



Richtlinie

TM 02.010-60

Technische Mitteilung

Sicherstellung der Lufttüchtigkeit für zivile Luftfahrzeuge die als Staatsluftfahrzeug verwendet werden

Referenz/Aktenzeichen: TM 02.010-60

Rechtsgrundlagen:

- Art. 1 (2) der Verordnung (EG) Nr. 216/2008
- Art. 2 Luftfahrtgesetz (LFG; SR 748.0) und Art. 51 Abs. 2 Bst. a LFG.
- Art. 2 Abs. 2 und Art. 3 Abs. 3 Luftfahrtverordnung (LFV; SR 748.01)
- Art. 50 der Verordnung über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (VLL; SR 748.215.1)

Ausgabestand:

Veröffentlicht: 28.09.2012

Inkraftsetzung vorliegende Version: 28.09.2012

Vorliegende Version: 2

Verfasser / in:

Sektion Lufttüchtigkeitsorganisation Flugbetriebe STLO

Genehmigt am / durch:

25.09.2012 / Abteilung Sicherheit Flugtechnik

1. Allgemeines und Zweck

Gemäss Artikel 1(2) der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (EASA Grundverordnung) findet diese Verordnung keine Anwendung auf Luftfahrzeuge, welche für militärische Zwecke oder im Dienste von Zoll, Polizei, „search and rescue“, Feuerwehr, Küstenwache oder ähnliche Dienste verwendet werden. Es handelt sich dabei um typische Einsätze als „Staatsluftfahrzeuge“ gemäss Art 2 Abs. 2 der Luftfahrtverordnung (LFV; SR 748.01).

Mit anderen Worten sind die EASA Vorschriften für diese Luftfahrzeuge nicht anwendbar, so dass für im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragene „Staatsluftfahrzeuge“ grundsätzlich die nationalen Vorschriften, u.a. bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (vgl. Verordnung über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, VLL; SR 748.215.1), zur Anwendung kommen.

Sobald aber ein Luftfahrzeug nur teilweise oder zeitweise für solche staatliche Spezialeinsätze verwendet und ansonsten zivil (privat oder gewerbsmässig) eingesetzt wird (sog. „dual-use“), wobei es den Anforderungen der EASA Grundverordnung und insbesondere den Ausführungsverordnungen zu entsprechen hat, ergeben sich infolge der zweispurig anzuwendenden Normen gewisse Besonderheiten, respektive spezielle Anforderungen, welche mit vorliegender Richtlinie festgelegt werden.

2. Geltungsbereich

Diese TM ist für Luftfahrzeuge anwendbar, welche grundsätzlich in den Geltungsbereich der EASA-Grundverordnung und deren Ausführungsverordnungen fallen (bei zivilem Einsatz), zeitweise oder teilweise aber auch im Sinne eines Staatsluftfahrzeuges gemäss Art. 1(2) der EASA-Grundverordnung verwendet werden.

Hinweis:

Über die Zuordnung eines Luftfahrzeuges im Sinne von Art. 1(2) der EASA Grundverordnung als Staatsluftfahrzeug entscheidet ausschliesslich das BAZL.

3. Verfahren zur Sicherstellung der Lufttüchtigkeit

Sobald ein Luftfahrzeug im Einsatz als sogenanntes Staatsluftfahrzeug ist und daher von der EASA Grundverordnung wie auch deren Ausführungsverordnungen ausgenommen wird, darf es nicht mehr mit einem EASA Lufttüchtigkeitszeugnis (EASA Form 25) in Verkehr gesetzt werden. Das Luftfahrzeug unterliegt zu diesem Zeitpunkt den nationalen Lufttüchtigkeitsanforderungen gemäss der Luftfahrtverordnung und der Verordnung über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen. Entsprechend wird für den Einsatz als Staatsluftfahrzeug ein nationales Lufttüchtigkeitszeugnis für die Inverkehrsetzung des Luftfahrzeuges benötigt. Das BAZL stellt für das betroffene Luftfahrzeug nebst dem EASA Form 25 (inkl. Lufttüchtigkeitsfolgezeugnis, EASA FORM 15a/b) ein nationales Lufttüchtigkeitszeugnis inkl. Prüfbestätigung aus. Je nachdem ob das Luftfahrzeug zivil oder als Staatsluftfahrzeug eingesetzt wird, sind die entsprechenden Bordpapiere durch den jeweiligen Betreiber an Bord des Luftfahrzeuges mitzuführen.

