



CH-3003 Bern, BAZL

A-Post
An
Luftfahrzeughalter

Referenz/Aktenzeichen: 12-02.09
Unser Zeichen: ST
Ittigen, 28. November 2008

Wichtige Informationen über die Neuerungen bezüglich Nachprüfungen von Luftfahrzeugen und Einstellung des Versands von Lufttüchtigkeitsanweisungen per 1. Januar 2009

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zuge der Umsetzung der europäischen Vorschriften sowie der revidierten nationalen Verordnung über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (VLL; SR 748.215.1) drängen sich per 1. Januar 2009 einige Änderungen auf. Wir erlauben uns nachfolgend, über die für Sie als Luftfahrzeughalter relevanten Änderungen zu informieren:

Beilage 1:

- Neuerungen bezüglich Nachprüfungen von Luftfahrzeugen ab 1. Januar 2009

Beilage 2:

- Versand von Lufttüchtigkeitsanweisungen ab 1. Januar 2009

Wir hoffen Ihnen mit diesen Informationen gedient zu haben.

Mit freundlichen Grüssen

Christian Hegner, Vizedirektor
Abteilung Sicherheit Flugtechnik

Valérie Borer
Leiterin Sektion Standardisierung, Sanktionswesen und Register



Beilage 1

Neuerungen für Nachprüfungen von Luftfahrzeugen

Bisher wurden die Luftfahrzeugprüfungen zum grössten Teil über Verbände, an welche das BAZL die Aufsichtsaufgabe delegiert hatte, organisiert. Um den geltenden europäischen Vorschriften gerecht zu werden, hat das BAZL die Durchführung von Prüfungen nun organisatorisch angepasst. Das BAZL verfügt ab dem 1. Januar 2009 über vertraglich mandatierte Prüfer (das sogenannte „FOCA Airworthiness Review Staff“, kurz: FOCA ARS), welche im Namen des BAZL zur Durchführung der periodisch anfallenden Nachprüfungen berechtigt sind. An dieser Stelle machen wir Sie darauf aufmerksam, dass die hier angesprochenen Nachprüfungen nicht zu verwechseln sind mit dem so genannten jährlichen Mindestunterhalt („Annual Inspections“) gemäss TM 02.020-10.

Die EASA sieht vor, dass Nachprüfungen von Luftfahrzeugen in der Regel durch entsprechend privilegierte CAMO-Betriebe (Continuing Airworthiness Management Organisation resp. Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen) unabhängig vom BAZL, durchgeführt werden. Leider existieren zum heutigen Zeitpunkt und in absehbarer Zukunft nicht genügend solcher CAMO-Betriebe, um die anfallende Menge an Nachprüfungen ohne das BAZL und das FOCA ARS bewältigen zu können.

Sobald Ihr Luftfahrzeug zur Nachprüfung fällig wird, wenden Sie sich bitte frühzeitig an einen entsprechend berechtigten FOCA ARS (vgl. Luftfahrzeugtypen und Muster im Tätigkeitsgebiet des jeweiligen FOCA ARS). Bitte beachten Sie, dass Sie ab dem 1. Januar 2009 keine Aufforderung mehr erhalten, wann Ihr Luftfahrzeug zur Nachprüfung fällig wird. Die Fälligkeit der nächsten Prüfung ist dem Ablaufdatum des Lufttüchtigkeitsfolgezeugnisses (ARC 15a/b) oder der Prüfbestätigung zu entnehmen.

Die Liste der FOCA ARS mit Kontaktdaten finden Sie ab Mitte Dezember auf der BAZL-Website unter nachfolgendem Link:

www.bazl.admin.ch >> Für Fachleute >> Lufttüchtigkeit und Flugtechnik >> Lufttüchtigkeit Flugmaterial

Luftfahrzeuge im Geltungsbereich der EASA-Grundverordnung (vgl. Verordnung [EG] Nr. 1592/2002 resp. Verordnung [EG] Nr. 216/2008) unterliegen einem **einjährigen Prüfrhythmus**. Gemäss Artikel M.A.710(d) des Part-M können Nachprüfungen frühestens 90 Tage vor Ablauf der Gültigkeit des Lufttüchtigkeitsfolgezeugnisses durchgeführt werden, ohne dass sich die eigentliche Prüffrist respektive der Stichtag des Ablaufs der Gültigkeit des Lufttüchtigkeitsfolgezeugnisses verändert.

Wir weisen an dieser Stelle ausdrücklich darauf hin, **dass der Halter gemäss M.A.201 des Part-M für die Einhaltung der Prüffristen die Verantwortung trägt und ein Luftfahrzeug mit ungültigem bzw. abgelaufenem Lufttüchtigkeitsfolgezeugnis nicht in Verkehr gesetzt werden darf** (vgl. M.A.902[b] des Part-M). In den Fällen, in denen die Überwachung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeuges einem CAMO-Betrieb übertragen wird/muss, kann der Luftfahrzeughalter entsprechend entlastet werden, da die Überwachung des Ablaufs der Prüffrist bzw. der Gültigkeitsdauer des Lufttüchtigkeitsfolgezeugnisses eine typische Aufgabe einer CAMO darstellt.



