

# AMC und GM zur DEMAR CAMO

A1-275/3-8912



Allgemeine Regelungen



Strategisch-politische  
Dokumente



Konzeptionelle  
Dokumentenlandschaft



Dokumentenlandschaft  
Einsatz



Technische Regelungen



Regelungsnahе  
Dokumente



Druckschriften

**Detailinformationen**

<b>Zweck der Regelung:</b>	Annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen zu den German Military Airworthiness Requirements bezüglich der Anforderungen an Organisationen für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
<b>Geltungsbereich:</b>	Bundeswehr
<b>Datum Gültigkeitsbeginn:</b>	19.11.2024
<b>Herausgebende Stelle:</b>	Luftfahrtamt der Bundeswehr Abteilung 1
<b>Einsatzrelevanz:</b>	Ja
<b>Berichtspflichten:</b>	Nein
<b>Regelungsnummer, Version:</b>	A1-275/3-8912, Version 1
<b>Ersetzt:</b>	Entfällt
<b>Veröffentlichung im:</b>	NICHT ZUTREFFEND
<b>Aktenzeichen:</b>	56-01-05
<b>Beteiligte Interessenvertretungen:</b>	Hauptpersonalrat beim BMVg Hauptschwerbehindertenvertretung beim BMVg Gesamtvertrauenspersonenausschuss beim BMVg
<b>Gebilligt durch:</b>	Amtschef Luftfahrtamt der Bundeswehr
<b>Datum nächste Überprüfung:</b>	18.11.2029
<b>Bestellnummer/DSK:</b>	Entfällt

### Hinweise zur Anwendung

Zur DEMAR CAMO werden mit dieser Regelung annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance (AMC)) und Anleitungen (Guidance Material (GM)) durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) herausgegeben. Sofern Antragssteller Anforderungen der DEMAR CAMO entlang dieser AMC erfüllen, ist dies als Grundlage für eine positive Genehmigungsentscheidung durch das LufABw hinreichend. Sollen Anforderungen auf andere Weise erfüllt werden, wird dies im Zuge einer Einzelfallprüfung im Rahmen des Prüfungs-/Genehmigungsverfahrens auf hinreichende Erfüllung der Anforderungen durch das LufABw geprüft. AMC stellen deshalb keine ausschließliche Vorgabe dar. Mit den AMC werden gegenüber den entsprechenden DEMAR weder neue Anforderungen eingeführt noch deren Anforderungen gelockert. GM erläutern die Bedeutung einer Anforderung im Sinne einer Leitlinie. Nationale Abweichungen von bzw. Ergänzungen zu den EMAR CAMO AMC & GM, Edition 1 wurden unter Verwendung eines -DE gekennzeichnet.

## Inhaltsverzeichnis

<b>ALLGEMEINES .....</b>	<b>10</b>
GM 1 zu DEMAR CAMO Definitionen .....	10
<b>ABSCHNITT A – ANFORDERUNGEN AN DIE ORGANISATION .....</b>	<b>15</b>
AMC1 CAMO.A.115 Antrag auf eine Organisationsgenehmigung .....	15
AMC2 CAMO.A.115 Antrag auf eine Organisationsgenehmigung .....	15
ALLGEMEINES .....	15
GM1 CAMO.A.115(b) Antrag auf eine Organisationsgenehmigung .....	15
VERFAHREN FÜR ÄNDERUNGEN, FÜR DIE KEINE VORHERIGE GENEHMIGUNG ERFORDERLICH IST .....	15
AMC1 CAMO.A.115(b)(2) Antrag auf eine Organisationsgenehmigung .....	16
DOKUMENTATION ZUM NACHWEIS DER EINHALTUNG .....	16
AMC1 CAMO.A.125(d)(3) Genehmigungsumfang und Vorrechte .....	16
VERGABE VON AUFGABEN DES MANAGEMENTS DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT ALS UNTERAUFTRÄGE .....	16
GM1 CAMO.A.125(e) Genehmigungsumfang und Vorrechte .....	18
GM1 CAMO.A.125(f) Genehmigungsumfang und Vorrechte .....	18
AMC1 CAMO.A.130 Änderungen bei der Organisation .....	18
ZEITFENSTER FÜR DEN ANTRAG .....	18
AMC2 CAMO.A.130 Änderungen bei der Organisation .....	19
ÄNDERUNGSMANAGEMENT .....	19
GM1 CAMO.A.130 Änderungen bei der Organisation .....	19
ÄNDERUNGEN, DIE EINE VORHERIGE ODER KEINE VORHERIGE GENEHMIGUNG ERFORDERN .....	19
GM1 CAMO.A.130(a)(1) Änderungen bei der Organisation .....	20
ÄNDERUNGEN, DIE DEN GELTUNGSBEREICH DER GENEHMIGUNG ODER DEN GENEHMIGUNGSUMFANG BETREFFEN .....	20
GM2 CAMO.A.130(a)(1) Änderungen bei der Organisation .....	20
ÄNDERUNG DES NAMENS DER ORGANISATION .....	20
GM1 CAMO.A.130(b) Änderungen bei der Organisation .....	20
ÄNDERUNGEN, DIE EINE VORHERIGE GENEHMIGUNG ERFORDERN (AUSSER MIT DEMAR CAMO.A.130(a) ABGEDECKT) .....	20
AMC1 CAMO.A.130(c)-DE Änderungen bei der Organisation .....	21
ÄNDERUNGEN, DIE KEINER VORHERIGEN GENEHMIGUNG BEDÜRFEN .....	21
GM1 CAMO.A.130(c)-DE Änderungen bei der Organisation .....	21
ÄNDERUNGEN, DIE KEINER VORHERIGEN GENEHMIGUNG BEDÜRFEN .....	21
AMC1 CAMO.A.150 Beanstandungen .....	22
ALLGEMEINES .....	22
GM1 CAMO.A.150 Beanstandungen .....	22
URSACHENANALYSE .....	22
AMC1 CAMO.A.160 Meldung von Ereignissen .....	22
ALLGEMEINES .....	22
AMC2 CAMO.A.160 Meldung von Ereignissen .....	23
GM1 CAMO.A.160 Meldung von Ereignissen .....	23

ZWINGEND VORGESCHRIEBENE MELDUNGEN – ALLGEMEINES	23
GM1 CAMO.A.160(b) Meldung von Ereignissen .....	24
HALTER BZW: HALTERIN DER KONSTRUKTIONSGENEHMIGUNG	24
GM1 CAMO.A.200 Managementsystem .....	24
ALLGEMEINES	24
AMC1 CAMO.A.200(a)(1) Managementsystem .....	27
ORGANISATION UND VERANTWORTUNG	27
GM1 CAMO.A.200(a)(1) Managementsystem.....	28
SICHERHEITSMASSNAHMENGRUPPE	28
GM2 CAMO.A.200(a)(1) Managementsystem.....	29
BEDEUTUNG DER BEGRIFFE „VERANTWORTUNG“ UND „ZUSTÄNDIGKEIT“	29
AMC1 CAMO.A.200(a)(2) Managementsystem .....	29
SICHERHEITSRICHTLINIEN & -ZIELE	29
GM1 CAMO.A.200(a)(2) Managementsystem.....	30
SICHERHEITSRICHTLINIEN	30
AMC1 CAMO.A.200(a)(3) Managementsystem .....	31
SCHLÜSSELPROZESSE DES SICHERHEITSMANAGEMENTS	31
GM1 CAMO.A.200(a)(3) Managementsystem.....	33
SICHERHEITSRISIKOMANAGEMENT – SCHNITTSTELLEN ZWISCHEN ORGANISATIONEN	33
GM2 CAMO.A.200(a)(3) Managementsystem.....	34
ÄNDERUNGSMANAGEMENT	34
AMC1 CAMO.A.200(a)(4) Managementsystem .....	36
SICHERHEITSKOMMUNIKATION	36
GM1 CAMO.A.200(a)(4) Managementsystem.....	36
SICHERHEITSFÖRDERUNG	36
GM1 CAMO.A.200(a)(5) Managementsystem.....	37
DOKUMENTATION DES MANAGEMENTSYSTEMS	37
AMC1 CAMO.A.200(a)(6) Managementsystem .....	37
AMC2 CAMO.A.200(a)(6) Managementsystem .....	38
AMC3 CAMO.A.200(a)(6) Managementsystem .....	39
AMC4 CAMO.A.200(a)(6) Managementsystem .....	39
ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG – SYSTEM ZUR RÜCKMELDUNG	39
GM1 CAMO.A.200(a)(6) Managementsystem.....	40
FUNKTION ZUR ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG	40
GM1 CAMO.A.200(a)(6) und CAMO.B.300 Managementsystem und Aufsichtsgrundsätze .	40
NUTZEN VON INFORMATIONEN- UND KOMMUNIKATIONSTECHNOLOGIEN (IKT) ZUR DURCHFÜHRUNG VON FERNAUDITS	40
AMC1 CAMO.A.202 Internes Sicherheitsmeldesystem.....	43
ALLGEMEINES	43
GM1 CAMO.A.202 Internes Sicherheitsmeldesystem .....	44
ALLGEMEINES	44
GM1 CAMO.A.205 Aufträge und Unteraufträge .....	44
VERANTWORTUNG BEI VERGABE VON INSTANDHALTUNGS-AUFTRÄGEN UND/ODER LUFTTÜCHTIGKEIT-SÜBERPRÜFUNGEN ODER BEI VERGABE VON TÄTIGKEITEN DES MANAGEMENTS DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT	44
AMC1 CAMO.A.215 Einrichtungen .....	45
ALLGEMEINES	45
AMC1 CAMO.A.220 Führen von Aufzeichnungen.....	45

ALLGEMEINES	45
AMC2 CAMO.A.220 Führen von Aufzeichnungen.....	46
AUFZEICHNUNGEN ÜBER DAS MANAGEMENT DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT	46
GM1 CAMO.A.220 Führen von Aufzeichnungen.....	46
AUFZEICHNUNGEN	46
AMC1 CAMO.A.220(c)(1)(ii) Führen von Aufzeichnungen .....	47
AUFZEICHNUNGEN ÜBER PERSONAL FÜR DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT	47
AMC1 CAMO.A.300 Handbuch für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME) .....	47
AMC2 CAMO.A.300 Handbuch für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME) .....	50
GM1 CAMO.A.300 Handbuch für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME).....	50
AMC1 CAMO.A.300(a)(1) Handbuch für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME) .....	51
ERKLÄRUNG DER ACCOUNTABLE MANAGERIN BZW. DES ACCOUNTABLE MANAGERS	51
AMC1 CAMO.A.305(a) Anforderungen an das Personal.....	52
ACCOUNTABLE MANAGERIN BZW. ACCOUNTABLE MANAGER	52
AMC1 CAMO.A.305(a)(3) Anforderungen an das Personal .....	52
MANAGEMENTSTRUKTUR DES MANAGEMENTS DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT	52
GM1 CAMO.A.305(a)(3) Anforderungen an das Personal.....	52
VERANTWORTUNG FÜR DIE EINHALTUNG	52
AMC1 CAMO.A.305(a)(4); (a)(5) Anforderungen an das Personal.....	53
GM1 CAMO.A.305(a)(5) Anforderungen an das Personal.....	54
SICHERHEITSMANAGERIN BZW. SICHERHEITSMANAGER	54
AMC1 CAMO.A.305(b)(2) Anforderungen an das Personal .....	55
POST HOLDER	55
AMC1 CAMO.A.305(c) Anforderungen an das Personal.....	55
KENNTNISSE, HINTERGRUND UND ERFAHRUNG DER BENANNTEN PERSON(EN)	55
AMC1 CAMO.A.305(c)-DE Anforderungen an das Personal.....	56
ANNEHMBARE ZUSATZAUSBILDUNG	56
AMC1 CAMO.A.305(d) Anforderungen an das Personal.....	57
AUSREICHENDES PERSONAL	57
GM1 CAMO.A.305(f) Anforderungen an das Personal.....	57
BERECHTIGTE PERSONEN ZUR VERLÄNGERUNG EINER BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT	57
AMC1 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal.....	58
ZIELE DER BEWERTUNG DER BEFÄHIGUNG	58
AMC2 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal.....	60
VERFAHREN FÜR DIE BEWERTUNG DER BEFÄHIGUNG	60
AMC3 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal.....	60
SICHERHEITSSCHULUNG (EINSCHLIESSLICH MENSCHLICHE FAKTOREN)	60
AMC4 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal.....	62
SONSTIGE AUSBILDUNGEN	62
AMC5 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal.....	63
ERST- UND WIEDERHOLUNGS AUSBILDUNG	63

