



**DFS** Deutsche Flugsicherung

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER**

**2-477-19**

**29 APR 2019**

gültig ab: sofort

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
Büro der Nachrichten für Luftfahrer  
Am DFS-Campus 7 · 63225 Langen · Germany  
<http://dfs.de>  
Redaktion: [desk@dfs.de](mailto:desk@dfs.de)  
Vertrieb: [customer-support@eisenschmidt.aero](mailto:customer-support@eisenschmidt.aero)

hebt II-50/13 auf

---

**Anpassung der Umsetzung LuftGerPV im Bereich CAMO und IHP  
auf Basis der neuen Grundverordnung (EU) 2018/1139**

## **Anpassung der Umsetzung LuftGerPV im Bereich CAMO und IHP auf Basis der neuen Grundverordnung (EU) 2018/1139**

Das europäische Luftrecht ist auf Basis der §§ 1, 2 und 12 LuftGerPV auf die deutsch registrierten Luftfahrzeuge anzuwenden, die ansonsten gem. Artikel 2 bzw. Anhang I der VO (EU) 2018/1139 davon ausgenommen sind. Diese werden im Folgenden als nationale Luftfahrzeuge bezeichnet. Die Eigentümer/Halter dieser Luftfahrzeuge haben die entsprechenden Vorschriften des Teil-M der VO (EU) Nr. 1321/2014 vom 26. November 2014 unmittelbar anzuwenden.

Diese Veröffentlichung gilt nicht für Luftfahrzeuge des Anhang I der Verordnung VO (EU) 2018/1139, die gem. der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden (BeauftrtrV) durch Verbände betreut werden.

Bei der analogen Anwendung der VO (EU) Nr. 1321/2014 für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von nationalen Luftfahrzeugen tritt das Luftfahrt-Bundesamt an die Stelle der dort referenzierten Agentur.

Nachfolgende zusätzliche/abweichende Regelungen und Besonderheiten sind bei der Umsetzung zu berücksichtigen und einzuhalten:

### I. Teil-M / Unterabschnitt A Allgemeines

1. Für gewerblich genutzte Anhang I - Luftfahrzeuge sind die Festlegungen dieser NfL nicht zutreffend. Die Regeln der VO (EU) Nr. 1321/2014 vom 26. November 2014 gelten direkt.

Unter Bezug auf VO (EU) Nr. 2018/1139, Artikel 2 Absatz 6 gilt dies auch für Luftfahrzeuge der Bundespolizei und der Polizeihubschrauberstaffeln der Bundesländer mit EASA-Musterzulassung.

2. Die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, sowie die Prüfung der Lufttüchtigkeit für nationale Luftfahrzeuge erfolgt entweder durch Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit auf Basis der VO (EU) Nr. 1321/2014 (Teil-M Unterabschnitt G), kurz „CAMO“ mit nationaler Ergänzungsgenehmigung oder durch Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit mit einer rein nationalen Genehmigung. Ist im Folgenden eine „nationale Genehmigung“ aufgeführt, so sind in der Regel beide Genehmigungsformen gemeint, es sei denn, es wird explizit auf eine der Formen verwiesen.

### II. Teil-M / Unterabschnitt B Zuständigkeit

1. Die Lufttüchtigkeit von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen ist durch eine CAMO mit nationaler Genehmigung zu führen.
2. Technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge sind durch gem. §2 Abs. (2) LuftGerPV genehmigte Instandhaltungsbetriebe instand zu halten. Dies schließt auf Basis der VO (EU) Nr. 1321/2014 Anhang II (Teil-145) genehmigte Instandhaltungsbetriebe mit ein. Eine entsprechende nationale Ergänzungsgenehmigung ist nur erforderlich, wenn das Luftfahrzeugmuster nicht im Genehmigungsumfang der Genehmigung nach EU-Recht enthalten ist.
3. Alle anderen Luftfahrzeuge können durch Instandhaltungsbetriebe auf der Basis des nationalen Luftrechts, hier § 2 Abs. 2 und 3 LuftGerPV oder durch den Halter im Sinne von M.A. 803 (siehe hierzu auch die Festlegungen in Punkt VIII. 1.) instand gehalten werden.

