

LSCO informiert

Die Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer gemäß ML.A. 801 f. und Anlage II der Verordnung (EU) 1321/2014 (Anhang Vb, Teil-ML) in der seit dem 24.03.2020 geltenden Fassung.

Mit der Einführung des Anhangs Vb (Teil-ML) in der Verordnung (EU) 1321/2014 ergeben sich für, die in den Anwendungsbereich des Teil-ML fallenden Luftfahrzeuge¹, zahlreiche Änderungen gegenüber dem bisher für alle Luftfahrzeuge anwendbaren Anhang I (Teil-M). Auf wesentliche Änderungen wurde an dieser Stelle bereits eingegangen². Seit dem Inkrafttreten der neuen Regelungen tauchen immer wieder Detailfragen auf, unter anderem zum Umfang von Freigaben nach Instandhaltungen durch „Piloten/Eigentümer“ im Sinne von ML.A. 803. Besondere Aufmerksamkeit hat dabei Anlage II b) Nr. 9 zum Teil-ML erlangt³. Dem Wortlaut der deutschen Übersetzung zufolge, wären Freigaben von 100-Stunden- oder Jahresinspektionen von der Piloten/Eigentümer-Freigabe ausgeschlossen, womit sich die Frage stellt, was Vereine im Rahmen ihrer Winterbauprogramme überhaupt noch freigeben dürfen.

Nach ML.A. 201 Teil-ML ist der Eigentümer eines Luftfahrzeuges für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich und hat unter anderem dafür zu sorgen, dass die Instandhaltung nach dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm (AMP) erfolgt. Die Verantwortung für die Durchführung der im AMP festgelegten Instandhaltungsaufgaben liegt bei den Personen oder Organisationen, die das Luftfahrzeug oder deren Komponenten instand halten.

Das AMP und alle nachfolgenden Änderungen müssen, sofern die Lufttüchtigkeit nicht von einer CAO oder CAMO geführt wird, vom Eigentümer erklärt und auf dem neuesten Stand gehalten werden⁴. Der Eigentümer kann hierzu den Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) des Inhabers der Entwurfsgenehmigung (DAH) folgen oder ein Mindestinspektionsprogramm (MIP) erklären⁵.

Beim ICA-basierten AMP richten sich Inhalt und Umfang der Instandhaltungsaufgaben nach den empfohlenen und zwingenden Vorgaben des DAH. Beim MIP richtet sich der Mindestinhalt nach ML.A. 302 d) Teil-ML und den dazu herausgegebenen AMC1 ML.A. 302 d). Beide Formen des AMP müssen alle zwingend vorgeschriebenen Angaben und Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und im Datenblatt der Musterzulassung (TCDS) genannten besonderen Anforderungen enthalten. Soweit Angaben, wie zum Beispiel Lufttüchtigkeitsanweisungen mit Wiederholungsintervallen oder Anweisungen im Kapitel 4 eines TCDS, zwingend sind, darf hiervon weder im MIP noch im ICA-basierten AMP abgewichen werden.

Darüber hinaus muss in beiden Formen des AMP angegeben werden, ob Piloten/Eigentümer zur Durchführung der Instandhaltung berechtigt sind. Fehlt die Berechtigung des Piloten/Eigentümers

¹ Andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, d.h. Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 2 730 kg oder darunter, Drehflügler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1 200 kg oder darunter, die für höchstens vier Insassen zugelassen sind und sonstige ELA2-Luftfahrzeuge, die nicht im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmens eingetragen sind.

² Der Lilienthaler 4/2019, S. 18ff.

³ „Instandhaltungsaufgaben dürfen nicht vom Piloten/Eigentümer freigegeben werden, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist: [...] 9. sie sind Teil der 100-Stunden- oder Jahresinspektion (in diesen Fällen wird die Instandhaltungsaufgabe mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit kombiniert, die von Instandhaltungsbetrieben oder unabhängigem freigabeberechtigtem Personal durchgeführt wird).

⁴ Eine CAO- oder CAMO-Genehmigung des AMP erfolgt nur bei Übertragung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch einen Vertrag nach Anlage I Teil-ML. Eine AMP-Genehmigung des Luftfahrt-Bundesamtes ist im Anwendungsbereich des Teil-ML nicht vorgesehen.