GM1 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal.....	63
SICHERHEITSSCHULUNG (EINSCHLIESSLICH MENSCHLICHE FAKTOREN)	63
GM2 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal.....	64
LEHRPLAN FÜR DIE ERSTAUSBILDUNG IM BEREICH SICHERHEIT	64
GM3 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal.....	67
BEFÄHIGUNG DER SICHERHEITSMANAGERIN BZW. DES SICHERHEITSMANAGERS	67
GM3 CAMO.A.305(g)-DE Anforderungen an das Personal.....	67
AMC1 CAMO.A.310(a) Qualifikationen des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit....	67
ALLGEMEIN	67
AMC1 CAMO.A.310(a)(3) Qualifikationen des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit	69
AUSBILDUNG IN DER LUFTFAHRTTECHNISCHEN INSTANDHALTUNG	69
AMC1 CAMO.A.310(c) Qualifikationen des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit ....	69
FORMELLE ANERKENNUNG DURCH DAS LUFABW	69
AMC1 CAMO.A.310(d) Qualifikationen des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit....	70
AKTUELLE ERFAHRUNG UND GÜLTIGKEIT	70
AMC1 CAMO.A.315 Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit .....	70
GM1 CAMO.A.315(b)(1) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit .....	71
LUFTFAHRZEUGINSTANDHALTUNGSPROGRAMM	71
AMC1 CAMO.A.315(b)(3) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	71
AMC1 CAMO.A.315(b)(4) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	71
BEWERTUNG NICHT ZWINGEND VORGESCHRIEBENER INFORMATIONEN	71
GM1 CAMO.A.315(b)(5) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit .....	71
AMC1 CAMO.A.315(c) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit .....	72
AMC2 CAMO.A.315(c) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit .....	73
INSTANDHALTUNGSVERTRAG MIT EINER ANDEREN CAMO / BETREIBENDEN ORGANISATION	73
GM1 CAMO.A.315(c) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit .....	74
LINE MAINTENANCE VERTRAG	74
GM1 CAMO.A.315(d) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit .....	74
ARBEITSAUFTRÄGE	74
AMC1 CAMO.A.325 Unterlagen für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit .....	74
INSTANDHALTUNGSUNTERLAGEN, DIE VON DER BETREIBENDEN ORGANISATION BEREITGESTELLT WERDEN	74
GM1 CAMO.A.325 Unterlagen für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit .....	75
INSTANDHALTUNGSUNTERLAGEN, DIE VON DER BETREIBENDEN ORGANISATION BEREITGESTELLT WERDEN	75
GM2 CAMO.A.325 Unterlagen für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit .....	75
<b>ABSCHNITT B – ANFORDERUNGEN AN DAS LUFTFAHRTAMT DER BUNDESWEHR .....</b>	<b>76</b>
GM1 CAMO.B.120 Nachweisverfahren.....	76
ALTERNATIVE NACHWEISVERFAHREN	76
AMC1 CAMO.B.125(b) Mitteilungen an die Agentur .....	76
GM1 CAMO.B.125(b) Mitteilungen an die Agentur.....	76
GM2 CAMO.B.125(b) Mitteilungen an die Agentur.....	76

EMPFOHLENE INHALTE FÜR ABSCHLIESSENDE SICHERHEITSANALYSEN	76
GM3 CAMO.B.125(b) Mitteilungen an die Agentur.....	76
EREIGNISSE, BEI DENEN DIE AGENTUR DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE IST	76
AMC1 CAMO.B.200 Managementsystem .....	76
ORGANISATIONSTRUKTUR	76
AMC2 CAMO.B.200 Managementsystem .....	77
ALLGEMEINES	77
AMC1 CAMO.B.200(a)(1) Managementsystem .....	78
DOKUMENTIERTE RICHTLINIEN UND VERFAHREN	78
GM1 CAMO.B.200(a)(2) Managementsystem.....	79
AUSREICHENDES PERSONAL	79
AMC1 CAMO.B.200(a)(3) Managementsystem .....	81
QUALIFIKATION UND AUSBILDUNG/SCHULUNG – ALLGEMEINES	81
AMC2 CAMO.B.200(a)(3) Managementsystem .....	82
QUALIFIKATION UND AUSBILDUNG/SCHULUNG – INSPEKTOREN	82
AMC2 CAMO.B.200(a)(3)-DE Managementsystem .....	83
ANNEHMBARE ZUSATZAUSBILDUNG	83
AMC3 CAMO.B.200(a)(3) Managementsystem .....	84
ERSTAUSBILDUNG UND WIEDERHOLUNGSSCHULUNGEN – INSPEKTOREN UND INSPEKTORINNEN	84
AMC3 CAMO.B.200(a)(3)-DE Managementsystem .....	85
ERSTAUSBILDUNG UND WIEDERHOLUNGSSCHULUNGEN – INSPEKTOREN UND INSPEKTORINNEN	85
AMC1 CAMO.B.200(a)(5) Managementsystem .....	85
SICHERHEITSRISIKOMANAGEMENTPROZESS	85
GM1 CAMO.B.200(a)(5) Managementsystem.....	86
SICHERHEITSRISIKOMANAGEMENTPROZESS	86
AMC1 CAMO.B.200(d) Managementsystem.....	87
VERFAHREN, DIE DER AGENTUR VERFÜGBAR ZU MACHEN SIND	87
GM1 CAMO.B.205 Zuweisung von Aufgaben an qualifizierte Stellen.....	87
GENEHMIGUNGSAUFGABEN	87
AMC1 CAMO.B.220(a) Führen von Aufzeichnungen .....	87
ALLGEMEINES	87
AMC1 CAMO.B.220(a)(1) Führen von Aufzeichnungen .....	88
MANAGEMENTSYSTEM DES LUFABW	88
AMC1 CAMO.B.220(d) Führen von Aufzeichnungen .....	88
ANFRAGE EINER NATIONALEN MILITÄRISCHEN LUFTFAHRTBEHÖRDE EINES ANDEREN MITGLIEDSTAATES	88
AMC1 CAMO.B.300(a);(b);(c) Aufsichtsgrundsätze .....	89
BEWERTUNG DES MANAGEMENTSYSTEMS	89
AMC1 CAMO.B.300(f) Aufsichtsgrundsätze.....	89
INFORMATIONEN, DIE ALS NÜTZLICH FÜR DIE AUFSICHT ANGESEHEN WERDEN	89
AMC1 CAMO.B.305(a);(b) Aufsichtsprogramm.....	90
JÄHRLICHE ÜBERPRÜFUNG	90
AMC1 CAMO.B.305(b) Aufsichtsprogramm .....	90
SPEZIFISCHE NATUR UND KOMPLEXITÄT DER ORGANISATION – ERGEBNISSE BISHERIGER AUFSICHT	90
AMC2 CAMO.B.305(b) Aufsichtsprogramm .....	90

AN UNTERAUFTRAGNEHMER VERGEBENE TÄTIGKEITEN	90
AMC1 CAMO.B.305(b)(1) Aufsichtsprogramm.....	91
AUDIT	91
AMC1 CAMO.B.305(c) Aufsichtsprogramm .....	91
AUF SICHTSPLANUNGSZYKLUS – AUDIT UND INSPEKTION	91
AMC2 CAMO.B.305(c) Aufsichtsprogramm .....	92
AUF SICHTSPLANUNGSZYKLUS — AUDIT	92
AMC1 CAMO.B.305(d) Aufsichtsprogramm .....	93
VERLÄNGERUNG DES AUF SICHTSPLANUNGSZYKLUS ÜBER 24 MONATE	93
AMC1 CAMO.B.310 Erstgenehmigungsverfahren .....	93
PRÜFUNG DER EINHALTUNG	93
AMC1 CAMO.B.310(a) Erstgenehmigungsverfahren .....	94
AUDIT	94
AMC1 CAMO.B.310(c) Erstgenehmigungsverfahren .....	95
AMC2 CAMO.B.310(c) Erstgenehmigungsverfahren .....	95
AMC1 CAMO.B.310(d) Erstgenehmigungsverfahren .....	95
GM1 CAMO.B.310(e)(1); CAMO.B.330 Erstgenehmigungsverfahren und Änderungen .....	96
GENEHMIGUNGSBEDINGUNGEN	96
AMC1 CAMO.B.310(e)(2) Erstgenehmigungsverfahren.....	96
AMC1 CAMO.B.330 Änderungen.....	97
AMC1 CAMO.B.330-DE Änderungen .....	98
ÄNDERUNGEN, DIE KEINER VORHERIGEN GENEHMIGUNG BEDÜRFEN	98
GM1 CAMO.B.330 Änderungen.....	98
ÄNDERUNGEN DES NAMENS DER ORGANISATION	98
AMC1 CAMO.B.355(c) Aussetzung, Einschränkung und Rücknahme .....	98
INFORMATION ÜBER DIE SICHERHEITSLAGE	98
<b>AMC &amp; GM ZU ANLAGEN ZUR DEMAR CAMO .....</b>	<b>100</b>
AMC1 zu Anhang I zur DEMAR CAMO – Genehmigung als Organisation für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit – DEMAR Form 14 .....	100
<b>ANLAGEN ZU DEN AMC &amp; GM ZUR DEMAR CAMO.....</b>	<b>101</b>
Anlage I to AMC1 CAMO.A.115 – DEMAR Form 2 .....	101
Anlage II zu AMC1 CAMO.A.125(d)(3) – Vergabe von Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als Unterauftrag.....	102
Anlage III zu AMC4 CAMO.A.305(g) – Ausbildung in der Sicherheit von Kraftstofftanks (Fuel Tank Safety Training).....	111
Anlage IV zu AMC1 CAMO.A.315(c) – Vertraglich geregelte Instandhaltung .....	112
Anlage V zu AMC2 CAMO.B.310(c) – DEMAR Form 13.....	119
<b>Übergangsbestimmungen.....</b>	<b>120</b>
<b>Änderungsjournal .....</b>	<b>120</b>

