

## Abschnitt A – Bewertung des Behebungsplans

Dieser Abschnitt enthält Vorgaben, welche Informationen **zusätzlich** zum Entwurf des kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs (CAE) und den jeweils vorgesehenen Behebungsterminen, im Behebungsplan enthalten sein müssen, um den Plan akzeptieren zu können.

Er enthält Hinweise, welche Informationen dem Luftfahrt-Bundesamt als Teil des Behebungsplans für die Anpassung des CAE nach Teil-CAO zu übermitteln sind.

### 1. Allgemeine Anforderungen

Die Erarbeitung des CAE muss vollumfänglich erfolgen (Management-Teil, Verfahren aus den verschiedenen Bereichen und Formblätter). Sofern weitere Dokumente als Teil des CAE definiert aber getrennt geführt werden sollen, sind diese mit zu beachten und einzureichen.

Der Behebungsplan muss einen Termin für die Einweisung aller Mitarbeiter in das (neue) CAE enthalten.

Für jede Übergangsbeanstandung muss der Behebungsplan mindestens folgende Informationen enthalten:

- Geplantes Vorlagedatum beim Luftfahrt-Bundesamt  
Dieser Termin ist so zu wählen, dass bis zum vorgesehenen Behebungstermin noch ausreichend Zeit für eine Abstimmung mit bzw. die Prüfung durch das Luftfahrt-Bundesamt verfügbar ist.
- Vorgesehener Behebungstermin  
Dieser Termin muss so gewählt sein, dass vor Ablauf der Gültigkeit der befristeten CAO-Genehmigung die Mitarbeiter der CAO auf das CAE eingewiesen sind. Ferner müssen bis dahin ein Audit vor Ort durch das Luftfahrt-Bundesamt, sowie daraus ggf. resultierende Korrekturen am CAE möglich sein.

Für verschiedene Übergangsbeanstandungen sind in den Behebungsplan weitere Informationen nach Punkt 2. aufzunehmen.

Bei einigen Übergangsbeanstandungen kann es sein, dass unter bestimmten Randbedingungen im Behebungsplan keine Maßnahmen und Termine aufgeführt sein müssen. Diese Beanstandungen, die zugehörigen Randbedingungen und ggf. notwendige andere Angaben sind ebenfalls unter Punkt 2. aufgeführt.

Die Organisation muss generell so viele Informationen und Details mitliefern, dass im Rahmen der Prüfung durch das LBA sichergestellt werden kann, dass beim Übergang exakt die vorher nach Teil-M/G und/oder Teil-M/F oder Teil-145 genehmigten Genehmigungsumfänge und –voraussetzungen vorliegen.

## Hinweise zum Behebungsplan und für die Erstellung des CAE bezüglich der Übergangsbeanstandungen

### 2. Weitere Anforderungen

Im Folgenden ist für alle bestehenden Übergangsbeanstandungen (kurz: Ü1 bis Ü6) aufgeführt ob und wenn ja welche weiteren Informationen im Behebungsplan **zusätzlich** zu den unter Punkt 1. genannten Informationen aufzuführen sind.

Nicht alle der aufgeführten Übergangsbeanstandungen sind für jede CAO zutreffend. Im Behebungsplan müssen nur die Beanstandungen aufgeführt werden, die der CAO mitgeteilt wurden.

**Ü1.** Kombiniertes Lufttüchtigkeitshandbuch

Sollte die Strukturierung aus dem AMC1 zu CAO.A.025 nicht bei der Erstellung des CAE eingehalten werden, so ist dem Entwurf eine Korrelationstabelle zwischen den Kapiteln laut AMC und den selbst erdachten Kapiteln beizufügen.

**Ü2.** Genehmigungsumfang

Es sind keine zusätzlichen Angaben erforderlich.

**Ü3.** Änderungen bei der Organisation

Es sind keine zusätzlichen Angaben erforderlich.

**Ü4.** Nachweisverfahren

Wenn keine Anwendung des Verfahrens zu alternativen Nachweisverfahren (AltMoC) vorgesehen ist, ist dies im Behebungsplan und im Entwurf des CAE zu vermerken. Auf eine Verfahrensbeschreibung über die Nichtanwendung hinaus kann dann verzichtet werden.

