

Allgemeine Informationen zum Import von Luftfahrzeugen aus Militärischem Betrieb/Verwendung/Register Juni 2010

Die Übernahme von Luftfahrzeugen und Komponenten vom militärischen Betrieb ist grundsätzlich sehr komplex und ist jedenfalls im Einzelfall zu betrachten.

Die Grundproblematik ist, dass es keine gegenseitigen Abkommen gibt. Die militärischen und zivilen Luftfahrt Behörden sowie auch der Betrieb sind vollständig getrennt und haben ihre eigenständigen Verfahren. Militärische Luftfahrzeuge sind keine ICAO Luftfahrzeuge somit gilt die Lufttüchtigkeit nur National (innerhalb des Staates). Aus Kostenüberlegungen gibt es international diverse Bestrebungen der gegenseitigen Anerkennung von Tätigkeiten/Zulassungen.

Annex II oder EASA Luftfahrzeug ?

Innerhalb der EU definiert die EASA Basic Regulation EC 216/2008 dass militärische Luftfahrzeuge generell ausgenommen sind. Der Annex II regelt die Ausnahmen und somit auch die eventuelle Übernahme.

- (d) aircraft that have been in the service of military forces, unless the aircraft is of a type for which a design standard has been adopted by the Agency;

Es gilt nun festzustellen inwieweit es sich um EASA/Annex II Luftfahrzeuge handelt oder nicht, dazu ist eindeutig von Seiten des Militärs (Exportland) zu bestätigen, dass das Luftfahrzeug dem gültigen EASA Type Design entspricht, betrieben und gewartet wurde. Die Continuing Airworthiness ist ein integrativer Bestandteil einer Musterzulassung, insbesondere, dass keine Betriebsgrenzen überschritten wurden. Kann das von Seiten des Heeres nicht betätigt werden, so handelt es sich um Annex II Luftfahrzeuge und es ist nur eine eingeschränkte Zulassung im Rahmen einer eingeschränkten Musterprüfung nach ZLLV 2010, LTH46 möglich.

Militärische Luftfahrtbehörden sind nicht verpflichtet derartige Bescheinigungen auszustellen.

Inhalt einer Bescheinigung über das Baumuster und die Lufttüchtigkeit?

Sind es EASA Luftfahrzeuge, so handelt es sich um einen Import in die EU, das Militär, als eigene Luftfahrtbehörde ist keine zivile EU Organisation und durch die Basic Regulation grundsätzlich nicht betroffen. Für die Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses gelten die Bestimmungen des Part 21. im speziellen des 21.A.174 b (3). Es ist daher von Seiten des Militärs analog zu einem Export LTZ der Airworthiness Status zu bestätigen. Der Airworthiness Status ist dabei der Zustand der Lufttüchtigkeit und beinhaltet auch Betriebsstunden/ Landungen inklusive Komponenten.

- (ii) originating from a non-member State:

- a statement by the competent authority of the State where the aircraft is, or was, registered, reflecting the airworthiness status of the aircraft on its register at time of transfer.

Wesentlich dabei ist eine detaillierte Auflistung aller Abweichungen zum EASA Type Design (Kennblatt)

- a weight and balance report with a loading schedule.
- the flight manual when such material is required by the applicable airworthiness code for the particular aircraft.
- historical records to establish the production, modification, and maintenance standard of the aircraft, including all limitations associated with a restricted certificate of airworthiness under 21A.184(c).
- a recommendation for the issuance of a certificate of airworthiness or restricted certificate of airworthiness and an airworthiness review certificate following an airworthiness review in accordance with Part M.

Die alleinige Ausstellung eines Export CofAs der Herstellung reicht nicht aus. Alle Abweichungen müssen immer „zivilisiert“, das heißt auf zivilen Stand zurückgeführt. Aufgrund der Abweichungen ergeben sich die erforderlichen Arbeiten im Rahmen des Imports, diese können sehr umfangreich und kostenintensiv sein.

Wenn Annex II ?

Kann das EU Type Design von Seiten des Militärs nicht bestätigt werden, so handelt es sich um Annex II Luftfahrzeuge (National) und es ist nur eine eingeschränkte Zulassung im Rahmen einer eingeschränkten Musterprüfung nach ZLLV 2010, LTH46 möglich (wenn überhaupt möglich, kein Rechtsanspruch).

Der Betrieb mit Sonderlufttüchtigkeitszeugniss ist national beschränkt und jedenfalls nur sehr eingeschränkt (nicht gewerblich) möglich.

Wenn EASA ?