## ALLGEMEINES

### GM 1 zu DEMAR CAMO Definitionen

<p><b>Alternative annehmbare Nachweisverfahren</b> (engl.: Alternative means of compliance (AltMoC))</p>	<p>sind solche Verfahren, die eine Alternative zu einem bestehenden annehmbaren Nachweisverfahren vorschlagen, oder solche, die neue Verfahren vorschlagen, um die Einhaltung von DEMAR festzulegen, für die keine zugehörigen AMC vom LufABw angenommen wurden.</p>
<p><b>Audit</b> (engl.: Audit)</p>	<p>bezieht sich auf einen systematischen, unabhängigen und dokumentierten Prozess zur Erlangung von Nachweisen und deren objektiver Bewertung, um festzustellen, inwieweit Anforderungen erfüllt werden.</p> <p>Hinweis: Audits können Inspektionen beinhalten.</p>
<p><b>Aufsichtsplanungszyklus</b> (engl.: Oversight planning cycle)</p>	<p>bezieht sich auf den Zeitrahmen, innerhalb dessen alle Bereiche der Genehmigung und alle Prozesse durch das LufABw durch Audits und Inspektionen überprüft werden sollten.</p>
<p><b>Aufsichtsprogramm</b> (engl.: Oversight programme)</p>	<p>bezieht sich auf den detaillierten Aufsichtsplan, der angemessen die Anzahl der Audits und Inspektionen, den Umfang und die Dauer jedes Audits und jeder Inspektion, einschließlich Details zu Produktprüfungen und Standorten, die vom LufABw durchzuführen sind, definiert, und den vorläufigen Zeitrahmen für die Durchführung jedes Audits und jeder Inspektion.</p>
<p><b>Beinaheunfall</b> (engl.: Near-miss)</p>	<p>ist ein Ereignis, bei dem ein nach nationalen Vorschriften meldepflichtiges Ereignis nur knapp abgewendet oder vermieden wurde.</p> <p>Beispiel: Ein CAMO-Mitarbeiter bzw. eine CAMO-Mitarbeiterin stellt bei der erneuten Überprüfung seiner bzw. ihrer Arbeit am Ende eines Arbeitsauftrages fest, dass eine AD, AWL, CMR nicht ordnungsgemäß verarbeitet wurde (z. B. im IHP oder im System der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit), was zu</p>

	<p>einer Situation geführt hätte, dass die AD, AWL, CMR an dem betroffenen Luftfahrzeug (der betroffenen Luftfahrzeugflotte) nicht rechtzeitig durchgeführt worden wäre (z. B. nicht vor dem nächsten Start, so dass das Luftfahrzeug in einer Konfiguration geflogen wäre, die ein Sicherheitsrisiko darstellt).</p>
<p><b>Befähigung</b> (engl.: Competency)</p>	<p>ist eine Kombination aus individuellen Fähigkeiten, praktischem und theoretischem Wissen, Einstellungen, Ausbildung und Erfahrung.</p>
<p><b>Bewertung</b> (engl.: Assessment)</p>	<p>bezieht sich im Zusammenhang mit der Leistungsüberwachung, kontinuierlichen Verbesserung und Überwachung von Managementsystemen auf eine geplante und dokumentierte Aufgabe, die von kompetentem Personal durchgeführt wird, um das erreichte Leistungsniveau und den erreichten Reifegrad in Bezug auf die Richtlinien und die Ziele der Organisation zu bewerten und zu analysieren.</p> <p>Hinweis: Eine Bewertung konzentriert sich auf wünschenswerte Ergebnisse und die Gesamtleistung, wobei die Organisation als Ganzes betrachtet wird. Das Hauptziel der Bewertung besteht darin, die Stärken und Schwächen zu identifizieren, um eine kontinuierliche Verbesserung voranzutreiben.</p> <p>Anmerkung: Zu „Risikobewertung“ siehe untenstehende Definition.</p>
<p><b>Fehler</b> (engl.: Error)</p>	<p>ist eine Handlung oder Unterlassung einer Person, die zu Abweichungen von akzeptierten Verfahren oder Bestimmungen führen kann.</p> <p>Hinweis: Fehler werden häufig mit Situationen in Verbindung gebracht, in denen eine geplante Abfolge geistiger oder körperlicher Tätigkeiten entweder das beabsichtigte Ergebnis nicht erreicht oder im Hinblick auf das beabsichtigte Ergebnis nicht angemessen ist und Ergebnisse nicht ausschließlich dem Zufall zugeschrieben werden können</p>

<p><b>Redlichkeitskultur</b> (engl.: Just Culture)</p>	<p>bedeutet eine Kultur, in der Arbeiter bzw. Arbeiterinnen an vorderster Front oder andere Personen für Handlungen, Unterlassungen oder Entscheidungen, die ihrer Erfahrung und Ausbildung entsprechen, nicht bestraft werden, in der jedoch grobe Fahrlässigkeit, vorsätzliche Beanstandungen und destruktive Handlungen nicht toleriert werden.</p>
<p><b>Gefahr</b> (engl.: Hazard)</p>	<p>Energiequellen, Material, Aktivitäten oder Bedingungen mit Potential, einen Schaden oder Verletzungen zu verursachen; hier insbesondere in Bezug auf einen Zwischenfall oder Flugunfall.</p>
<p><b>Inspektion</b> (engl.: Inspection)</p>	<p>bezieht sich im Kontext der Überwachung und Aufsicht über die Einhaltung auf eine dokumentierte unabhängige Bewertung der Übereinstimmung durch Beobachtung und Beurteilung, gegebenenfalls begleitet von Messungen, Prüfungen oder Lehren, um die Übereinstimmung mit den geltenden Anforderungen zu überprüfen.</p> <p>Hinweis: Die Inspektion kann Teil eines Audits sein (z. B. Produktaudit), kann aber auch außerhalb des normalen Auditplans durchgeführt werden; zum Beispiel, um die Erledigung einer bestimmten Beanstandung zu überprüfen.</p>
<p><b>Korrektur</b> (engl.: Correction)</p>	<p>ist die Maßnahme zur Beseitigung einer festgestellten Nichteinhaltung.</p>
<p><b>Korrekturmaßnahme</b> (engl.: Corrective action)</p>	<p>ist die Maßnahme zur Beseitigung oder Minderung der Grundursache(n) und zur Verhinderung des erneuten Auftretens einer bestehenden festgestellten Nichteinhaltung oder anderer unerwünschter Bedingungen oder Situationen. Die richtige Bestimmung der Grundursache(n) ist entscheidend für die Definition wirksamer Korrekturmaßnahmen, um ein erneutes Auftreten zu verhindern.</p>
<p><b>Menschliche Faktoren</b> (engl.: Human factors)</p>	<p>Siehe Druckschrift „DEMAD 1 Begriffe und Abkürzungen der DEMAR“ SDS-275/3-8900.</p>

<p><b>Menschliche Leistungsfähigkeit</b> (engl.: Human performance)</p>	<p>Siehe Druckschrift „DEMAD 1 Begriffe und Abkürzungen der DEMAR“ SDS-275/3-8900.</p>
<p><b>Organisationsfaktor</b> (engl.: Organisational factor)</p>	<p>ist eine Bedingung mit Auswirkung auf die Wirksamkeit der Kontrolle von Sicherheitsrisiken, die sich auf die Kultur, Richtlinien, Verfahren, Ressourcen und den Arbeitsplatz einer Organisation bezieht.</p>
<p><b>Post holder(s)</b></p>	<p>bedeutet die gemäß DEMAR CAMO.A.305(a)(3) bis CAMO.A.305(a)(5) benannte(n) Person(en).</p>
<p><b>Risikobewertung</b> (engl.: Risk assessment)</p>	<p>ist eine Bewertung auf der Grundlage technischer und betrieblicher Beurteilungs- und/oder Analysemethoden, um festzustellen, ob das erreichte oder wahrgenommene Risiko akzeptabel oder tolerierbar ist.</p>
<p><b>Sicherheitsausbildung</b> (engl.: Safety training)</p>	<p>bezieht sich auf gezielte Ausbildung zur Unterstützung von Sicherheitsmanagementrichtlinien und -prozessen, einschließlich Human Factors Ausbildung.</p> <p>Hinweis: Der Hauptzweck des Sicherheitsausbildungsprogramms besteht darin, sicherzustellen, dass das Personal auf allen Ebenen der Organisation die Befähigung erhält, seine Rolle sicher zu erfüllen. Sicherheitsausbildungen sollten insbesondere Erkenntnisse zur Sicherheit aus der Feststellung von Gefahren und Risikomanagementprozessen berücksichtigen und die Förderung einer positiven Sicherheitskultur unterstützen.</p> <p>Hinweis: Ausbildungen zu Sicherheitsmanagement beziehen sich auf spezifische Ausbildungen für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die in Sicherheitsmanagementfunktionen gemäß DEMAR CAMO.A.200(a)(3) oder DEMAR CAMO.A.305(a)(5) involviert sind.</p> <p>Hinweis für Personal der Bundeswehr: Siehe hierzu auch AR „Ausbildung Safety Management in der Bundeswehr“ A1-270/5-8901.</p>

<p><b>Sicherheitskultur</b> (engl.: <b>Safety Culture</b>)</p>	<p>ist ein dauerhafter Satz von Werten, Normen, Einstellungen und Praktiken innerhalb einer Organisation, der sich mit der Minimierung davon befasst, die Belegschaft und die allgemeine Öffentlichkeit bedrohlichen oder gefährlichen Bedingungen auszusetzen. In einer positiven Sicherheitskultur wird ein gemeinsames Interesse an, Verpflichtung zu, und Verantwortung für Sicherheit gefördert.</p>
<p><b>Sicherheitsrisiko</b> (engl.: <b>Safety risk</b>)</p>	<p>ist die vorhergesagte Wahrscheinlichkeit und Schwere der Ereignisse oder Resultate einer Gefahr unter Berücksichtigung der schlimmsten vorhersehbaren Situation.</p>
<p><b>Vorbeugende Maßnahmen</b> (engl.: <b>Preventive action</b>)</p>	<p>ist die Maßnahme zur Beseitigung der Ursache einer potenziellen Nichteinhaltung oder einer anderen unerwünschten potenziellen Situation.</p>

## **ABSCHNITT A – ANFORDERUNGEN AN DIE ORGANISATION**

### **AMC1 CAMO.A.115 Antrag auf eine Organisationsgenehmigung**

---

Ein Antrag sollte auf einer DEMAR Form 2 (Anhang I zu AMC1 CAMO.A.115) oder einem gleichwertigen Formular gestellt werden, das vom LufABw akzeptiert wird. DEMAR Form 2 gilt auch für Anträge für andere Arten von Organisationen gemäß DEMAR. Organisationen, die mehrere Genehmigungen beantragen, können dies mit einer einzigen DEMAR Form 2 tun.

