde nun festgestellt, dass diese SIHPs nicht alle Forderungen der Vorschrift M.A.302 erfüllen. Das LBA sieht sich daher veranlasst, die Genehmigungen zurückzunehmen. Es wird den Haltern jedoch die Möglichkeit eingeräumt bis zum **31.12.2013** die SIHPs durch individuelle IHPs zu ersetzen und zur Genehmigung vorzulegen.

Anträge auf Genehmigung eines SIHPs werden ab dem Erscheinen dieser NfL nicht mehr akzeptiert.

Die bereits genehmigten individuellen IHPs sind ebenfalls bis zum 31.12.2013 entsprechend zu ändern.

Diese Maßnahme basiert u. a. auch auf § M.A.302 g) und ist in den IHPs dargestellt durch den Satz:

**- Diese Vorgaben werden mindestens einmal jährlich auf ihre weitere Gültigkeit im SIHP überprüft.**

Die Vorgaben für die Erstellung von Instandhaltungsprogrammen werden in einer gesonderten Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer als Merkblatt bekannt gemacht.

Hat eine CAMO die vom LBA in der NfL II-60/06 bekannt gemachten SIHPs als Bestandteil der Genehmigung aufgenommen, muss diese die Instandhaltungsprogramme neu gestalten und gem. des in einer separaten NfL veröffentlichten Merkblatts abfassen.

Generell gilt für die Erstellung, Beantragung und Genehmigung eines IHPs:

1. Durch Eigentümer/Halter

Entschließt sich der Eigentümer/Halter die Lufttüchtigkeit für sein Luftfahrzeug selbst zu führen, muss er das IHP selbst erstellen und dem LBA zur Genehmigung vorlegen.

2. Durch CAMO mit eingeschränktem Vertrag

Entschließt sich der Eigentümer/Halter die Lufttüchtigkeit für sein Luftfahrzeug selbst zu führen, kann er einen eingeschränkten Vertrag gemäß M.A.201 e) ii) mit einer CAMO abschließen zum Zwecke der Erstellung eines IHPs. In diesem Falle ist die CAMO für die Vorlage des IHP's beim LBA zur Genehmigung verantwortlich.

### 3. Durch CAMO mit Vereinbarung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Entschließt sich der Eigentümer/Halter die Lufttüchtigkeit seines Luftfahrzeugs von einer CAMO führen zu lassen (M.A.201(e)i)) oder ist er gemäß M.A.201(f) oder (h) zur Beauftragung einer CAMO verpflichtet, so ist diese CAMO für die Erstellung, Überarbeitung und die Vorlage des IHP's beim LBA zwecks Genehmigung verantwortlich.

### 4. Beantragung und Genehmigung

Im Fall 1 sind die Anträge vom Eigentümer/Halter an das Referat T5 im LBA zu stellen. In den Fällen von 2. und 3. reicht die CAMO die IHPs zur Genehmigung bei der für die CAMO zuständigen Stelle des LBAs ein, wobei im Fall 2 der Eigentümer/Halter zusätzlich die Verbindlichkeitserklärung im Instandhaltungsprogramm zu unterzeichnen hat.

### 5. Gebühren

Die Bearbeitung der IHP erfolgt nach jeweils gültigen Fassung der Kostenverordnung für die Luftfahrtverwaltung, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. August 2010 (BGBl. I S. 1224).

### 6. Sprache

Es können IHPs in deutscher oder englischer Sprache eingereicht werden. Im Fall der englischen Abfassung muss eine Erklärung beiliegen, in der der Antragsteller das Verständnis des Inhaltes des IHPs bestätigt.

Aufgrund der großen Anzahl von zu ändernden IHPs empfiehlt das LBA vor allem die Möglichkeiten 2 und 3 in Anspruch zu nehmen.

### 7. 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.

Die NfL II – 60/06 wird hiermit zurückgezogen.

AZ: T52E01A0110\_MC

Braunschweig, d. 18.11.2010

Das Luftfahrt-Bundesamt  
Im Auftrag

Z r e n n e r