



Was passiert mit Beanstandungen?

Sollten während der Überprüfung Beanstandungen am Luftfahrzeug oder dessen Luftfahrzeugakte festgestellt werden, so werden diese in einem Protokoll vermerkt und durch eine Risiko-Analyse bewertet. Das Protokoll wird dem Luftfahrzeughalter bzw. der CAMO nach der Überprüfung postalisch zugeschiedt. Die Beanstandungen müssen in einer dem Risiko entsprechenden, vom ACAM-Inspektor vorgegebenen Frist behoben werden. Dieser Zeitraum beträgt bei kleineren Beanstandungen in der Regel 60 Tage.

Bei sicherheitskritischeren Beanstandungen wird die Frist verkürzt. Bei gravierenden Beanstandungen, wenn die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges ernsthaft gefährdet ist, kann sogar das Airworthiness Review Certificate (ARC) ausgesetzt oder widerrufen werden. In diesem Fall darf das Luftfahrzeug bis zur Behebung der Beanstandung nicht weiter betrieben werden.

Der Luftfahrzeughalter bzw. die CAMO ist für die fristgerechte Behebung der Beanstandungen verantwortlich. Dem LBA ist eine entsprechende Rückmeldung zu geben. Nachweisdokumente sind zum Schließen einer Beanstandung grundsätzlich erforderlich.

Zusätzlich zur Behebung der Beanstandungen ist durch den Luftfahrzeughalter die Erstellung einer Ursachenanalyse erforderlich. Hier sollen die Ursachen der Beanstandungen ermittelt werden. Ziel dabei ist es, Beanstandungen dieser Art zukünftig zu vermeiden.

Informationen zu ACAM

Weitere Informationen zu ACAM erhalten Sie im Internetangebot des Luftfahrt-Bundesamts unter www.lba.de.

Hier finden Sie u. a. Hinweise zu:

- den Rechtsgrundlagen,
- der Vorgehensweise des LBA,
- der Vor- bzw. Nachbereitung einer ACAM-Überprüfung

sowie

- zum Erstellen einer Ursachenanalyse.

Für weitere Fragen oder Anregungen steht Ihnen das ACAM-Team des Luftfahrt-Bundesamtes unter acam@lba.de zur Verfügung.

Falls Sie Unterstützung im Zusammenhang mit konkreten ACAM-Überprüfungen benötigen, dann wenden Sie sich bitte ebenfalls an die genannte E-Mail-Adresse oder an den jeweils zuständigen ACAM-Inspektor.

Wie Sie uns erreichen

Luftfahrt-Bundesamt
Referat T2 · ACAM-Team
Hermann-Blenk-Straße 26 · 38108 Braunschweig

Postanschrift:
Luftfahrt-Bundesamt · 38144 Braunschweig
Telefon +49 (0) 531 23 55-5210
Telefax +49 (0) 531 23 55-5299

acam@lba.de · www.lba.de



Herausgeber
Luftfahrt-Bundesamt

Bildnachweis
Luftfahrt-Bundesamt

Luftfahrt-Bundesamt ACAM

Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring

Das System zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen ist auf Grundlage der Luftfahrt-Gesetzgebung der Europäischen Union (EU) eingerichtet worden. Für das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) bedeutet dies unter anderem die Aufgabe der Umsetzung der Aufgabe ACAM.



Was ist ACAM?

ACAM ist die Abkürzung für „Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring“, auf Deutsch „Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen“. Ihre rechtliche Verankerung finden die ACAM-Überprüfungen insbesondere im Teil-M als Anhang I zur Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

ACAM fordert vom Luftfahrt-Bundesamt die Einrichtung eines Monitoring Systems, mit dem der Lufttüchtigkeitsstatus der nationalen Luftfahrzeugflotte behördenseitig überwacht werden kann. In Deutschland sieht dieses System vor, dass das LBA in Stichproben deutsch registrierte Luftfahrzeuge auf deren Lufttüchtigkeit überprüft.