### **AMC2 CAMO.A.115 Antrag auf eine Organisationsgenehmigung**

---

#### ALLGEMEINES

- (a) Ein Entwurf des Antrags sollte zum frühestmöglichen Zeitpunkt eingereicht werden, damit mit seiner Bewertung begonnen werden kann. Die Erstgenehmigung oder Genehmigung von Änderungen kann erst erfolgen, wenn das LufABw die vollständigen Unterlagen erhalten hat.
- (b) Diese Informationen, einschließlich der Ergebnisse des in DEMAR CAMO.A.115(b)(1) spezifizierten Vorab-Audits, ermöglichen dem LufABw eine Bewertung hinsichtlich des Umfangs der Genehmigungs- und Aufsichtstätigkeiten sowie Erkenntnisse zum Ort der Durchführung.
- (c) Die internen Vorab-Audits gemäß DEMAR CAMO.A.115(b)(1) sollen sicherstellen, dass die Organisation ihre Einhaltung der DEMAR M und DEMAR CAMO intern verifiziert hat. Dies sollte es der Organisation ermöglichen, gegenüber dem LufABw den Grad der Erfüllung der geltenden Anforderungen nachzuweisen und Gewissheit geben, dass das Managementsystem der Organisation auf einem Niveau eingerichtet ist, das ausreicht, die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu managen.

### **GM1 CAMO.A.115(b) Antrag auf eine Organisationsgenehmigung**

---

#### VERFAHREN FÜR ÄNDERUNGEN, FÜR DIE KEINE VORHERIGE GENEHMIGUNG ERFORDERLICH IST

Das Verfahren für Änderungen, für die keine vorherige Genehmigung erforderlich ist, sollte, wie in DEMAR CAMO.A.300(a)(11)(iv) festgelegt, sowohl den Umfang dieser Änderungen umfassen, als auch die Art und Weise, wie sie behandelt und gemeldet werden.

Bei einer Erstgenehmigung kann durch das LufABw der Umfang für den Anfangsbetrieb eingeschränkt werden. Eine Ausweitung eines derart eingeschränkten Genehmigungsumfangs kann später in Erwägung gezogen werden; siehe GM1 CAMO.A.130.

## **AMC1 CAMO.A.115(b)(2) Antrag auf eine Organisationsgenehmigung**

---

### DOKUMENTATION ZUM NACHWEIS DER EINHALTUNG

- (a) Die dem LufABw im Rahmen eines Antrags auf Erstgenehmigung nach DEMAR CAMO vorzulegende Dokumentation sollte Folgendes umfassen:
- Das Handbuch für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME), das insbesondere enthält:
    - die Beschreibung des Systems des Bord- und Wartungsbuches,
    - den technischen Inhalt des Vertrags zwischen der CAMO und der Organisation, die zur Durchführung von Aufgaben für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unterbeauftragt wurde, sofern eine solche Vereinbarung besteht,
  - das Luftfahrzeuginstandhaltungsprogramm, und
  - jedes zusätzliche Dokument, das vom LufABw vor Antragstellung angefordert wurde.
- (b) Auf Anfrage des LufABw sollte die CAMO nachweisen können, dass Vereinbarungen für die gesamte Base sowie die planmäßige Line Maintenance für einen angemessenen Zeitraum getroffen wurden.

## **AMC1 CAMO.A.125(d)(3) Genehmigungsumfang und Vorrechte**

---

### VERGABE VON AUFGABEN DES MANAGEMENTS DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT ALS UNTERAUFTRÄGE

- (a) Die CAMO kann bestimmte Aufgaben für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an qualifizierte Organisationen als Unteraufträge vergeben. Der Unterauftragnehmer führt die Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als integraler Bestandteil des Managementsystems der CAMO durch, unabhängig von anderen Genehmigungen, die von dem Unterauftragnehmer gehalten werden (einschließlich DEMAR CAMO- oder DEMAR 145-Genehmigungen).
- (b) Die CAMO bleibt für die zufriedenstellende Erledigung der Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich, unabhängig von eventuell abgeschlossenen Verträgen.
- (c) Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, sollte die CAMO überzeugt sein, dass die von dem Unterauftragnehmer durchgeführten Maßnahmen den gemäß DEMAR CAMO geforderten Standards entsprechen. Daher sollte das Management solcher Aufgaben durch die CAMO erfolgen mittels:
- (1) aktiver Kontrolle durch direkte Beteiligung; und/oder
  - (2) Billigung von Empfehlungen, die von dem Unterauftragnehmer abgegeben wurden.

- (d) Um die endgültige Verantwortung zu behalten, sollte die CAMO an Unterauftragnehmer vergebene Aufgaben auf die nachstehend genannten beschränken:
- (1) Analyse und Planung von Lufttüchtigkeitsanweisungen,
  - (2) Analyse von Service Bulletins,
  - (3) Planung der Instandhaltung,
  - (4) Zuverlässigkeitsüberwachung, Zustandsüberwachung,
  - (5) Erstellung und Änderung des Luftfahrzeuginstandhaltungsprogrammes,
  - (6) Sonstige Tätigkeiten, durch die die mit dem LufABw vereinbarten Verantwortlichkeiten der CAMO nicht eingeschränkt werden.
- (e) Durch die CAMO wahrzunehmende Kontrollen im Zusammenhang mit als Unterauftrag vergebenen Tätigkeiten für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sollten sich in dem zugehörigen schriftlichen Vertrag wiederfinden und sollten den Richtlinien und Verfahren entsprechen, die in dem Handbuch für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit<sup>1</sup> festgelegt sind. Wenn derartige Aufgaben als Unterauftrag vergeben werden, gilt das Managementsystem als auf den Unterauftragnehmer ausgedehnt.
- (f) Mit Ausnahme von Triebwerken und Hilfsaggregaten sollten Verträge normalerweise auf eine Organisation pro Luftfahrzeugmuster für jede Kombination der in Anlage II zu DEMAR AMC1 CAMO.A.125(d)(3) beschriebenen Tätigkeiten beschränkt sein. Wenn Verträge mit mehr als einer Organisation geschlossen werden, sollte die CAMO nachweisen, dass eine angemessene Kontrolle der Koordination vorhanden ist und dass die jeweiligen persönlichen Zuständigkeiten in den zugehörigen Verträgen eindeutig festgelegt sind.
- (g) Die Verträge sollten die Unterauftragnehmer nicht dazu ermächtigen, Anteile der Aufgaben des Managements der Lufttüchtigkeit an andere als Unterauftragnehmer fungierende Organisation weiter zu vergeben.
- (h) Das LufABw sollte über die Genehmigung der CAMO die Aufsicht über die als Unterauftrag vergebenen Aufgaben führen. Die Verträge sollten für das LufABw akzeptabel sein. Die CAMO sollte nur Unteraufträge an Organisationen vergeben, die durch LufABw auf der DEMAR Form 14 aufgeführt sind.
- (i) Der Unterauftragnehmer sollte zustimmen, die CAMO zur frühestmöglichen Gelegenheit über alle Änderungen zu informieren, die den Vertrag betreffen. Die CAMO sollte dann das LufABw informieren. Wird dies versäumt, kann das LufABw seine Zustimmung zu dem Vertrag zurückziehen.
- (j) Die Anlage II zu DEMAR AMC1 CAMO.A.125(d)(3) enthält Angaben über die Vergabe von Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an Unterauftragnehmer.

---

<sup>1</sup> Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME)

## **GM1 CAMO.A.125(e) Genehmigungsumfang und Vorrechte**

---

- (a) Ist eine Organisation lediglich für die Vorrechte gemäß DEMAR CAMO.A.125(d) genehmigt, . kann die Prüfung der Lufttüchtigkeit an eine andere Organisation vergeben werden, die das betreffende Luftfahrzeugmuster im Genehmigungsumfang hat.
- (b) Um eine Genehmigung zur Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß DEMAR CAMO.A.125(e) für ein bestimmtes Luftfahrzeugmuster zu bekommen, ist eine Genehmigung gemäß DEMAR CAMO.A.125(d) für dieses Luftfahrzeugmuster Voraussetzung.
- (c) Dies bedeutet jedoch nicht notwendigerweise, dass die Organisation derzeit ein bestimmtes Luftfahrzeugmuster behandeln muss, um Prüfungen der Lufttüchtigkeit für dieses Luftfahrzeugmuster durchführen zu können. Die Organisation führt möglicherweise nur Prüfungen der Lufttüchtigkeit an einem Luftfahrzeugmuster durch, ohne dass ein Kunde für dieses Muster unter Vertrag steht.
- (d) Darüber hinaus sollte diese Situation nicht notwendigerweise dazu führen, dass das Luftfahrzeugmuster aus dem Genehmigungsumfang der Organisation gestrichen wird. Da in der Tat das Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit<sup>2</sup> in den meisten Fällen nicht an Tätigkeiten des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligt ist, kann nicht argumentiert werden, dass dieses Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit seine Fertigkeiten verlieren wird, nur weil die Organisation ein bestimmtes Luftfahrzeugmuster nicht behandelt. Die wichtige Frage in Bezug auf das Behalten eines bestimmten Luftfahrzeugmusters im Genehmigungsumfang der Organisation ist, ob die Organisation kontinuierlich alle für die Erstgenehmigung erforderlichen DEMAR CAMO-Anforderungen (Einrichtungen, Dokumentation, qualifiziertes Personal, Managementsystem usw.) erfüllt.

## **GM1 CAMO.A.125(f) Genehmigungsumfang und Vorrechte**

---

Der in DEMAR CAMO.A.125(f) enthaltene Teilsatz „für ein bestimmtes Luftfahrzeug [...], für das die Organisation die Genehmigung hat, ein MARC<sup>3</sup> auszustellen“ bedeutet:

- Die militärische Fluggenehmigung kann nur für Luftfahrzeuge ausgestellt werden, die sich in einer überwachten Umgebung befinden und von dieser CAMO gemanagt werden.
- Nicht zutreffend.

## **AMC1 CAMO.A.130 Änderungen bei der Organisation**

---

ZEITFENSTER FÜR DEN ANTRAG

---

<sup>2</sup> Airworthiness Review Staff (ARS)

<sup>3</sup> Military Airworthiness Review Certificate

- (a) Der Antrag auf Änderung einer Organisationsgenehmigung sollte mindestens 30 Arbeitstage vor dem Datum der beabsichtigten Änderungen gestellt werden.
- (b) Im Falle einer geplanten Änderung bezüglich einer benannten Person sollte die Organisation das LufABw mindestens 20 Arbeitstage vor dem Datum der vorgeschlagenen Änderung informieren.
- (c) Unvorhergesehene Änderungen sollten bei der frühesten Gelegenheit gemeldet werden, um dem LufABw die Feststellung zu ermöglichen, ob die Erfüllung der einschlägigen Anforderungen weiterhin eingehalten wird, und um gegebenenfalls die Organisationsgenehmigung und den damit verbundenen Genehmigungsumfang ändern zu können.

## **AMC2 CAMO.A.130 Änderungen bei der Organisation**

---

### ÄNDERUNGSMANAGEMENT

Die Organisation sollte die Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit Änderungen an der Organisation gemäß AMC1 CAMO.A.200(a)(3) Punkt (e) behandeln. Für Änderungen, die einer vorherigen Genehmigung bedürfen, sollte sie eine Risikobewertung durchführen und diese dem LufABw auf Anfrage vorlegen.

