

Inhaltsverzeichnis

0 Revisionsverzeichnis	1
1 Zweck	1
2 Geltungsbereich	1
3 Inkrafttreten	1
4 Beschreibung/Regelung	2
4.1 Hintergrund	2
4.2 AltMOC zu AMC1 CAMO.A.305 (c) Punkt (e) und (g)	3
5 Beurteilung	3
6 Anlagen und Anhänge	3
7 Hinweise	4

0 Revisionsverzeichnis

<i>Rev. Nr.</i>	<i>Datum</i>	<i>Ergänzungen/Änderungen</i>
Rev. 0	15.12.2021	Erstausgabe

1 Zweck

Dieser Lufttüchtigkeitshinweis (LTH), basierend auf der Rechtsgrundlage des § 31 Abs. 6 ZLLV 2010 (BGBl. II Nr. 143/2010 idgF), legt unter Bezugnahme auf die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014, Anhang Vc (Teil-CAMO), CAMO.B.120 (b) und (e) alternative Nachweisverfahren (*Alternative Means of Compliance / AltMoC*) in Bezug auf die Qualifikationsanforderungen von Safety Managern in CAMOs von Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 fest.

Die mit dem gegenständlichen LTH unter Punkt 4.2 veröffentlichten AltMoC können alternativ zu den von der EASA veröffentlichten annehmbaren Nachweisverfahren (*Acceptable Means of Compliance / AMC*) angewendet werden. Durch deren Einhaltung werden die Anforderungen gemäß CAMO.A.305 (c) der VO (EU) Nr. 1321/2014 idgF ebenfalls als erfüllt angesehen.

2 Geltungsbereich

Dieser LTH gilt für CAMOs von Luftfahrtunternehmen (AOC), die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen sind.

3 Inkrafttreten

Dieser LTH tritt am 15.12.2021 in Kraft.

Revisionen treten zum jeweiligen in Kapitel 0 (Revisionsverzeichnis) angegebenen Datum in Kraft.

4 Beschreibung/Regelung

4.1 Hintergrund

Um den Bestimmungen gemäß Teil-CAMO der VO (EU) Nr. 1321/2014 zu entsprechen, muss jede CAMO ein Managementsystem einführen.

Gemäß CAMO.A.305 (a) (5) muss außerdem eine Person (Safety Manager / SM) benannt werden, die, im Rahmen des Managementsystems für die Entwicklung, Verwaltung und Beibehaltung wirksamer Sicherheitsmanagementverfahren zuständig ist.

Nachdem das Managementsystem einer CAMO im Fall von Luftfahrtunternehmen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen sind, ein integraler Bestandteil des Managementsystems des Betreibers sein muss, soll die SM-Funktion aus dem Flugbetrieb und der CAMO zusammengelegt werden.

Die Anforderungen an den SM gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014, Teil-CAMO, sind jedoch nicht ident mit jenen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, Teil-ORO.

Gemäß CAMO.A.305 (c) muss der SM in der Lage sein, einschlägige Kenntnisse, Hintergrundwissen und ausreichende Erfahrungen in Bezug auf die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen sowie anwendungsbereite Kenntnisse dieser Verordnung nachzuweisen.

AMC1 CAMO.A.305 (c) Punkt (e) führt dazu aus:

“(e) a relevant engineering degree or an aircraft maintenance technician qualification with additional education that is acceptable to the competent authority. ‘Relevant engineering degree’ means an engineering degree from aeronautical, mechanical, electrical, electronic, avionic or other studies that are relevant to the maintenance and/or continuing airworthiness of aircraft/aircraft components;”

Um einen SM, der bereits im Flugbetrieb eines gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmens anerkannt ist, auch für die CAMO einsetzen zu können, können alternativ zu den in AMC1 CAMO.A.305 (c) Punkt (e) angeführten Qualifikationsanforderungen in Bezug auf