4. Für Luftfahrzeuge, die über eine Musterzulassung nach EU-Recht verfügen und nur auf Grund der Art ihres Betriebs unter nationales Recht fallen, kann die Instandhaltung dieser Luftfahrzeuge durch Instandhaltungsbetriebe mit einer entsprechenden Genehmigung auf Basis der VO (EU) Nr. 1321/2014, Anhang I Teil M Subpart F oder Anhang II Teil 145 durchgeführt werden. Es ist ausreichend, wenn die Freigabe den Standardtext nach 145.A.50 bzw. M.A.614 enthält.
5. Für die Meldung von besonderen Ereignissen sind die Festlegungen der NfL 2-332-17 bzw. nachfolgender Änderungen zu berücksichtigen.

### III. Teil-M / Unterabschnitt C Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

1. Für Luftfahrzeuge, die über eine Musterzulassung nach EU-Recht verfügen und nur auf Grund der Art ihres Betriebs unter nationales Recht fallen, sind Instandhaltungsprogramme nach den Vorgaben des EU-Rechts zu erstellen und genehmigen zu lassen.

Für Luftfahrzeuge, die den Kriterien des technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugs entsprechen, sind die Instandhaltungsprogramme analog zu den Vorgaben des EU-Rechts erstellen und genehmigen zu lassen.

Für alle anderen Luftfahrzeuge gilt bei der Umsetzung von M.A.302 (Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm) die Festlegung gemäß § 12 Abs. 3 LuftGerPV, dass die vom Inhaber der Musterzulassung oder die im Rahmen einer Einzelstückprüfung herausgegebenen Instandhaltungsunterlagen als genehmigtes Instandhaltungsprogramm unmittelbar Gültigkeit erlangen. Einer separaten Genehmigung des Instandhaltungsprogrammes bedarf es in diesen Fällen nicht.

Für ELA1-Luftfahrzeuge können die Regelungen aus M.A. 302 h) (Mindestinspektionsprogramm bzw. Selbsterklärung) sinngemäß angewandt werden.

#### **Beachte:**

Sofern Abweichungen von den Festlegungen der Unterlagen gem. § 12 Abs. 3 LuftGerPV berücksichtigt werden sollen, so sind diese Unterlagen insgesamt als Programm dem Luftfahrt-Bundesamt vorzulegen und durch dieses zu genehmigen.

2. Wird bei Komponenten der Lfz. auf die Unterlagen der Komponentenhersteller oder auf Unterlagen des Halters der Musterzulassung der Komponenten zurückgegriffen, so sind diese, unabhängig von der Art der Zulassung, verbindlich anzuwenden.

#### **Hinweis:**

Soll von diesen Anweisungen, z.B. Betriebszeiten zwischen Überholungen abgewichen werden, muss diese Abweichung in das IHP eingearbeitet werden. Dieses abweichende IHP ist in jedem Fall dem Luftfahrt-Bundesamt zur Genehmigung vorzulegen (siehe auch Punkt 1.).

3. Für Luftfahrzeuge und Komponenten, die über eine Musterzulassung nach EU-Recht verfügen sind neben den Lufttüchtigkeitsanweisungen (LTAs) des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) auch die Lufttüchtigkeitsanweisungen der EASA (EASA-ADs) gemäß §14 Absatz 2 Luft BO zu berücksichtigen.
4. Reparaturen und Änderungen sind nach den vom Inhaber der Musterzulassung oder der im Rahmen einer Einzelstückprüfung herausgegebenen Instandhaltungsunterlagen durchzuführen. Sofern die Unterlagen für den Einzelfall nicht ausreichend sind, so sind entsprechende Unterlagen durch einen nach §9 LuftGerPV berechtigten Betrieb zu erstellen und entsprechend den Vorgaben zu genehmigen bzw. genehmigen zu lassen.

Für Luftfahrzeuge, die über eine Musterzulassung nach EU-Recht verfügen und nur auf Grund ihres Betriebs unter nationales Recht fallen, sind Änderungen und Reparaturen nach den Vorgaben des EU-Rechts erstellen zu lassen, es sei denn sie betreffen die besondere Betriebsform, die zur Anwendbarkeit des nationalen Rechts führt.