## **GM1 CAMO.A.130 Änderungen bei der Organisation**

---

### ÄNDERUNGEN, DIE EINE VORHERIGE ODER KEINE VORHERIGE GENEHMIGUNG ERFORDERN

Der Regelungspunkt DEMAR CAMO.A.130 ist wie folgt aufgebaut:

- Punkt (a) führt eine Verpflichtung zur vorherigen Genehmigung (durch das LufABw) für bestimmte Fälle ein, die unter (1) bis (4) aufgeführt sind.
- Punkt (b) behandelt alle Fälle (einschließlich (a)), in denen gemäß DEMAR CAMO ausdrücklich eine Genehmigung durch das LufABw verlangt wird (z. B. Verfahren des CAME für den Abschluss einer Prüfung der Lufttüchtigkeit unter Aufsicht, siehe DEMAR CAMO.A.310(c)). Änderungen, die für diese Fälle relevant sind, sollten als Änderungen betrachtet werden, die eine vorherige Genehmigung erfordern (siehe Liste in GM1 CAMO.A.130(b)), sofern nicht anders gemäß DEMAR CAMO angegeben.
- Punkt (b) gibt auch an, wie alle Änderungen zu handhaben sind, die eine vorherige Genehmigung erfordern.
- Punkt (c) führt die Möglichkeit ein, mit dem LufABw zu vereinbaren, dass bestimmte Änderungen an der Organisation (außer jenen, die unter (a) oder (b) fallen) ohne vorherige Genehmigung umgesetzt werden können, abhängig von der Einhaltung und Sicherheitsleistung der Organisation, und insbesondere ihrer Fähigkeit, die Grundsätze des Änderungsmanagements anzuwenden.

## **GM1 CAMO.A.130(a)(1) Änderungen bei der Organisation**

---

ÄNDERUNGEN, DIE DEN GELTUNGSBEREICH DER GENEHMIGUNG ODER DEN GENEHMIGUNGSUMFANG BETREFFEN

Typische Beispiele für solche Änderungen sind nachfolgend aufgeführt (nicht abschließend):

- (1) Der Name der Organisation,
- (2) Haupttätigkeitsort der Organisation,
- (3) zusätzliches Luftfahrzeugmuster/-variante/-serie,
- (4) der Accountable Manager bzw. die Accountable Managerin entsprechend DEMAR CAMO.A.305(a),
- (5) zusätzliche Unterauftragnehmer.

## **GM2 CAMO.A.130(a)(1) Änderungen bei der Organisation**

---

ÄNDERUNG DES NAMENS DER ORGANISATION

Eine Namensänderung erfordert dringend und verzugslos einen neuen Antrag der Organisation.

Wenn dies die einzige zu meldende Änderung ist, kann dem neuen Antrag eine Kopie der Dokumentation beigelegt werden, die zuvor unter dem vorherigen Namen bei LufABw eingereicht wurde, um nachzuweisen, wie die Organisation die geltenden Anforderungen erfüllt.

## **GM1 CAMO.A.130(b) Änderungen bei der Organisation**

---

ÄNDERUNGEN, DIE EINE VORHERIGE GENEHMIGUNG ERFORDERN (AUSSER MIT DEMAR CAMO.A.130(a) ABGEDECKT)

Im Folgenden sind einige Beispiele für Änderungen aufgeführt, die eine vorherige Genehmigung durch das LufABw erfordern (außer durch DEMAR CAMO.A.130(a) abgedeckt), wie in den geltenden Anforderungen gemäß DEMAR CAMO angegeben:

- (a) Änderungen an den alternativen Nachweisverfahren [DEMAR CAMO.A.120(b)],
- (b) Änderungen am Verfahren des CAME für die Absolvierung einer Prüfung der Lufttüchtigkeit unter Aufsicht des berechtigten Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit der Organisation [DEMAR CAMO.A.310(c)],
- (c) Änderungen am Verfahren zum Aufbau und zur Überprüfung der Befähigung des Personals [DEMAR CAMO.A.305(g)],
- (d) Änderungen am System für Meldungen gegenüber dem LufABw über die Sicherheitsleistung und die Einhaltung aufsichtsrechtlicher Bestimmungen durch die

Organisation (im Falle einer Verlängerung des Aufsichtsplanungszyklus über 36 Monate hinaus) [DEMAR CAMO.B.305(d)],

- (e) Änderungen am Verfahren für die indirekte Genehmigung des Luftfahrzeuginstandhaltungsprogramms [DEMAR M.A.302(c)].

### **AMC1 CAMO.A.130(c)-DE Änderungen bei der Organisation**

---

#### ÄNDERUNGEN, DIE KEINER VORHERIGEN GENEHMIGUNG BEDÜRFEN

Um ohne vorherige Genehmigung eine Änderung bei der Organisation in Bezug auf einen Tätigkeitsort der Organisation, der nicht als Haupttätigkeitsort gilt, durchführen zu können, sollten folgende Bedingungen erfüllt sein:

- (a) Dieser Tätigkeitsort hat temporären Charakter,
- (b) Es können die genehmigten Verfahren der Organisation, soweit zutreffend, an diesem Tätigkeitsort angewendet werden,
- (c) Die zur Verfügung stehenden Einrichtungen entsprechen den im CAME festgelegten Standards, bzw.
- (d) Die zur Verfügung stehenden Einrichtungen erfüllen die im CAME festgelegten Standards nicht vollumfänglich, jedoch die Anforderungen gem. DEMAR CAMO.A.215,
- (e) Das genehmigte CAME beschreibt ein Verfahren hierzu, woraus ersichtlich ist, welches Personal diese Bewertungen durchführen kann und wie die Dokumentation erfolgt,
- (f) Die CAMO teilt LufABw die Änderung innerhalb von 72 Stunden mit, soweit aufgrund operationeller Rahmenbedingungen möglich.

### **GM1 CAMO.A.130(c)-DE Änderungen bei der Organisation**

---

#### ÄNDERUNGEN, DIE KEINER VORHERIGEN GENEHMIGUNG BEDÜRFEN

Um ohne vorherige Genehmigung eine Änderung bei der Organisation in Bezug auf einen Tätigkeitsort, der nicht als Haupttätigkeitsort gilt, durchführen zu können, sollte dieser einen temporären Charakter haben.

Dies kann der Fall sein, wenn aufgrund von Infrastrukturmaßnahmen vorübergehend andere Einrichtungen am Tätigkeitsort genutzt werden oder auf einen anderen Tätigkeitsort ausgewichen werden soll und der zeitliche Vorlauf ein Genehmigungsverfahren nicht zulässt.

Bei Übungen ist der temporäre Charakter üblicherweise gegeben.

Bei Einsätzen kann als Maßstab für den temporären Charakter eine Zeitdauer bis zu einer erstmaligen Verlängerung des Einsatzes angelegt werden. Wenn sich abzeichnet, dass dieser temporäre Charakter nicht mehr gegeben ist, sollte mit LufABw das weitere Verfahren (z. B. Audits, Aufnahme des Standorts in das CAME) abgestimmt werden.

## **AMC1 CAMO.A.150 Beanstandungen**

---

### ALLGEMEINES

Der durch die Organisation festgelegte Maßnahmenplan sollte die Auswirkungen der Nichteinhaltung ebenso wie die grundlegende(n) Ursache(n) und den (die) beitragenden Faktor(en) enthalten.

Abhängig von den Problemen sollte der Maßnahmenplan Korrekturen/Eindämmung des Problems, Korrekturmaßnahmen und vorbeugende Maßnahmen enthalten.

## **GM1 CAMO.A.150 Beanstandungen**

---

### URSACHENANALYSE

(a) Es ist wichtig, dass sich die Analyse nicht primär auf die Feststellung fokussiert, wer oder was die Nichteinhaltung verursacht hat, sondern warum sie verursacht wurde. Die Feststellung der grundlegenden Ursache oder Ursachen einer Nichteinhaltung erfordert oft einen übergreifenden Blick über die Ereignisse und Umstände, die dazu geführt haben, um alle möglichen systemischen und beitragenden Faktoren (regulatorische, menschliche, organisatorische, technische usw.) festzustellen, welche die direkten Faktoren ergänzen.

(b) Ein enger Fokus auf einzelne Begebenheiten oder Versäumnisse, oder die Nutzung eines einfachen, linearen Modells, wie z. B. des Fehlerbaums, zur Feststellung der Kette der Ereignisse, die zur Nichteinhaltung führten, kann die Komplexität der Angelegenheit nicht ausreichend widerspiegeln. Daher besteht ein Risiko, dass wichtige Faktoren, die berücksichtigt werden müssen, um ein Wiedereintreten zu verhindern, ignoriert werden.

Solch eine unangemessene oder nur anteilige Ursachenanalyse führt oft zur Festlegung von „schnellen Lösungen“, die nur auf die Symptome der Nichteinhaltung gerichtet sind. Eine Begutachtung (Peer Review Verfahren<sup>4</sup>) der Ergebnisse der Ursachenanalyse kann deren Zuverlässigkeit und Objektivität steigern.

(c) Eine Systembeschreibung der Organisation, welche die organisatorischen Strukturen, die Prozesse und ihre Schnittstellen, Verfahren, Personal, Ausrüstung, Einrichtungen und die Umgebung, in der die Organisation tätig ist, berücksichtigt, wird die Effektivität sowohl der Ursachenanalyse (reaktiv) als auch der Gefährdungsanalyse (proaktiv) unterstützen.

## **AMC1 CAMO.A.160 Meldung von Ereignissen**

---

### ALLGEMEINES

(a) Besitzt die Organisation eine oder mehrere zusätzliche Organisationsgenehmigungen im Rahmen der nationalen Umsetzung EMAR:

---

<sup>4</sup> Begutachtung durch Fachpersonal aus dem gleichen Fachbereich

- (1) kann die Organisation ein integriertes System zur Meldung von Ereignissen einrichten, das alle erteilten Genehmigungen abdeckt, und
- (2) sollten einzelne Meldungen von Ereignissen nur bereitgestellt werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
  - (i) die Meldung enthält alle relevanten Informationen aus Sicht der verschiedenen Organisationsgenehmigungen, die gehalten werden,
  - (ii) die Meldung adressiert alle relevanten spezifischen Pflichtdatenfelder und benennt eindeutig alle Halter von Genehmigungen, für die der Bericht erstellt wird,
  - (iii) das LufABw ist für alle Genehmigungen zuständig und eine solche einzelne Meldung von Ereignissen wurde mit dem LufABw vereinbart.
- (b) Die Organisation sollte einer oder mehreren qualifizierten Personen mit eindeutig festgelegter Befugnis die Verantwortung für Koordinierungsmaßnahmen bei Ereignissen, die die Lufttüchtigkeit betreffen, sowie für die Einleitung aller notwendigen weiteren Untersuchungen und Folgeaktivitäten übertragen.
- (c) Wenn mehr als einer Person eine solche Verantwortung übertragen wird, sollte die Organisation eine einzige Person benennen, die als Hauptansprechstelle fungiert, um sicherzustellen, dass ein einziger Meldungskanal mit dem Accountable Manager bzw. der Accountable Managerin eingerichtet wird. Dies sollte insbesondere für Organisationen gelten, die eine oder mehrere zusätzliche Organisationsgenehmigungen im Rahmen der DEMAR besitzen, wenn das System zur Meldung von Ereignissen vollständig in jenes integriert ist, das gemäß der zusätzlichen Genehmigung(en) erforderlich ist.