- *relevant engineering degree or*
- *aircraft maintenance technician qualification with additional education*

auch die folgenden AltMoC angewendet werden:

4.2 AltMOC zu AMC1 CAMO.A.305 (c) Punkt (e) und (g)

Die Qualifikation nach Teil-CAMO bezüglich der zwei oben genannten Anforderungen ist als ausreichend anzusehen, wenn folgende Rahmenbedingungen erfüllt sind:

1. Alle weiteren Anforderungen an den Safety Manager aus Teil-CAMO in Bezug auf Wissen und Kenntnisse sind erfüllt.
2. Der SM hat eine berufliche Qualifizierung im flugbetrieblichen Bereich (z.B. ATPL für eines der betreuten Muster).
3. Der SM wird gemäß GM1 CAMO.A.305(a)(5) Punkt (a) von zusätzlichem Sicherheitspersonal unterstützt, dass mindestens die Anforderungen gemäß AMC1 CAMO.A.305 (c) erfüllt. Die Rahmenbedingungen für diese Unterstützung sind in einem CAME-Verfahren beschrieben, aus dem auch die damit einhergehenden Rechte und Pflichten hervorgehen. Die Änderung dieses Verfahrens bedarf einer vorherigen Genehmigung durch die Behörde.
4. Die Organisation erstellt ein Trainingsprogramm mit dem Ziel ein adäquates Verständnis für Instandhaltung und die Prinzipien und Konzepte der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu erlangen. Das Trainingsprogramm muss von der Behörde akzeptiert werden und soll jedenfalls folgende Punkte beinhalten:
 - Der SM hat ein mindestens zweiwöchiges Praxistraining (10 Arbeitstage in Vollzeit) in der CAMO absolviert. Dabei hat er im Besonderen Einblick in die folgenden Bereiche erhalten:
 - AMP Erstellung und Pflege, inkl. Zuverlässigkeitsprogramm, MSG Methode (wenn anwendbar)
 - Planungszyklus (Instandhaltungsplanung, Beauftragung eines Instandhaltungsbetriebs, Rücklaufkontrolle, Pflege der Betriebszeiten, Umgang mit den Instandhaltungsaufzeichnungen, Aktualisierung der Planung)
 - Umgang der CAMO mit Beanstandungen im Technischen Bordbuch des Luftfahrzeugs (TLB)
 - Ggf. Zusammenarbeit der CAMO mit dem Unterauftragnehmer (wenn anwendbar)
 - Ggf. Prüfung der Lufttüchtigkeit (wenn anwendbar)
 - Weitere Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Teil-M, Unterabschnitt C
 - Weitere Aufgaben der CAMO nach CAMO.A.315
 - Der SM hat ein mindestens einwöchiges Praxistraining (5 Arbeitstage in Vollzeit) im eigenen oder vertraglich gebundenen Instandhaltungsbetrieb der CAMO absolviert. Dabei hat er vorzugsweise die Instandhaltung der LFZ begleitet, die von der CAMO betreut werden.

5 Beurteilung

Eine Beurteilung, mit der nachgewiesen wird, dass die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 eingehalten werden, wurde durchgeführt und wird neben dem hier beschriebenen alternativen Nachweisverfahren der EASA vorgelegt.

6 Anlagen und Anhänge

Keine.

**Abteilung
LFA****Alternatives Nachweisverfahren betreffend
Qualifikation - Safety Manager CAMO****7 Hinweise**

Dieser LTH wird in luftfahrtüblicher Weise auf der Website der Austro Control GmbH kundgemacht und damit allen Betroffenen gemäß CAMO.B.120 (e) Z 1 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 idgF zur Verfügung gestellt.

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) wurde über diese behördlichen AltMoC gemäß CAMO.B.120 (e) Z 2 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 idgF benachrichtigt.

Die Verwendung dieser AltMoC stellen eine mögliche Alternative zu den bestehenden AMC dar, d.h. den CAMOs steht es frei, ob sie das AMC oder das AltMoC anwenden.