Sind es EASA Luftfahrzeuge, so handelt es sich um einen Import in die EU, das Militär, als eigene Luftfahrtbehörde ist keine zivile EU Organisation und durch die Basic Regulation grundsätzlich nicht betroffen.

Für die Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses gelten die Bestimmungen des Part 21. im speziellen des 21.A.174 b (3). Es ist daher von Seiten des Militärs analog zu einem Export LTZ der Airworthiness Status zu bestätigen. Der Import erfolgt sonst wie für alle anderen Luftfahrzeuge entsprechend part 21 und die entsprechenden Nachweise sind vorzulegen.

Alle Details des Part 21 und Part M gelten, ergeben sich direkt aus dem Regelwerk, zu erwähnen wäre hier jedenfalls 21.A.184 a

2. used aircraft:

- (i) upon presentation of the documentation required by 21A.174(b)(3) demonstrating that
 - the aircraft conforms to a design approved by the Agency under a restricted type-certificate or in accordance with ► M4 specific airworthiness specifications ◀, and
 - the applicable airworthiness directives have been complied with, and
 - the aircraft has been inspected in accordance with the appropriate provisions of Part M; and
- (ii) when the competent authority of the Member State of registry is satisfied that the aircraft conforms to the approved design and is in condition for safe operation. This may include inspections by the competent authority of the Member State of registry.

Bedeutung einer Export-Bescheinigung über das Baumuster und die Lufttüchtigkeit ?

Im zivilen Bereich ist die Bescheinigung aufgrund der ICAO Vorgaben ein Export Lufttüchtigkeitszeugnis. Die Anerkennung erfolgt normalerweise über Bilaterale Agreements, z.B. mit den USA. Im Einzelfall erfolgt eine direkte Koordination zwischen den Luftfahrtbehörden, ausgenommen bei den bilateralen Agreements besteht keine Verpflichtung zur Anerkennung der Bescheinigungen.

Entsprechend 21.A174 (c) ist die Bescheinigung zeitlich befristet, kann jedoch auch erweitert werden.

- (c) Unless otherwise agreed, the statements referred to in subparagraphs (b)(2)(i) and (b)(3)(ii) shall be issued no more than 60 days before presentation of the aircraft to the competent authority of the Member State of registry.

Die ausstellende Behörde haftet für den Inhalt, von der Import Behörde erfolgen in der Regel keine weiteren technischen Prüfungen sind aber möglich.

Im Rahmen von Verkaufsverträgen ist eine Export Bescheinigung üblicherweise ein wesentlicher Bestandteil. Durch dieses Zertifikat ist der technische Zustand in Bezug auf die Lufttüchtigkeit (Airworthiness) klar definiert. Die Gültigkeit eines Verkaufsvertrages ist oft erst bei Ausstellung eines Export Zertifikates gegeben.

Komponenten ?

Grundsätzlich beinhaltet die Export-Bescheinigung auch alle Komponenten, insbesondere Produkte wie Triebwerk und Propeller. Erfolgte die Instandhaltung/Überholung der Komponenten nicht nach Herstellervorgaben, so ist es wesentlich dass diese auch in den Bescheinigungen angegeben werden.

Alle laufzeitbegrenzten (Betriebsstunden und kalendarisch) Bauteilen sowie getauschte Komponenten müssen dann rezertifiziert (grundüberholt) werden, wenn keine gleichwertigen EASA Form One vorliegen.

Der Lebenslauf seit Herstellung muss lückenlos dokumentiert sein. Die entsprechenden Logbücher müssen auch an den neuen Halter/Eigentümer übergeben werden.

Data Plates/ Typenschilder dürfen nicht entfernt sein.

Instandhaltungsprogramm – Phase In

Wurde die Instandhaltung anders als im Herstellerprogramm beschrieben durchgeführt, so ist das beim Import zu berücksichtigen.

Ein Phase in Programm wäre erforderlich

Eine Standzeit , Konservierungen etc müssen eingehalten werden.

Registrierung, Eigentumsnachweis, Demilitarisierung ?

Die Bestätigungen von Seiten des Militärs müssen von kompetenter Stelle zu erfolgen, die Personen müssen dafür zeichnungsberechtigt sein.

Für die zivile Registrierung gelten die Bestimmungen der ZLLV, ein Eigentumsnachweis sowie eine Deregistrierungsbescheinigung sind erforderlich.

Eine Demilitarisierung entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen hat zu erfolgen.

Betriebsunterlagen ?

Die militärischen Betriebsunterlagen müssen durch die zivilen ersetzt werden. Von Seiten des Militärs muss bescheinigt werden, dass die zivilen Betriebsvorgaben (Betriebsgrenzen) eingehalten wurden.