## **AMC2 CAMO.A.160 Meldung von Ereignissen**

---

Die Organisation sollte relevante sicherheitsbezogene Meldungen von Ereignissen mit dem Halter bzw. der Halterin der Konstruktionsgenehmigung des Luftfahrzeugs teilen, damit dieser bzw. diese allen betreibenden Organisationen angemessene Anweisungen und Empfehlungen erteilen kann. Es wird empfohlen, sich mit dem Halter bzw. der Halterin der Konstruktionsgenehmigung in Verbindung zu setzen, um festzustellen, ob veröffentlichte oder vorgeschlagene Wartungsinformationen<sup>5</sup> das Problem lösen, oder um eine Lösung für ein bestimmtes Problem zu erhalten.

## **GM1 CAMO.A.160 Meldung von Ereignissen**

---

### **ZWINGEND VORGESCHRIEBENE MELDUNGEN – ALLGEMEINES**

- (a) Nicht zutreffend
- 

<sup>5</sup> Service Instruction (SI)

- (b) EMAD-20 “On the use of EASA’s General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products, Parts and Appliances (AMC 20) in the Military Environment” stellt weitere Details zur Meldung von Ereignissen zur Verfügung (Referenz: EMAD20-8).

## **GM1 CAMO.A.160(b) Meldung von Ereignissen**

---

### HALTER BZW: HALTERIN DER KONSTRUKTIONSGENEHMIGUNG

Je nach Fall ist die „Organisation, die für die Konstruktion des Lfz verantwortlich ist“ der Halter bzw. die Halterin einer Musterzulassung, einer eingeschränkten Musterzulassung, einer ergänzenden Musterzulassung, einer MTSO-Genehmigung (Military Technical Standard Order), einer Genehmigung für eine Reparatur oder einer Änderung des Musterbauzustandes oder jeder anderen relevanten Genehmigung oder Berechtigung für Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile, die als gemäß DEMAR 21 ausgestellt gelten.

## **GM1 CAMO.A.200 Managementsystem**

---

### ALLGEMEINES

Das Sicherheitsmanagement zielt darauf ab, Gefahren proaktiv zu erkennen und die damit verbundenen Sicherheitsrisiken zu mindern, bevor sie zu Flugunfällen und Zwischenfällen führen. Sicherheitsmanagement ermöglicht es einer Organisation, ihre Tätigkeiten systematischer und fokussierter zu steuern. Wenn eine Organisation ihre Rolle und ihren Beitrag zur Sicherheit im Flugbetrieb klar versteht, kann sie Sicherheitsrisiken priorisieren und ihre Ressourcen effektiver verwalten und optimale Ergebnisse erzielen.

Die Grundsätze der Anforderungen gemäß DEMAR CAMO.A.200, DEMAR CAMO.A.202, DEMAR CAMO.A.205 und den zugehörigen AMC bilden das Rahmenwerk für das Sicherheitsmanagement. Dieses Rahmenwerk befasst sich mit den Kernelementen des ICAO<sup>6</sup>-Rahmens für das Sicherheitsmanagementsystem (SMS), der in Anlage I der Anhänge B und C – Richtlinie zum Sicherheitsmanagementsystem (SMS) des Basic Framework Document (BFD) definiert ist, und fördert einen integrierten Ansatz für das Management einer Organisation. Es erleichtert die Einführung der zusätzlichen Sicherheitsmanagementkomponenten, indem es auf das bestehende Managementsystem aufbaut, anstatt sie als separates Rahmenwerk hinzuzufügen.

Dieser Ansatz soll Organisationen ermutigen, Sicherheitsmanagement und risikobasierte Entscheidungsfindung in alle ihre Aktivitäten einzubetten, anstatt ihr bestehendes Managementsystem und ihre Führungsstruktur mit einem anderen System zu überlagern. Wenn die Organisation darüber hinaus mehrere DEMAR-Organisationsgenehmigungen besitzt, kann sie sich dafür entscheiden, ein einziges Managementsystem zu implementieren, das alle ihre Tätigkeiten abdeckt. Ein integriertes Managementsystem kann nicht nur zum

---

<sup>6</sup> International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)

Erfassen mehrerer Genehmigungsanforderungen verwendet werden, sondern auch zur Abdeckung anderer Managementsysteme wie Sicherheits-, Arbeitsschutz- und Umweltmanagementsysteme. Durch die Integration werden Doppelungen beseitigt und Synergien genutzt, indem Sicherheitsrisiken über mehrere Tätigkeiten hinweg gemanagt werden. Organisationen können die besten Verfahren bestimmen, um ihre Managementsysteme so zu strukturieren, dass sie ihren geschäftlichen und organisatorischen Bedürfnissen entsprechen.

Der zentrale Teil des Rahmenwerks für Managementsysteme (DEMAR CAMO.A.200) konzentriert sich auf das, was für das Sicherheitsmanagement wesentlich ist, indem er die Organisation anweist:

- (a) Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten klar zu definieren,
- (b) eine Sicherheitsrichtlinie und die damit verbundenen Sicherheitsziele festzulegen,
- (c) Sicherheitsmeldeverfahren im Einklang mit den Grundsätzen der Redlichkeitskultur umzusetzen,
- (d) die aus ihrer Tätigkeit erwachsenden Sicherheitsrisiken für die militärische Luftfahrt zu identifizieren, deren Bewertung zu gewährleisten, sowie das Management der damit verbundenen Risiken, einschließlich:
  - (1) Maßnahmen zu ergreifen, um die Risiken zu mindern,
  - (2) die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen zur Minderung der Risiken zu verifizieren.
- (e) die Einhaltung unter Berücksichtigung jedweder zusätzlicher Anforderungen, die für die Organisation gelten, zu überwachen,
- (f) ihr Personal geschult, kompetent und über wichtige Sicherheitsprobleme informiert zu halten, und
- (g) alle Schlüsselprozesse des Managementsystems zu dokumentieren.

Verglichen mit dem vorherigen „Rahmenwerk“ gemäß DEMAR M Unterabschnitt G Qualitätssystem sind die neuen Elemente, die mit der DEMAR CAMO eingeführt werden, insbesondere die unter den o. g. Punkten (b) bis (d) angesprochenen. Die Punkte (c) und (d)(1) beziehen sich auf das Element „Sicherheitsrisikomanagement“ der Anlage I zu den Anhängen B und C – Richtlinie zum Sicherheitsmanagementsystem (SMS) des BFD. Die Punkte (d)(2) und (e) behandeln das dortige Element „Kontrolle der Sicherheit“.

DEMAR CAMO.A.200 definiert Folgendes als Schlüsselprozesse des Sicherheitsmanagements; diese sind in den zugehörigen AMC und GM weiter spezifiziert:

- Feststellung von Gefahren,
- Sicherheitsrisikomanagement,
- Interne Untersuchungen,

- Überwachen und Messen der Sicherheitsleistung (durch Safety Performance Indicators (SPI)<sup>7</sup>, Trendanalyse, Alarmwerte und Auswertung),
- Änderungsmanagement
- Fortlaufende Verbesserung
- Sofortige Sicherheitsmaßnahmen und Koordination mit der betreibenden Organisation des Lfz.

Es ist wichtig zu erkennen, dass das Sicherheitsmanagement eine kontinuierliche Tätigkeit sein wird, da sich Gefahren, Risiken und die Wirksamkeit von Sicherheitsrisikominderungen im Laufe der Zeit ändern werden.

Diese Schlüsselprozesse des Sicherheitsmanagements werden durch eine Funktion zur Überwachung der Einhaltung als integraler Bestandteil des Sicherheitsmanagementsystems unterstützt. Die meisten Sicherheitsanforderungen für die militärische Luftfahrt stellen allgemeine Sicherheitsrisikokontrollen dar, die vom LufABw festgelegt werden. Daher sind die Sicherstellung der effektiven Einhaltung der Anforderungen im täglichen Betrieb und die unabhängige Überwachung der Einhaltung von grundlegender Bedeutung für jedes Sicherheitsmanagementsystem. Die Funktion zur Überwachung der Einhaltung kann darüber hinaus die Nachverfolgung von Maßnahmen zur Minderung von Sicherheitsrisiken unterstützen. Darüber hinaus werden bei durch internen Audits festgestellten Nichteinhaltungen die Ursachen gründlich bewertet und analysiert. Eine solche Analyse unterstützt im Gegenzug den Risikomanagementprozess, indem sie Einblicke in ursächliche und beitragende Faktoren liefert, einschließlich Menschlicher Faktoren<sup>8</sup>, organisatorischer Faktoren und des Umfelds, in dem die Organisation tätig ist. Auf diese Weise werden die Ergebnisse der Überwachung der Einhaltung zu einigen der verschiedenen Eingaben für die Funktionen des Sicherheitsrisikomanagements. Andererseits können die Prozesse des Sicherheitsrisikomanagements verwendet werden, um Schwerpunkte für die Überwachung der Einhaltung festzulegen. Auf diese Weise informieren interne Audits das Management der Organisation über den Grad der Einhaltung innerhalb der Organisation, ob Maßnahmen zur Minderung des Sicherheitsrisikos umgesetzt wurden und wo Korrektur- oder vorbeugende Maßnahmen erforderlich sind. Die Kombination von Sicherheitsrisikomanagement und Überwachung der Einhaltung sollte zu einem besseren Verständnis des End-to-End-Prozesses und der Prozessschnittstellen führen und Möglichkeiten für Effizienzsteigerungen aufzeigen, die nicht auf Sicherheitsaspekte beschränkt sind.

Da die militärische Luftfahrt ein komplexes System ist, in dem viele Organisationen und Einzelpersonen zusammenarbeiten, liegt der primäre Fokus der Schlüsselprozesse des Sicherheitsmanagements auf den organisatorischen Prozessen und Verfahren, aber er liegt auch auf den Menschen im System. Die Organisation und die Art und Weise, wie sie funktioniert, können einen erheblichen Einfluss auf die menschliche Leistungsfähigkeit haben. Daher befasst sich das Sicherheitsmanagement notwendigerweise damit, wie Menschen

---

<sup>7</sup> Safety Performance Indicators entsprechen Indikatoren für die Sicherheitsleistung

<sup>8</sup> „Human Factors“

sowohl positiv als auch negativ zu den Sicherheitsergebnissen einer Organisation beitragen können, wobei anerkannt wird, dass menschliches Verhalten durch das organisatorische Umfeld beeinflusst wird.

Die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements hängt weitgehend vom Grad des Engagements der Geschäftsleitung ab, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, das die menschliche Leistungsfähigkeit optimiert und das Personal ermutigt, sich aktiv an den Managementprozessen der Organisation zu beteiligen und zu ihnen beizutragen. Ähnlich baut eine positive Sicherheitskultur auf ein hohes Maß an Vertrauen und Respekt zwischen den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen und dem Management und sie muss daher auf der Ebene der Geschäftsleitung geschaffen und unterstützt werden. Wenn das Management Personen, die Gefahren erkennen und unerwünschte Ereignisse melden, nicht durchgängig fair und gerecht behandelt, ist es unwahrscheinlich, dass diese Personen bereit sind, Sicherheitsprobleme zu kommunizieren oder mit dem Management zusammenzuarbeiten, um die Sicherheitsrisiken wirksam anzusprechen. Wie beim Vertrauen braucht es Zeit und Mühe, eine positive Sicherheitskultur aufzubauen, und sie kann leicht verloren gehen.