Weiter ist folgendes zu berücksichtigen:

- Sofern Instandhaltungs-/Änderungsarbeiten während dem Einsatz als Staatsluftfahrzeug nötig werden, sind diese ausschliesslich nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 durchzuführen und zu bescheinigen. Während den Einsätzen als Staatsluftfahrzeug dürfen am Luftfahrzeug keine Instandhaltungs-/Änderungsarbeiten durch den staatlichen Betreiber selber durchgeführt oder veranlasst werden.
- Im Flugreisebuch/„tech log“ des Luftfahrzeuges sind die nach einem Einsatz als Staatsluftfahrzeug durchgeführten Flugstunden/Cycles etc. nachzutragen und mit einer Bestätigung zu versehen, dass das Luftfahrzeug den EASA Lufttüchtigkeitsanforderungen entspricht.

Diese Pflichten sind im Miet-/Leasing- oder Gebrauchsüberlassungsvertrag zwischen dem zivilen Halter/Operator des Luftfahrzeuges und dem staatlichen Betreiber abzubilden.

Sofern die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges durch eine Lufttüchtigkeitsorganisation zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) verwaltet wird, stellen sich zusätzliche Anforderungen die es zu berücksichtigen gilt. Dies ist insbesondere bei komplexen Luftfahrzeugen oder bei gewerbsmässig eingesetzten Luftfahrzeugen gemäss M.A.201 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Fall.

Die CAMO muss ihr Lufttüchtigkeitshandbuch (CAME) mit einem zusätzlichen Kapitel, respektive Verfahren ergänzen. Dieses ist mit einem Änderungsantrag (PRA) durch das BAZL zu genehmigen. Dieses Verfahren hat die technischen, wie auch administrativ notwendigen Schritte zu beschreiben, welche sich aufgrund eines „dual-use“ aufdrängen.

Ergänzender Text in der Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME):

1.14.x Key Elements for Dry Lease Arrangements with State Organisations

- a) The aircraft to be leased is of a type already FOCA approved on the lessee's Air Operation Certificate (AOC).
- b) The lessee has to regulate the Limited Pilot Authorisation (Scope of Authorisation) in his OM and SOP'. Specifically the following :
 - i.) Pre-flight Checks
 - ii.) Daily Checks
 - iii.) Fitting/-out the Special Equipment
- c) The aircraft to be leased, is by registration, subject to existing AOC requirements of the lessor. The aircraft must have a valid Certificate of Airworthiness.
- d) The existing operator's maintenance arrangements remain valid for the duration of the lease. Specifically the following:
 - i.) Base and Line maintenance locations

- ii.) Technical Log procedures
- iii.) Maintenance Agreement/Contract with a Part-145 Organisation
- iv.) Maintenance Schedule/Program and procedures
- e) Any changes from the existing maintenance arrangements must be supported by a written agreement, which should take the form of an addendum to the lessor's maintenance agreement/contract.
- f) At a location away from home base the lessee should transfer daily copies of the relevant Sector Record Page's (Tech Log) to the lessor of the aircraft that have been operated under the "lease" arrangement.
- g) The lessee should formulate an Aircraft Lease Agreement that identifies the following:
 - i.) Aircraft details (Type)
 - ii.) Operator Details - Name, Telephone, Fax, Contact Name
 - iii.) Lessee/Lessor declaration and Acceptance
- h) The FOCA Section Certification Flight Operations will be informed by the Operator or Continuing Airworthiness Manager of the proposed lease prior to it occurring.
- i) During the operation of the aircraft as a "State"-Aircraft, the original EASA Certificate of Airworthiness (CofA) and the ARC must be removed from the aircraft and replaced by the national CofA (Lufttüchtigkeitszeugnis) and national ARC (Prüfbescheinigung)

*** ENDE ***