⁵ Unter den engen Voraussetzungen des ML.A. 302 e) muss gar kein AMP vorgelegt werden.

bereits im AMP, ist eine Piloten/Eigentümer-Freigabe von vornherein unzulässig. Die erforderlichen Angaben hierzu stehen in Nr. 6 des in den AMC2 ML.A. 302 hierfür vorgesehenen AMP Formulars.

Ist ein gemeinnütziger Verein Luftfahrzeugeigentümer, können dessen Mitglieder, die über eine Pilotenlizenz verfügen, dazu bestimmt werden, die Instandhaltung als Piloten/Eigentümer durchzuführen. Dies gilt jedoch nur für im Verein voll stimmberechtigte Mitglieder. Verliert ein Verein seinen Gemeinnützigkeitsstatus, entfällt diese Möglichkeit ebenfalls. Unzulässig wäre eine Piloten/Eigentümer-Instandhaltung auch durch ein Vereinsmitglied, das zum Zeitpunkt der Instandhaltung vorübergehend nicht über eine gültige Pilotenlizenz verfügt, etwa bei abgelaufenem Medical oder fehlendem Checkflug.

Ist eine Instandhaltung durch Piloten/Eigentümer beziehungsweise Piloten/Vereinsmitglieder bis hierin möglich, ergeben sich die weiteren Voraussetzungen aus ML.A. 401 f. und 801 f. und Anlage II Teil-ML, einschließlich der Dokumente, auf die in diesen Regelungen verwiesen wird.

Bevor eine Piloten/Eigentümer-Instandhaltung mit anschließender Freigabe in Angriff genommen wird, sollten zunächst die in der Anlage II zum Teil-ML genannten weiteren Voraussetzungen geprüft werden.

Da der Pilot/Eigentümer für jede durchgeführte und von ihm freigegebene Instandhaltung verantwortlich ist, muss er für die Ausführung der Aufgabe eine ausreichende Qualifikation besitzen. Ein Video-Tutorial ist hierfür sicherlich nicht ausreichend. Die erforderlichen Qualifikationen können beispielsweise durch den Besuch von Lehrgängen für Zelle- und Motorwarte sowie Werkstatteleiter erworben und nachgewiesen werden, wie sie auch unser Luftsport Service-Center Ost anbietet.

Die Positivliste der zulässigen Instandhaltungsaufgaben in Anlage II b) Teil ML ist kurz und nennt nur einfache Sichtprüfungen oder Maßnahmen, um den Allgemeinzustand, offensichtliche Schäden und den normalen Betrieb von Zelle, Motoren, Systemen und Komponenten zu prüfen. Wesentlich aufschlussreicher ist da schon die Positivliste in den AMC1 to Appendix II to Part-ML — Limited pilot-owner maintenance, Seite 45ff.⁶

Die Negativliste ist dagegen lang und beinhaltet, durch den Verweis in Nummer 8, alle in Anlage III genannten komplexen Instandhaltungsaufgaben und Instandhaltungsaufgaben an Komponenten.⁷ Da hier nicht auf alle Ausschlusskriterien eingegangen werden kann, ist die Lektüre der Anlagen II, III Teil-ML und dazugehörigen AMC ausdrücklich zu empfehlen, bevor mit den Instandhaltungsmaßnahmen begonnen wird. Gegebenenfalls ist entsprechend Freigabeberechtigtes Personal, das über die erforderlichen Lizenzen nach Teil-66 verfügt, rechtzeitig zu involvieren.

Die eingangs genannte Nr. 9 der Anlage II b) bedarf jedoch einer eingehenderen Betrachtung. Dem Wortlaut zu Folge scheinen 100-Stunden und Jahresinspektionen von der Piloten/Eigentümer-Freigabe kategorisch ausgeschlossen zu sein und müssten sogar mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit kombiniert werden, was für Vereine nicht nur eine organisatorische Herausforderung, sondern auch eine zusätzliche finanzielle Belastung bedeuten würde. In den letzten Monaten hat Nr. 9 daher für einiges Aufsehen gesorgt.