Wenn eine Anwendung des AltMoC Verfahrens nach erfolgter Umstellung auf Teil-CAO angestrebt wird, ist eine Abstimmung zur Vorgehensweise mit dem Betriebsprüfer notwendig. Hierfür ist ein Termin anzugeben. Der Termin muss berücksichtigen, dass nach Vorlage des AltMoC Verfahrens und des tatsächlichen AltMoCs (fachlich und inhaltlich) eine LBA-interne abteilungsübergreifende Abstimmung erforderlich ist.

**Ü5.** Prüfung der Lufttüchtigkeit

Es sind keine zusätzlichen Angaben erforderlich.

**Ü6.** Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Es sind keine zusätzlichen Angaben erforderlich.

## Abschnitt B –Bewertung des CAE

Dieser Abschnitt enthält Vorgaben, welche Informationen im CAE nach Teil-CAO zur Behebung der Übergangsbeanstandungen enthalten sein müssen.

Im Folgenden ist für alle bestehenden Übergangsbeanstandungen (kurz: Ü1 bis Ü6) aufgeführt in welchem Kapitel welche Inhalte vorzugsweise eingearbeitet werden sollten.

Nicht alle der aufgeführten Übergangsbeanstandungen sind für jede CAO zutreffend. Für Beanstandungen die der CAO nicht mitgeteilt wurden ist folglich auch kein CAE Verfahren erforderlich, nicht angewandte Kapitel sollten allerdings entsprechend gekennzeichnet werden.

Die jeweils genannten Punkte stellen eine allgemeine Beschreibung dar. Das Unternehmen muss prüfen, wie die Beschreibung im CAE auf die individuelle Unternehmenssituation anzupassen ist.

### 3. Anforderungen

#### Ü1. Kombiniertes Lufttüchtigkeitshandbuch

Keine Entsprechung in einem CAE Kapitel nach AMC1 CAO.A.025. Sofern eine Korrelationstabelle nötig wird (siehe Kapitel 2 zu Ü1), ist diese im Abschnitt A des CAE anzusiedeln.

#### Ü2. Genehmigungsumfang (Kapitel A.4)

Es muss sowohl das interne Verfahren zur Änderung des Genehmigungsumfangs als auch die vorherige Genehmigung durch das LBA im Verfahren beschrieben und abgedeckt sein. Zusätzlich ist die Strukturierung und der Detailgrad des Arbeitsumfangs im CAE an den Vorgaben aus CAO.A.020 inklusive dazugehörigem AMC und GM auszurichten.

Mindestens muss das Kapitel zum Genehmigungsumfang folgende Angaben enthalten:

##### 1) Luftfahrzeugratings

Flugzeuge über 2730kg und Hubschrauber über 1200kg und 4 Insassen: Angabe Muster

Flugzeuge bis zu 2730kg und Hubschrauber bis zu 1200kg und 4 Insassen: Angabe von Antriebsform und Kategorien (ELA1, ELA2, bis 2730 kg)

Segelflieger (enthalten Motorsegler): ELA1, ELA2, Antrieb (sofern vorhanden)

**HINWEIS zu Motorseglern:** Im gesamten Teil-CAO sind die Motorsegler nicht explizit erwähnt. Als Luftfahrzeugrating ist lediglich von Segelflugzeugen die Rede. Eine Nachfrage bei der EASA ergab, dass Motorsegler auf Grund der gemeinsamen Musterzulassungsbasis (CS-22) der Gruppe der Segelflugzeuge zugeordnet werden. Dies ändert nichts an der im nationalen Recht vorgegebenen getrennten Gruppe der Motorsegler gemäß LuftVG, LuftPersV und LuftVZO (z.B. bezüglich des Eintragungsscheins, Gelände- und Lärmvorgaben und der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät). Es handelt sich lediglich um die (vereinfachte) Beschreibung des Genehmigungsumfangs von Kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisationen nach Europäischem Luftrecht auf der Urkunde und im Kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch.