Die ACAM-Überprüfungen des LBA finden dabei zusätzlich zu den in regelmäßigen Abständen durchgeführten Prüfungen der Lufttüchtigkeit statt, die durch genehmigte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO = Continuing Airworthiness Management Organisation) durchgeführt werden. Die Kontrollen erfolgen angemeldet oder unangemeldet, während der Stand- oder Liegezeiten des Luftfahrzeuges sowie während des laufenden Betriebes auf allen deutschen Flughäfen und Flugplätzen.

Welche Luftfahrzeuge werden kontrolliert?

Von den stichprobenartig durchgeführten Kontrollen sind sowohl die deutsch registrierten Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt als auch die der gewerblichen Luftfahrt betroffen. Die Überprüfungen werden ausschließlich durch Fachspezialisten des LBA (Ingenieure, Freigabeberechtigtes Personal u. a.) durchgeführt.

Die Ergebnisse der Überprüfungen werden im LBA gesammelt und ausgewertet, um Aussagen über den Lufttüchtigkeitszustand der deutschen Luftfahrzeugflotte treffen zu können. Stellt das LBA sicherheitskritische Trends oder Entwicklungen fest, werden umgehend Gegenmaßnahmen eingeleitet.

Wie wird die Inspektion durchgeführt?

Die Auswahl der Luftfahrzeuge erfolgt teils nach dem Zufallsprinzip, teils risikobasiert oder aufgrund interner Erfahrungen im Luftfahrt-Bundesamt. So wird sichergestellt, dass nicht nur bereits bekannte Problembe- reiche überwacht, sondern auch unbekannte Probleme und Schwachstellen erkannt werden können. Das ACAM-Team des LBA überprüft alle Luftfahrzeuge –

vom Verkehrsflugzeug, über das Segelflugzeug bis hin zum Hubschrauber oder Heißluftballon.

Es gibt zwei unterschiedliche ACAM-Inspektionen:

Ramp Surveys sind unangemeldete, stichprobenartige Überprüfungen der Luftfahrzeuge während des Betriebs auf Flugplätzen oder Flughäfen. Dieser Vorgang dauert in der Regel etwa 30 Minuten, kann in begründeten Fällen aber auch länger dauern.

In-depth Surveys sind umfangreiche Überprüfungen, bei denen neben dem Luftfahrzeug auch die Luftfahrzeugdokumentation überprüft wird. Im Gegensatz zu Ramp Surveys finden diese Überprüfungen angemeldet unter Terminabsprache mit dem Halter statt. Abhängig von der Größe des Luftfahrzeugs dauert dieser Vorgang ein bis zwei Tage, wobei das Luftfahrzeug nicht länger als einen Arbeitstag zur Verfügung stehen muss.

Was wird überprüft?

Ein wesentlicher Bestandteil der ACAM-Inspektionen ist die technische Überprüfung der Luftfahrzeuge. Im Rahmen der „Ramp Surveys“ bezieht sich die technische Überprüfung überwiegend auf sichtbare Mängel. In dieser kurzen Zeit ist es z. B. nicht möglich, Abdeckungen oder

Wartungsklappen zu öffnen. Neben den technischen Aspekten erfolgt auch eine Überprüfung der Dokumente, die während des Betriebes an Bord mitgeführt werden müssen sowie der Notausrüstung.

„In-depth Surveys“ werden nach Terminabsprache mit dem Halter durchgeführt und können während der Instandhaltungsliegezeit erfolgen. Dabei werden sowohl der technische Zustand als auch die Übereinstimmung des Luftfahrzeuges mit der Luftfahrzeugdokumentation (L-Akte), sowie die Prüfung der Luftfahrzeugpapiere und Notausrüstung bewertet.

Die Prüfung der Luftfahrzeugdokumentation umfasst u. a.:

- den LTA-Status,
- eingerüstete Modifikationen (z. B. STCs),
- durchgeführte Reparaturen,
- den Status der Instandhaltung,
- die Betriebszeitaufzeichnungen,
- das Instandhaltungsprogramm.