Die Verknüpfung von 100-Stunden- und Jahresinspektionen und Prüfung der Lufttüchtigkeit in Nr. 9 bezieht sich jedoch auf die in ML.A. 901 b) Teil-ML genannten Akteure der Lufttüchtigkeitsprüfung. Hiernach dürfen Lufttüchtigkeitsprüfung und Ausstellung des Airworthiness Review Certificate

⁶ Deutsche Übersetzung: <https://lsc.aero/2021/11/25/uebersetzung-amc-gm-zu-anlage-ii-teil-ml/>

⁷ Komponenten gemäß Punkt ML.A.502(a) oder (b)

(ARC) nur vom Luftfahrt-Bundesamt, einer CAO, einer CAMO, einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder unabhängigen freigabeberechtigten Personal durchgeführt werden. Genehmigte Instandhaltungsbetriebe und unabhängiges freigabeberechtigtes Personal, das über die entsprechenden Lizenzen verfügt, darf ein ARC allerdings nur ausstellen, wenn es die im AMP enthaltene 100-Stunden- oder Jahresinspektion selbst durchführt. Bei einer CAO, wie unserem Luftsport Service-Center Ost, ist diese Kombination von 100-Stunden- oder Jahresinspektion und ARC somit ebenso wenig erforderlich, wie bei einem vom LBA erteilten ARC.

Nr. 9 ist damit so auszulegen, dass eine Piloten/Eigentümer-Freigabe einer 100-Stunden- oder Jahresinspektion nur in den Fällen nicht zulässig ist, bei denen genehmigte Instandhaltungsbetriebe oder unabhängiges freigabeberechtigtes Personal das ARC erstellen und diese die 100-Stunden- oder Jahresinspektion selbst durchführen. Wird hingegen eine CAO, wie unser Luftsport Service-Center Ost, mit der Lufttüchtigkeitsprüfung und Erteilung des ARC beauftragt, sind Piloten/Eigentümer *grundsätzlich* berechtigt, die 100-Stunden- oder Jahresinspektion selbst durchzuführen und auch entsprechend freizugeben.⁸

Tangieren die nach dem AMP bei der jeweiligen 100-Stunden- oder Jahresinspektion durchzuführenden Instandhaltungsmaßnahmen jedoch eines der in der Anlage II oder III genannten Ausschlussgründe für eine Piloten/Eigentümer-Freigabe, muss die Freigabe von einem Prüfer freigegeben werden, der hierfür über die entsprechende Lizenz verfügt.⁹ Sind, nach den für das jeweilige Luftfahrzeug geltenden Instandhaltungsunterlagen, bei der Durchführung der 100-Stunden- oder Jahresinspektion beispielsweise Spezialwerkzeuge oder kalibrierte Werkzeuge (ausgenommen Drehmomentschlüssel und Crimpwerkzeuge) zu verwenden oder erfordert sie die Verwendung von Prüfgeräten oder Spezialtests (z.B. zerstörungsfreie Prüfungen (NDT), Systemtests oder Funktionsprüfungen für Avionikrüstung), ist die Pilot/Eigentümer-Freigabe ebenfalls unzulässig. Selbstverständlich können diese Regelungen auch nicht in einem selbsterklärten AMP ausgeschlossen werden.

Natürlich sind bei der Piloten/Eigentümer- Instandhaltung und Freigabe noch viele weitere Dinge zu beachten, die hier den Rahmen sprengen würden. Auf einige bei der Durchführung der Instandhaltung nach ML.A. 402 b) Teil-ML einzuhaltenden Anforderungen sei hier aber abschließend dennoch hingewiesen. Hiernach muss die Person, die die Instandhaltung durchführt, unter anderem einen wettergeschützten, aufgeräumten und sauberen Arbeitsbereich, sowie eine ordnungsgemäße Aufzeichnung und Dokumentation sicherstellen. Sie darf ausschließlich instandhaltungsunterlagenkonforme Methoden, Techniken, Standards, Materialien und Werkzeuge an- und verwenden und muss nach der Beendigung der Instandhaltung eine generelle Prüfung vornehmen, ob alle Werkzeuge und überschüssigen Teile aus dem Luftfahrzeug entfernt und alle Abdeckplatten wieder angebracht wurden.

Christian Bernius

⁸ AMC1 to Appendix II to Part-ML, Seite 45 e): „Inspektionsaufgaben/Prüfungen mit beliebiger Periodizität, die in einem genehmigten Instandhaltungsprogramm enthalten sind, können durchgeführt werden, vorausgesetzt, dass die angegebenen Aufgaben mit den Grundprinzipien von Anlage II zu Teil-ML übereinstimmen...“

⁹ Der Lilienthaler 1/2021, S. 31ff.