Ballone: Heißluftballone, Gasballone, Fesselballone

## Hinweise zum Behebungsplan und für die Erstellung des CAE bezüglich der Übergangsbeanstandungen

Luftschiffe: Angabe Muster, wenn nicht ELA2; wenn ELA2, dann Heißluft-Luftschiffe oder Gas-Luftschiffe

### 2) Motorenratings

Turbinenmotoren: Motorenhersteller oder Motorenserie oder Motorenmuster oder Instandhaltungstätigkeiten

Kolbenmotoren: keine expliziten Vorgaben

### 3) Komponentenratings

Nennung der passenden C-Ratings von C1 bis C22 laut Liste aus CAO.A.020.

Anfertigung im Rahmen der Instandhaltung muss in Form der hierfür ausgewählten Bauteile (sofern vorhanden) ebenfalls genannt werden.

**HINWEIS:** Wenn nur eine Person für die Planung und Durchführung von Instandhaltung zuständig ist, dann kann folgender Genehmigungsumfang nicht vergeben werden: a) Flugzeuge mit Turbinenmotor(en), b) Hubschrauber mit Turbinenmotor(en) oder mehr als einem Kolbenmotor, c) Kolbenmotoren über 450 PS und d) Turbinenmotoren. Dies wird auf der Genehmigungsurkunde in Form einer Beschränkung dargestellt. Im Kapitel zum Genehmigungsumfang im Handbuch ist jedoch nur der genehmigte Umfang zu beschreiben (positiv, nicht negativ).

#### Ü3. Änderungen bei der Organisation (Kapitel A.5)

Mindestens muss das Verfahren im Kapitel zu Änderungen an der Organisation und am CAE folgende Punkte abdecken:

Änderungen mit verpflichtender vorheriger Genehmigung durch das LBA:

1. Urkundenrelevante Änderungen des Genehmigungsumfangs oder der Organisationsdaten
2. Änderungen des Leitungspersonals nach CAO.A.035 (a) und (b)
3. Änderungen der Luftfahrzeugmuster nach Teil-M (Flugzeuge mit mehr als 2730kg MTOM; Hubschrauber mit mehr als 1200kg MTOM und mehr als 4 Insassen)
4. Änderungen des Genehmigungsumfangs für vollständige Turbinentriebwerke
5. Änderungen des internen Genehmigungsverfahrens (Organisation und CAE)

Ein Verfahren zur Handhabung von Änderungen nach CAO.A.105 (b) die keine Genehmigung aber eine Meldeverpflichtung an die Behörde erfordert.

#### Ü4. Nachweisverfahren (Kapitel A.6)

Das Verfahren zur Vorbereitung und Beantragung von alternativen Nachweisverfahren (AltMoC) beim LBA muss berücksichtigen, dass in jedem Falle zur Genehmigung eine LBA-interne abteilungsübergreifende Abstimmung erforderlich ist.

#### Ü5. Prüfung der Lufttüchtigkeit (Kapitel B.10)

Die Vorgaben für die Prüfung der Lufttüchtigkeit von M-Lfz sind in M.A.901 zu finden. Diejenigen für ML-Lfz in ML.A.903. Diese Fallunterscheidung ist im Verfahren darzustellen.

## Hinweise zum Behebungsplan und für die Erstellung des CAE bezüglich der Übergangsbeanstandungen

### Ü6. Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Kapitel D.3)

AMPs (und deren Änderungen) für geführte Lfz nach Teil-ML werden durch die CAO selbstständig genehmigt (Recht laut CAO.A.095 b) 2.). AMPs (und Änderungen daran) für Lfz nach Teil-M müssen nach der Erarbeitung zur Genehmigung beim LBA vorgelegt werden. Diese Fallunterscheidung ist im Verfahren darzustellen.

Sofern für die AMPs von Teil-M Luftfahrzeugen durch das Luftfahrt-Bundesamt ein indirektes Genehmigungsverfahren zugelassen ist/wird, so ist die Abgrenzung zum AMP-Genehmigungsverfahren nach Teil-ML eindeutig darzustellen.