



Luftfahrt-Bundesamt

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Luftfahrt-Bundesamt • 38144 Braunschweig

Herrn

RA Frank Dörner

(nur per E-Mail)

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom:

Unser Zeichen:

Unsere Nachricht vom:

Auskunft erteilt: Herr Dipl.-Ing. Konzock

Telefon: 0531 2355-1112

Telefax: 0531 2355-5198

E-Mail: c.konzock@lba.de

Datum: 29. Mai 2018

Sehr geehrter Herr Dörner,

die Veröffentlichung auf der Internetseite ihrer Kanzlei für Luftrecht „air-law.de“ rief einige Verunsicherungen bei dem Personal hervor, das Prüfungen der Lufttüchtigkeit zur Ausstellung eines Airworthiness Review Certificate (ARC) durchführt. Das belegen verschiedene Anfragen beim Luftfahrt-Bundesamt, als auch bei ihnen, wie sie mir im Gespräch mitteilten. Wir wollen im Folgenden zum Umfang dieser Prüfungen Stellung nehmen.

Stellungnahme des Luftfahrt-Bundesamtes zum Umfang der Prüfungen der Lufttüchtigkeit zur Ausstellung eines Airworthiness Review Certificate (ARC)

Der Ablauf, der Umfang und die Dokumentation einer Prüfung zur Ausstellung eines ARC sind im CAME bzw. MOE einer dazu berechtigten CAMO bzw. eines Teil-145 / Teil M/F Betriebes in Verfahrensanweisungen festzulegen. Diese Verfahrensanweisungen und ihre Revisionen sind genehmigungspflichtig. Das Luftfahrt-Bundesamt prüft deren Übereinstimmung mit dem geltenden Luftrecht und genehmigt diese. Das Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit der genehmigten Betriebe ist verpflichtet, die Prüfungen entsprechend diesen Verfahren durchzuführen.

Der Paragraph M.A.710 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission und zugehöriges AMC-Material geben Aufschluss über den Mindestumfang der durchzuführenden Prüfungen, der sich in den entsprechenden Verfahrensanweisungen widerspiegeln muss. Neben einer physischen Prüfung ist eine Dokumentenprüfung durchzuführen. Die ordnungsgemäße Durchführung der Prüfungen ist vollständig zu dokumentieren. Die Dokumentation der Prüfung erfolgt anhand von betriebsinternen Formularen, die Bestandteil dieser Verfahrensanweisungen sind.

Während der Lufttüchtigkeitsprüfung sind alle relevanten Systeme und Dokumente vollständig zu prüfen. Aus den verschiedenen Dokumenten, die die Lufttüchtigkeit belegen (Liste der lebensdauerbegrenzten Komponenten, LTA-Status Listen, SB-Status Listen etc.), sind mindestens Stichproben der darin enthaltenen Maßnahmen zu nehmen, die auf ihre ordnungsgemäße Durchführung zu überprüfen sind. Der Begriff der „Vollständigkeit“ im Paragraph M.A.710 (a) richtet sich an die vollständige Prüfung aller Dokumentenarten – nicht an deren Inhalte. Das AMC M.A.710 (a) legt fest, dass in den jeweiligen Dokumenten mindestens Stichproben zu entnehmen sind, die auf ordnungsgemäße Durchführung der erforderlichen Maßnahmen zu prüfen sind.

...

Wir möchten in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass das AMC M.A.710(a) ein akzeptables Nachweisverfahren festlegt, das – sofern es vom Antragsteller im Rahmen seiner betrieblichen Verfahren entsprechend umgesetzt wird – von der zuständigen Stelle als Nachweis der Einhaltung der zugehörigen Vorschrift als ausreichend zu betrachten ist („acceptable means of compliance“, vgl. <https://www.easa.europa.eu/document-library/acceptable-means-compliance-amcs-and-alternative-means-compliance-altmocs>).

Die Stichprobenmenge und wie diese Stichproben auszuwählen sind, ist in den Verfahrensanweisungen zur Durchführung einer Lufttüchtigkeitsprüfung festzulegen. Abhängig vom Einzelfall genehmigt das Luftfahrt-Bundesamt grundsätzlich Verfahrensanweisungen, in denen die Stichprobenmenge mindestens den Zeitraum bis zur vorangegangenen Lufttüchtigkeitsprüfung vollständig abdeckt (100 % - Prüfung). Gegebenenfalls sind weitere Stichproben aus vorangegangenen Zeiträumen zu nehmen. Alle im letzten Zeitraum durchzuführenden Maßnahmen (z.B. LTA's) sind auf ordnungsgemäße Durchführung anhand vorhandener Dokumente und stichprobenartig am Luftfahrzeug zu prüfen.

Die Rolle des Personals zur Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARS) ist zudem näher in dem GM M.A.710 beschrieben. Es kann eigenständig entscheiden, darüber hinausgehende Prüfungen vorzunehmen, sofern es das für erforderlich hält. Es kann sich auf die ordnungsgemäße Durchführung vorangegangener Prüfungen verlassen, sofern diesbezüglich keine Zweifel (u.a. aufgrund der vorliegenden Dokumente für das Luftfahrzeug) bestehen.

Die Ausstellung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit durch das ARS bestätigt, dass das betreffende Luftfahrzeug auf der Grundlage des Umfangs der durchgeführten Prüfung und der Tatsache, dass dem ARS keine die Luftsicherheit gefährdenden Umstände bekannt sind, zum Zeitpunkt der Prüfung als lufttüchtig betrachtet wird.

Es bleibt in der Verantwortung des Halters bzw. seiner mit der Führung der Lufttüchtigkeit beauftragten CAMO, dass das Luftfahrzeug vollumfänglich und zu jedem Zeitpunkt lufttüchtig ist (GM M.A.710 letzter Satz).

Wir hoffen mit unsere Ausführungen zu mehr Rechtssicherheit beim Airworthiness Review Staff beizutragen. Es bestehen daher keine Einwände dieses Schreiben an interessierte Kreise weiter zu geben oder es vollständig auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag



Carsten Konzock
(Stabsstelle Behördenleitung – Referent Technik)