Es wird ferner anerkannt, dass die Einführung von Prozessen zur Feststellung von Gefahren und Risikobewertung, Minderung und Überprüfung der Wirksamkeit solcher Minderungsmaßnahmen unmittelbare und direkte Kosten verursachen kann, während die damit verbundenen Vorteile manchmal immateriell sind und Zeit brauchen, um wirksam zu werden. Im Laufe der Zeit wird ein effektives Managementsystem nicht nur die Risiken größerer Ereignisse angehen, sondern auch Produktionsineffizienzen feststellen und angehen, die Kommunikation verbessern, eine bessere Organisationskultur fördern und zu einer wirksameren Kontrolle von Auftragnehmern und Lieferanten führen. Zusätzlich kann ein effektives Managementsystem durch eine verbesserte Beziehung zum LufABw zu einer Verringerung des Aufsichtsaufwands führen.

Durch die Betrachtung des Sicherheitsmanagements und der damit verbundenen organisatorischen Richtlinien und Schlüsselprozesse als Elemente, die nicht nur zur Vermeidung von Zwischenfällen und Unfällen, sondern auch zur Erfüllung der strategischen Ziele der Organisation implementiert werden, sollte daher jede Investition in Sicherheit als Investition in Produktivität und Erfolg der Organisation betrachtet werden.

## **AMC1 CAMO.A.200(a)(1) Managementsystem**

---

### ORGANISATION UND VERANTWORTUNG

(a) Das Managementsystem sollte Sicherheit einschließen, indem es einen Sicherheitsmanager bzw. eine Sicherheitsmanagerin und einen Sicherheitsüberprüfungsausschuss in die Organisationsstruktur einbezieht. Die Funktionen des Sicherheitsmanagers bzw. der Sicherheitsmanagerin sind diejenigen, die in AMC1 DEMAR CAMO.A.305(a)(4), (a)(5) definiert sind.

(b) Sicherheitsüberprüfungsausschuss

- (1) Der Sicherheitsüberprüfungsausschuss sollte eine hochrangige Kommission sein, die Fragen der strategischen Sicherheit zur Unterstützung der Sicherheitsverantwortung des Accountable Managers betrachtet.
  - (2) Der Ausschuss sollte vom Accountable Manager bzw. der Accountable Managerin geleitet werden und sich aus der Person oder Gruppe von Personen zusammensetzen, die gemäß DEMAR CAMO.A.305(a) und (b) benannt wurde.
  - (3) Der Sicherheitsüberprüfungsausschuss sollte überwachen:
    - (i) die Sicherheitsleistung im Vergleich zu den Sicherheitsrichtlinien und -zielen,
    - (ii) dass alle Sicherheitsmaßnahmen rechtzeitig ergriffen werden, und
    - (iii) die Wirksamkeit der Prozesse des Managementsystems der Organisation
  - (4) Der Sicherheitsüberprüfungsausschuss kann auch beauftragt werden mit:
    - (i) der Überprüfung der Ergebnisse der Überwachung der Einhaltung,
    - (ii) der Überwachung der Umsetzung entsprechender Korrekturmaßnahmen und vorbeugender Maßnahmen.
- (c) Der Sicherheitsüberprüfungsausschuss sollte sicherstellen, dass angemessene Ressourcen bereitgestellt werden, um die festgelegten Sicherheitsziele zu erreichen.
- (d) Der Sicherheitsmanager bzw. die Sicherheitsmanagerin oder eine andere vom Sicherheitsmanager bzw. der Sicherheitsmanagerin benannte Person sollte an den Sitzungen des Sicherheitsüberprüfungsausschusses teilnehmen. Er oder sie sollte dem Accountable Manager bzw. der Accountable Managerin alle erforderlichen Informationen übermitteln, um eine Entscheidungsfindung auf der Grundlage von Sicherheitsdaten zu ermöglichen.
- (e) Ungeachtet des Punktes (a) muss die Organisation, vorbehaltlich einer Risikobewertung und Zustimmung durch das LufABw, möglicherweise keinen formellen Sicherheitsüberprüfungsausschuss einrichten, sofern dies durch die Größe der Organisation und die Art und Komplexität ihrer Tätigkeiten gerechtfertigt ist. In diesem Fall sollten die Aufgaben, die normalerweise dem Sicherheitsüberprüfungsausschuss zugewiesen werden, dem Sicherheitsmanager übertragen werden.

## **GM1 CAMO.A.200(a)(1) Managementsystem**

---

### SICHERHEITSMASSNAHMENGRUPPE

- (a) Abhängig von der Größe der Organisation und der Art und Komplexität ihrer Tätigkeiten kann eine Sicherheitsmaßnahmengruppe als ständige Gruppe oder als Ad-hoc-Gruppe eingerichtet werden, um den Sicherheitsmanager bzw. die Sicherheitsmanagerin oder den Sicherheitsüberprüfungsausschuss zu unterstützen oder in dessen Namen zu handeln.
- (b) Abhängig vom Aufgabenumfang und dem erforderlichen spezifischen Fachwissen kann mehr als eine Sicherheitsmaßnahmengruppe eingerichtet werden.

- (c) Die Sicherheitsmaßnahmengruppe berichtet üblicherweise dem Sicherheitsüberprüfungsausschuss und erhält von diesem die strategische Ausrichtung. Sie kann sich aus Managern bzw. Managerinnen, Vorgesetzten und Personal der betroffenen Bereiche zusammensetzen.
- (d) Die Sicherheitsmaßnahmengruppe kann beauftragt werden oder dabei unterstützen:
- (1) die Sicherheitsleistung zu überwachen,
  - (2) Maßnahmen zu definieren, um Risiken auf einem akzeptablen Niveau zu halten,
  - (3) Auswirkungen von organisatorischen Änderungen auf die Sicherheit zu bewerten,
  - (4) zu gewährleisten, dass Sicherheitsmaßnahmen innerhalb vereinbarter Zeitrahmen umgesetzt werden, und
  - (5) die Wirksamkeit vorausgegangener Sicherheitsmaßnahmen und der Förderung von Sicherheit zu überprüfen.

## **GM2 CAMO.A.200(a)(1) Managementsystem**

---

BEDEUTUNG DER BEGRIFFE „VERANTWORTUNG“ UND „ZUSTÄNDIGKEIT“

Siehe Druckschrift „DEMAD 1 Begriffe und Abkürzungen der DEMAR“ SDS-275/3-8900.

## **AMC1 CAMO.A.200(a)(2) Managementsystem**

---

SICHERHEITSRICHTLINIEN & -ZIELE

- (a) Die Sicherheitsrichtlinien sollten:
- (1) die Verpflichtung der Organisation in Bezug auf Sicherheit und ihr proaktives und systematisches Management widerspiegeln, einschließlich der Förderung einer positiven Sicherheitskultur,
  - (2) interne Meldeprinzipien enthalten und das Personal ermutigen, Fehler, Zwischenfälle und Gefahren im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu melden,
  - (3) die Notwendigkeit anerkennen, dass alle Mitarbeiter bei der Überwachung der Einhaltung und den internen Untersuchungen gemäß Punkt (c) der AMC1 DEMAR CAMO.A.200(a)(3) kooperieren,
  - (4) vom Accountable Manager bzw. der Accountable Managerin bestätigt und vertreten werden,
  - (5) in der gesamten Organisation kommuniziert und sichtbar befürwortet werden und
  - (6) regelmäßig überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie für die Organisation relevant und angemessen bleiben.

(b) Die Sicherheitsrichtlinien sollten eine Verpflichtung enthalten:

- (1) alle geltenden Gesetze einzuhalten, alle geltenden Anforderungen zu erfüllen und Praktiken zu übernehmen, um den Sicherheitsstandard zu verbessern,
- (2) die notwendigen Ressourcen für die Umsetzung der Sicherheitsrichtlinien bereitzustellen,
- (3) Menschliche Faktoren<sup>9</sup> zu berücksichtigen,
- (4) der Sicherheit als eine primäre Verantwortung aller Manager bzw. Managerinnen zu verankern, und
- (5) bei internen Sicherheitsmeldungen und der Untersuchung von Ereignissen die Grundsätze der „Redlichkeitskultur“ anzuwenden. Insbesondere sollen die Informationen über Ereignisse nicht zur Verfügung gestellt oder verwendet werden,
  - (i) um der Arbeiterebene Schuld oder Haftung für Handlungen, Unterlassungen oder Entscheidungen zuzuschreiben, die ihrer Erfahrung und Ausbildung entsprechen, oder
  - (ii) für andere Zwecke als die Aufrechterhaltung oder Verbesserung der militärischen Flugsicherheit.

(c) Die Geschäftsleitung sollte die Sicherheitsrichtlinien gegenüber allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen kontinuierlich fördern, ihr Engagement dafür demonstrieren und die erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen für ihre Umsetzung bereitstellen.

(d) Auf Basis ihrer Sicherheitsrichtlinien sollte die Organisation Sicherheitsziele definieren, welche:

- (1) die Grundlage für die Überwachung und Messung der Sicherheitsleistung bilden,
- (3) die Verpflichtung der Organisation widerspiegeln, die Gesamtwirksamkeit des Managementsystems aufrechtzuerhalten oder kontinuierlich zu verbessern,
- (4) in der gesamten Organisation kommuniziert werden, und
- (5) regelmäßig überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie für die Organisation relevant und angemessen bleiben.

## **GM1 CAMO.A.200(a)(2) Managementsystem**

---

### SICHERHEITSRICHTLINIEN

(a) Die Sicherheitsrichtlinien sind das Mittel, mit dem die Organisation ihre Absicht bekundet, das Sicherheitsniveau bei all ihren Aktivitäten aufrechtzuerhalten und, wo durchführbar, zu verbessern und ihren Beitrag zum Risiko eines Flugunfalls oder eines schweren

---

<sup>9</sup> engl.: Human Factors (HF)

Zwischenfalls so weit wie vernünftigerweise möglich zu minimieren. Sie spiegeln die Verpflichtung des Managements gegenüber der Sicherheit wider und sollten die Philosophie des Sicherheitsmanagements der Organisation widerspiegeln sowie die Grundlage bilden, auf der das Managementsystem der Organisation aufbaut. Sie dienen als Erinnerung daran, „wie wir hier sicher arbeiten“. Die Schaffung einer positiven Sicherheitskultur beginnt mit der Herausgabe von klaren, unmissverständlichen Richtlinien.

- (b) Die Verpflichtung zur Anwendung von „Redlichkeitskultur“-Prinzipien bildet die Grundlage für die internen Regeln der Organisation, die beschreiben, wie „Redlichkeitskultur“-Prinzipien garantiert und umgesetzt werden.
- (c) Nicht zutreffend.