Für Luftfahrzeuge, welche von der EASA-Grundverordnung ausgenommen sind, sog. Annex-II-Luftfahrzeuge, gilt nach wie vor ein **Prüfrhythmus von zwei Jahren**. Die für das einzelne Luftfahrzeug massgebende Prüffrist ist der Prüfbestätigung zu entnehmen. Gemäss der bisherigen Praxis gilt auch für Annex-II-Luftfahrzeuge ein 90-tägiges Prüffenster vor Ablauf der Prüffrist. Der Ablauf der Prüffrist hat im Gegensatz zum Ablauf der Lufttüchtigkeitsfolgezeugnisse der „EASA“-Luftfahrzeuge nicht unmittelbar zur Folge, dass das Luftfahrzeug nicht mehr in Verkehr gesetzt werden darf. Die Nichtdurchführung der Nachprüfung berechtigt das BAZL aber zum Entzug des Lufttüchtigkeitszeugnisses respektive der Fluggenehmigung gemäss Art. 20 der Verordnung über die Luftfahrt (LFV; SR 748.01) mit der Rechtswirkung, dass das Luftfahrzeug ebenfalls nicht mehr in Verkehr gesetzt werden darf.

28. November 2008



Beilage 2

Lufttüchtigkeitsanweisungen: Informationspflicht des Halters und Einstellung des Versands

Bisher hat das BAZL die Lufttüchtigkeitsanweisungen (nachstehend „LTA“ genannt) und die Sammel Listen von Lufttüchtigkeitsanweisungen den betroffenen Luftfahrzeughaltern sowie den Instandhaltungs- und Herstellerbetrieben jeweils per Post zugestellt. Die LTA ausländischer Behörden wurden dabei mit einem schweizerischen Deckblatt versehen.

Aufgrund der Teilnahme der Schweiz an der EASA hat das BAZL das Verfahren bezüglich des Erlasses und der Zustellung von Lufttüchtigkeitsanweisungen den neuen Gegebenheiten angepasst und setzt zudem auf modernere Kommunikationsmittel.

Ab dem 1. Januar 2009 ist der Halter verpflichtet, sich aktiv und regelmässig über neu erschienene LTA für Luftfahrzeug, Triebwerk(e), Propeller, Luftfahrzeugteile und Ausrüstungen zu informieren. Was genau „regelmässig“ im Einzelfall bedeutet, kann nicht generell beantwortet werden. Je nach Luftfahrzeugtyp können die Frequenzen neu erschie nener Lufttüchtigkeitsanweisungen stark variieren.

Wir halten ausdrücklich fest, dass der Luftfahrzeughalter mit der Informationspflicht eine höhere Verantwortung trägt als bisher (vgl. Artikel M.A.201 des Anhangs I der Verordnung [EG] Nr. 2042/2003 [Part-M], respektive der Artikel 23 und Art. 51a der Verordnung des UVEK über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen [VLL; SR 748.215.1]).

Anstelle der Zustellung per Briefpost, werden **alle LTA ab dem 1. Januar 2009 nur noch auf der BAZL-Website als Original-LTA des Herkunftslandes** (d.h. ohne HB-Deckblatt) publiziert. Nur der jährliche Versand der roten LTA-Sammel liste an die Luftfahrzeughalter wird beibehalten.

Der Luftfahrzeughalter hat unter nachfolgendem Link die Möglichkeit – unabhängig davon um was für ein Luftfahrzeug es sich handelt – die für sein Luftfahrzeug anwendbaren Lufttüchtigkeitsanweisungen für Zelle, Triebwerk(e) und Propeller aktuell abzurufen. Die Suchmaske beinhaltet neu auch eine Suche nach HB-Kennzeichen (Achtung: Zubehör-LTA können meistens nicht einem HB-Kennzeichen zugeordnet werden):

<http://www.bazl.admin.ch/> >> Für Fachleute >> Lufttüchtigkeit und Flugtechnik >> Entwicklung & Herstellung >> Lufttüchtigkeitsanweisungen >> LTA-Suche >> Suchen in allen LTA

Für dringliche Lufttüchtigkeitsanweisungen („Emergency“), für die kürzere Umsetzungsfristen gelten und kürzlich neu erschienen sind, kann der nachfolgende Link benutzt werden:

<http://www.bazl.admin.ch/> >> Für Fachleute >> Lufttüchtigkeit und Flugtechnik >> Entwicklung & Herstellung >> Lufttüchtigkeitsanweisungen >> Emergency ADs



Wir weisen darauf hin, dass die EASA für EASA-Produkte und für Produkte aus Drittstaaten, die in der EASA anerkannt sind, selbständig LTA erlässt oder die LTA des Drittstaates (Herkunftsland) adoptiert. Aufgrund der europäeinheitlichen Rechtsanwendung in den EASA-Mitgliedstaaten werden diese direkt anwendbar und verbindlich (vgl. M.A.303 der Verordnung [EG] Nr. 2042/2003 sowie Art. 1 ED Decision 02/2003). Die EASA publiziert die somit gültigen LTA ebenfalls und stellt zusätzlich einen Benachrichtigungsdienst via E-Mail zur Verfügung. Mit nachfolgendem Link, können sich Interessierte anmelden. Abonnenten erhalten jeweils über neu erschienene LTA eine E-Mail zugesandt:

<http://ad.easa.europa.eu/> >> unter „Login“ kann man sich anmelden

Für so genannte Annex-II-Luftfahrzeuge, das heisst Luftfahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich der EASA-Grundverordnung fallen sowie für Luftfahrzeuge aus Drittstaaten, die nicht durch EASA anerkannt sind, werden die LTA nach wie vor nur durch das BAZL übernommen und im Internet publiziert.

Für zusätzliche Informationen wenden Sie sich bitte per E-Mail an:

airdir@bazl.admin.ch

28. November 2008