In diesen Fällen sind die Unterlagen durch einen nach §9 LuftGerPV berechtigten Betrieb zu erstellen und zu genehmigen bzw. genehmigen zu lassen.

#### IV. Teil-M / Unterabschnitt D Instandhaltungsnormen

1. Die Instandhaltung hat die anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen zu berücksichtigen.
2. Die Instandhaltung der Luftfahrzeuge ist jeweils nach den im Abschnitt III. genannten Dokumenten durchzuführen.

Sofern zusätzliche Maßnahmen durchgeführt werden sollen, so ist sicherzustellen, dass hierfür Instandhaltungsanweisungen bestehen. Dies gilt insbesondere dann, wenn diese Maßnahmen als unterstützende Arbeit für Anpassungen bei anderen Punkten verwendet werden sollen.

3. Die Vorgaben für die Instandhaltung der Komponenten sind zusätzlich zu berücksichtigen.

#### V. Teil-M / Unterabschnitt E Komponenten

Für den Bereich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit bestehen keine besonderen Festlegungen.

#### VI. Teil-M / Unterabschnitt F Instandhaltungsbetrieb

Die besonderen Festlegungen erfolgen in einer gesonderten Veröffentlichung.

#### VII. Teil-M / Unterabschnitt G Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO)

Die Genehmigung als CAMO für nationale Luftfahrzeuge erfolgt nur auf Antrag und ist kostenpflichtig im Sinne der LuftKostV. Neben dem Antrag sind ein Handbuch zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME) und Unterlagen zu den leitenden Personen einzureichen.

Nach positiver Prüfung der Unterlagen ist eine Überprüfung vor Ort erforderlich.

Die Genehmigung als CAMO für nationale Luftfahrzeuge kann wie folgt erteilt werden:

1. als nationale Ergänzungsgenehmigung für eine bereits bestehende CAMO nach EU-Recht, die durch das Luftfahrt-Bundesamt erteilt wurde.

Der Antrag ist an die Stelle zu richten, die für die Überwachung der CAMO-Genehmigung nach EU-Recht zuständig ist.

2. als eigenständige Genehmigung

Der Antrag ist an das Referat T5 des Luftfahrt-Bundesamtes in Braunschweig zu richten. Das Referat T5 bestimmt die für die Bearbeitung zuständige Organisationseinheit.

Im Einzelnen sind folgende Details zu berücksichtigen:

##### Zu 1. CAMO nach EU-Recht mit nationaler Ergänzungsgenehmigung gem. §2 Abs. (3) LuftGerPV

- i. Die Ersterteilung der nationalen Ergänzungsgenehmigung, als auch die Änderung einer bestehenden nationalen Ergänzungsgenehmigung sind mit LBA-Form 2 zu beantragen.
- ii. Das bestehende Handbuch zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME) ist um einen Anhang mit den spezifischen Regelungen für die nationale Erweiterung zu ergänzen. Dies gilt insbesondere für die Darstellung des Arbeitsumfangs im „Scope of Work“.

- iii. Der verantwortliche Betriebsleiter der bestehenden CAMO muss diese Aufgabe auch für die nationale Ergänzungsgenehmigung wahrnehmen.
- iv. Für die Meldung und Genehmigung des leitenden Personals bzw. des Personals zu Prüfung der Lufttüchtigkeit ist die LBA-Form 4 zu verwenden.
- v. Die Kompetenz des Personals der CAMO, welches für die nationalen Luftfahrzeuge tätig wird, ist festzulegen und zu dokumentieren. Dies betrifft sowohl die Kenntnisse über die nationalen gesetzlichen Vorgaben als auch technische Kenntnisse für die zu betreuenden Luftfahrzeugmuster.
- vi. Für das Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit sind ebenfalls Kenntnisse nach Punkt iv. nachzuweisen und zu dokumentieren. Für den rein technisch-fachlichen Teil ist bei nationalen Luftfahrzeugen unter 2730 kg ggf. der Nachweis der Sachkunde ausreichend (siehe VIII.).
- vii. Im Rahmen der Prüfung der Lufttüchtigkeit ist bei den Prüfungen zu Änderungen und Reparaturen, zur Freigabe der Instandhaltung und zum Lärmzeugnis, falls zutreffend, das nationale Äquivalent der in M.A.710 angeführten Vorschriften heranzuziehen, es sei denn es handelt sich um Geräte, die durch die EASA zugelassen wurden.
- viii. Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wird mit der LBA-Form 15b dokumentiert. Sofern eine Empfehlung ausgestellt wird, so wird, nach entsprechender positiver Überprüfung, durch das Luftfahrt-Bundesamt eine LBA-Form 15a ausgestellt.
- ix. Das Privileg zur Ausstellung von Fluggenehmigungen wird für nationale Luftfahrzeuge nicht angewendet, stattdessen gilt §12 LuftVZO. Ein entsprechendes Verfahren ist im nationalen Anhang des Handbuchs zu beschreiben.
- x. Der Leiter des Qualitätssicherungssystems der bestehenden CAMO muss diese Aufgabe auch für die nationale Ergänzungsgenehmigung wahrnehmen.
- xi. Das Qualitätssicherungssystem für die nationale Ergänzungsgenehmigung ist in das Qualitätssystem der CAMO nach EU-Recht zu integrieren. Dies gilt auch für den Fall, dass innerbetriebliche Prüfungen gem. M.A. 712 f) durchgeführt werden.
- xii. Die Genehmigung wird unbefristet erteilt. Der allgemeine Umfang wird im Genehmigungsverzeichnis der LBA-Form 14 dargestellt. Der detaillierte Umfang ist im „Scope of Work“ darzustellen.
- xiii. Der Bestand der nationalen Ergänzungsgenehmigung ist insofern abhängig vom Bestand der EU-Genehmigung.

## Zu 2. Eigenständige Genehmigung

- i. Die Genehmigung ist mit LBA-Form 2 zu beantragen.
- ii. Die einzelnen Paragraphen der VO (EU) Nr. 1321/2014 Teil-M Unterabschnitt G sind umzusetzen, wobei die entsprechenden Bezüge auf andere EU-Verordnungen sinngemäß auf die nationalen Vorschriften zu übertragen sind. In Fällen, in denen Geräte, insbesondere Komponenten, verwendet werden, die über eine EASA-Zulassung verfügen, ist auch das entsprechende EU-Recht zu berücksichtigen und umzusetzen.
- iii. Für die Meldung und Genehmigung des leitenden Personals bzw. des Personals zu Prüfung der Lufttüchtigkeit ist die LBA-Form 4 zu verwenden.
- iv. Die Genehmigung wird unbefristet erteilt. Der allgemeine Umfang wird im Genehmigungsverzeichnis der LBA-Form 14 dargestellt. Der detaillierte Umfang ist im „Scope of Work“ darzustellen.

- v. Die Kompetenz des Personals der CAMO, welches für die nationalen Luftfahrzeuge tätig wird, ist festzulegen und zu dokumentieren. Dies betrifft sowohl die Kenntnisse über die gesetzlichen Vorgaben nach EU-Recht, als auch die nationalen gesetzlichen Vorgaben und technische Kenntnisse für die zu betreuenden Luftfahrzeugmuster.
- vi. Für das Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit sind ebenfalls Kenntnisse nach Punkt v. nachzuweisen und zu dokumentieren. Für den Nachweis des technisch-fachlichen Teil ist bei nationalen Luftfahrzeugen unter 2730 kg ggf. der Nachweis der Sachkunde in Form des technischen Ausweises der Luftsportverbände oder einer eingeschränkten L-Lizenz ausreichend.
- vii. Im Rahmen der Prüfung der Lufttüchtigkeit ist bei den Prüfungen zu Änderungen und Reparaturen, zur Freigabe der Instandhaltung und zum Lärmzeugnis, falls zutreffend, das nationale Äquivalent der in M.A.710 angeführten Vorschriften heranzuziehen, es sei denn es handelt sich um Geräte, die durch die EASA zugelassen wurden.
- viii. Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wird mit der LBA-Form 15b dokumentiert. Sofern eine Empfehlung ausgestellt wird, so wird, nach entsprechender positiver Überprüfung, durch das Luftfahrt-Bundesamt eine LBA-Form 15a ausgestellt.
- ix. Das Privileg zur Ausstellung von Fluggenehmigungen wird für nationale Luftfahrzeuge nicht angewendet, stattdessen gilt §12 LuftVZO.

Änderungen der jeweiligen Genehmigung sind bei der mit der Bearbeitung betrauten Stelle zu beantragen. Dabei sind, sinngemäß zu den Vorgaben aus den EU-Vorschriften, die relevanten LBA Forms 2 bzw. 4 zu benutzen.

VIII. Teil-M / Unterabschnitt H Freigabebescheinigung (CRS)

1. Die in M.A.801 b) 3. i.V.m M.A.803 beschriebene Berechtigung des Piloten/Eigentümers wird gemäß §12 LuftGerPV Abs. 1 Satz 3 auch auf das Personal von Luftsportverbänden mit technischem Ausweis als Nachweis der Sachkunde ausgedehnt.
2. Die sachkundigen Personen sind auch berechtigt Arbeiten der Anlage VIII des Teil-M und der dazugehörigen AMC M.A.803 und AMC Appendix VIII durchzuführen und zu bescheinigen.
3. Die Freigabebescheinigung muss dem nachstehenden Muster entsprechen:

Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer/sachkundige Person gemäß § 12 LuftGerPV			
Durchgeführte Instandhaltung:			
Weitere Einzelheiten siehe:			
Es wird bescheinigt, dass die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer/sachkundige Person, wenn nicht anders angegeben, in Übereinstimmung mit Teil-M ausgeführt wurde und dass hinsichtlich dieser Arbeiten das Luftfahrzeug als tauglich zur Verwendung betrachtet wird.			
Ort, Datum	Name (Druckschrift)	Unterschrift	Piloten-Lizenz-Nr. Techn.Ausw.-Nr.

4. Die Freigabe von Komponenten erfolgt nach den Regelungen für die nationalen Instandhaltungsbetriebe mit LBA-Form 1, es sei denn es handelt sich um Komponenten mit einer EASA-Zulassung. Diese Komponenten sind durch entsprechend nach Teil-145 bzw. Teil M Unterabschnitt F genehmigte Betriebe mit EASA-Form 1 freizugeben.

IX. Teil M / Unterabschnitt I Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit

1. Die zufrieden stellende Überprüfung der Lufttüchtigkeit wird als Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit mit LBA-Form 15a oder 15b dokumentiert.
2. Die Festlegungen aus M.A.901 g) und i) kommen nicht zur Anwendung.
3. An Stelle der Festlegungen nach M.A.901 h) tritt §14 LuftGerPV.
4. Beim Import von Luftfahrzeugen, die nach den Festlegungen der VO (EU) Nr. 1321/2014 nach der Registrierung in Deutschland als nationale Luftfahrzeuge einzustufen sind, ist unabhängig vom Exportstaat sinngemäß gem. M.A.904 vorzugehen. Die Regelungen von M.A.903 werden nicht angewendet.
5. Für Luftfahrzeuge, die über eine Musterzulassung nach EU-Recht verfügen und nur auf Grund der Art ihres Betriebs unter nationales Recht fallen, kann die Prüfung der Lufttüchtigkeit auch durch CAMOs mit einer Genehmigung nach EU-Recht mit dem entsprechenden Privileg für das Luftfahrzeugmuster erfolgen.
6. Nicht vom Luftfahrt-Bundesamt genehmigte CAMOs können, wenn sie über eine nationale oder eine entsprechenden EU-Genehmigung für das Muster verfügen, die Prüfung der Lufttüchtigkeit an D-registrierten Luftfahrzeugen analog vornehmen und im Sinne von §6 LuftGerPV durch das Referat T5 anerkennen lassen.

Die NfL II-50/13 wird aufgehoben.

Braunschweig, 23.05.2019

Az.: T51-20103-2018-1399.A07

Luftfahrt-Bundesamt

Im Auftrag

B u r l a g e