### **AMC1 CAMO.A.200(a)(3) Managementsystem**

---

#### SCHLÜSSELPROZESSE DES SICHERHEITSMANAGEMENTS

##### (a) Prozesse zur Feststellung von Gefahren

- (1) Ein Meldesystem sowohl für Ereignisse (reaktiv) als auch für Gefahren (proaktiv) sollte das formelle Mittel sein, um Gefahren und die damit verbundenen Risiken, die die Sicherheit beeinträchtigen können, zu sammeln, aufzuzeichnen, zu analysieren, darauf zu reagieren und Feedback zu generieren.
- (2) Die Feststellung sollte beinhalten:
  - (i) Gefahren, die durch menschliche Faktoren, die die menschliche Leistungsfähigkeit beeinträchtigen, entstehen können, und
  - (ii) Gefahren, die sich aus dem organisatorischen Aufbau oder dem Bestehen komplexer Betriebs- und Instandhaltungsvereinbarungen ergeben können (z. B. wenn mehrere Organisationen unter Vertrag genommen werden oder wenn mehrere Ebenen der Vergabe von Aufträgen/Unteraufträgen enthalten sind).

##### (b) Risikomanagementprozess

- (1) Ein formeller Sicherheitsrisikomanagementprozess sollte entwickelt und aufrechterhalten werden, der Folgendes gewährleistet:
  - (i) Analyse (z. B. hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Schwere der Folgen von Gefahren und Ereignissen),
  - (ii) Bewertung (hinsichtlich Tolerierbarkeit), und
  - (iii) Steuerung (in Bezug auf Minderung) von Risiken auf ein akzeptables Niveau.
- (2) Die Führungsebenen, die befugt sind, Entscheidungen über die Tolerierbarkeit von Sicherheitsrisiken gemäß (b)(1)(ii) zu treffen, sollten festgelegt werden.

##### (c) Interne Untersuchung

- (1) Im Einklang mit ihrer Redlichkeitskultur sollte die Organisation definieren, auf welche Art und Weise Vorfälle wie Fehler oder Beinaheunfälle untersucht werden, um nicht nur zu verstehen, was passiert ist, sondern auch, wie es passiert ist, um die Wahrscheinlichkeit und/oder die Folgen zukünftiger Wiederholungen zu verhindern oder zu verringern (siehe AMC1 DEMAR CAMO.A.202).
  - (2) Der Umfang interner Untersuchungen sollte über den Umfang der Ereignisse hinausgehen, die dem LufABw gemäß DEMAR CAMO.A.160 gemeldet werden müssen, um die Meldungen einzuschließen, auf die in DEMAR CAMO.A.202(b) verwiesen wird.
- (d) Überwachung und Messung der Sicherheitsleistung
- (1) Die Überwachung und Messung der Sicherheitsleistung sollte der Prozess sein, durch den die Sicherheitsleistung der Organisation im Vergleich zu den Sicherheitsrichtlinien und den Sicherheitszielen überprüft wird.
  - (2) Dieser Prozess kann je nach Größe, Art und Komplexität der Organisation Folgendes umfassen:
    - (i) Sicherheitsmeldungen, die sich auch mit dem Status der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen befassen,
    - (ii) Sicherheitsüberprüfungen, einschließlich Trendbewertung, die während der Einführung neuer Produkte und ihrer Komponenten, neuer Ausrüstungen/Technologien, der Implementierung neuer oder geänderter Verfahren oder in Situationen organisatorischer Änderungen durchgeführt würden, die sich auf die Sicherheit auswirken könnten,
    - (iii) Sicherheitsmanagementaudits, die sich auf die Integrität des Managementsystems der Organisation und auf die regelmäßige Bewertung des Status der Sicherheitsrisikosteuerung konzentrieren, und
    - (iv) Sicherheitserhebungen, die bestimmte Elemente oder Verfahren in einem bestimmten Bereich untersuchen, wie z. B. identifizierte Problembereiche oder Engpässe bei den täglichen Tätigkeiten im Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Wahrnehmungen und Meinungen des Managementpersonals sowie Bereiche mit Meinungsverschiedenheiten oder Unklarheiten.

(e) Änderungsmanagement

Die Organisation sollte die mit einer Änderung verbundenen Sicherheitsrisiken handhaben. Das Änderungsmanagement sollte ein dokumentierter Prozess sein, um externe und interne Änderungen zu identifizieren, die sich nachteilig auf die Sicherheit ihrer Tätigkeiten im Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit auswirken können. Es sollte die bestehenden Prozesse der Organisation zur Feststellung von Gefahren, Risikobewertung und Minderung nutzen.

(f) Kontinuierliche Verbesserung

Die Organisation sollte kontinuierlich bestrebt sein, ihre Sicherheitsleistung und die Wirksamkeit ihres Managementsystems zu verbessern. Kontinuierliche Verbesserung kann erreicht werden durch:

- (1) Audits, die von externen Organisationen durchgeführt werden,
- (2) Bewertungen, einschließlich Bewertungen der Wirksamkeit der Sicherheitskultur und des Managementsystems, insbesondere zur Bewertung der Wirksamkeit der Sicherheitsrisikomanagementprozesse,
- (3) Mitarbeiterbefragungen, einschließlich Umfragen zur Unternehmenskultur, die nützliche Rückmeldungen darüber liefern können, wie eingebunden die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in das Managementsystem sind,
- (4) Überwachung der Wiederholung von Vorfällen und Ereignissen,
- (5) Bewertung der Indikatoren der Sicherheitsleistung und Überprüfung aller verfügbaren Informationen zur Sicherheitsleistung, und
- (6) Feststellung der erlernten Lektionen.

(g) Sofortige Sicherheitsmaßnahmen und Koordination mit der betreibenden Organisation

- (1) Es sollte ein Verfahren implementiert werden, das es der Organisation ermöglicht, umgehend zu handeln, wenn sie Sicherheitsbedenken mit potenziell unmittelbaren Auswirkungen auf die Sicherheit im Flugbetrieb feststellt, einschließlich klarer Anweisungen, wer bei der betreibenden Organisation zu kontaktieren ist und wie sie kontaktiert werden kann, auch außerhalb der normalen Arbeitszeiten. Diese Bestimmungen gelten unbeschadet der gemäß DEMAR CAMO.A.160 geforderten Meldung von Ereignissen.
- (2) Gegebenenfalls sollte ein Verfahren implementiert werden, das es der Organisation ermöglicht, unverzüglich zu reagieren, wenn dies von der betreibenden Organisation gefordert wird und die Unterstützung der CAMO erforderlich ist.

## **GM1 CAMO.A.200(a)(3) Managementsystem**

---

### SICHERHEITSRISIKOMANAGEMENT – SCHNITTSTELLEN ZWISCHEN ORGANISATIONEN

- (a) Prozesse des Sicherheitsrisikomanagements sollten insbesondere die geplante Umsetzung von, oder Beteiligung der Organisation an, komplexen Betriebs- und Instandhaltungsvereinbarungen berücksichtigen (z. B. wenn mehrere Organisationen unter Vertrag genommen werden oder wenn mehrere Ebenen der vertraglichen Vergabe von Aufträgen/Unteraufträgen enthalten sind).
- (b) Die Feststellung von Gefahren und Risikobewertung beginnen mit einer Identifizierung aller an der Vereinbarung beteiligten Parteien, einschließlich unabhängigen Sachverständigen und nicht genehmigten Organisationen. Dieser Identifizierungsprozess

erstreckt sich auf die gesamte Steuerungsstruktur und bewertet insbesondere die folgenden Elemente auf allen Ebenen der vertraglichen Vergabe von Unteraufträgen und allen Parteien innerhalb solcher Vereinbarungen:

- (1) Koordination und Schnittstellen zwischen den verschiedenen Parteien,
  - (2) anwendbare Verfahren,
  - (3) Kommunikation zwischen allen beteiligten Parteien, einschließlich Melde- und Feedbackkanälen,
  - (4) Aufgabenverteilung, Zuständigkeiten und Befugnisse, und
  - (5) die Qualifikationen und Befähigungen des Schlüsselpersonals in Bezug auf DEMAR CAMO.A.305.
- (c) Das Sicherheitsrisikomanagement sollte sich auf die folgenden Aspekte konzentrieren:
- (1) klare Zuordnung von Verantwortung und Zuweisung von Zuständigkeiten,
  - (2) dass nur eine Partei für einen bestimmten Aspekt der Vereinbarung zuständig ist, ohne sich überschneidende oder widersprüchliche Zuständigkeiten, um Koordinierungsfehler auszuschließen,
  - (3) das Vorhandensein klarer Meldelinien, sowohl für die Meldung von Ereignissen als auch für Fortschrittsberichte,
  - (4) die Möglichkeit für das Personal, die Organisation unmittelbar über jede Gefahr zu informieren, die zu einem offensichtlich unannehmbaren Sicherheitsrisiko führen kann.
- (d) Die Sicherheitsrisikomanagementprozesse sollten sicherstellen, dass eine regelmäßige Kommunikation zwischen allen beteiligten Parteien stattfindet, um den Arbeitsfortschritt, Maßnahmen zur Risikominderung und Änderungen an der Vereinbarung sowie jegliche anderen wichtigen Themen zu besprechen.

## **GM2 CAMO.A.200(a)(3) Managementsystem**

---

### **ÄNDERUNGSMANAGEMENT**

- (a) Wenn sie nicht ordnungsgemäß gehandhabt werden, können Änderungen der Organisation in Struktur, Einrichtungen, Arbeitsumfang, Personal, Dokumentation, Richtlinien und Verfahren usw. zur unbeabsichtigten Einführung neuer Gefahren führen und die Organisation neuen oder erhöhten Risiken aussetzen. Effektive Organisationen streben danach, ihre Prozesse zu verbessern, wobei sie sich bewusst sind, dass Änderungen die Organisation potenziell latenten Gefahren und Risiken aussetzen können, wenn sie nicht ordnungsgemäß und effektiv gehandhabt werden.
- (b) Unabhängig vom Ausmaß der Änderung, ob groß oder klein, sollten deren Auswirkungen auf die Sicherheit immer proaktiv berücksichtigt werden. Dies liegt in erster Linie in der Verantwortung des Teams, das die Änderung vorschlägt und/oder umsetzt. Eine

Veränderung kann jedoch nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn alle von der Veränderung betroffenen Personen eingebunden sind, involviert sind und an dem Prozess teilnehmen. Das Ausmaß einer Änderung, ihre Sicherheitskritikalität und ihre potenziellen Auswirkungen auf die menschliche Leistungsfähigkeit sollten in jedem Änderungsmanagementprozess bewertet werden

- (c) Der Prozess für das Änderungsmanagement stellt in der Regel Prinzipien und einen strukturierten Rahmen für das Management aller Aspekte der Änderung bereit. Die disziplinierte Anwendung des Änderungsmanagements kann die Effektivität der Änderung maximieren, die Mitarbeiter einbinden und die mit einer Änderung verbundenen Risiken minimieren.
- (d) Die Einführung einer Änderung ist der Auslöser für die Organisation, ihren Prozess zur Feststellung von Gefahren und zum Risikomanagement durchzuführen.

Einige Beispiele für Änderungen beinhalten, sind aber nicht beschränkt auf:

- (1) Änderungen in der Organisationsstruktur,
  - (2) die Aufnahme eines neuen Luftfahrzeugmusters in den Genehmigungsumfang,
  - (3) das Hinzufügen von Luftfahrzeugen des gleichen oder eines ähnlichen Musters,
  - (4) wesentliche personelle Veränderungen (betrifft Schlüsselpersonal und/oder große Personalzahlen, hohe Fluktuation),
  - (5) neue oder geänderte Regularien,
  - (6) Änderungen in den Sicherheitsvorkehrungen,
  - (7) Veränderungen in der Situation einer Organisation (z. B. betrieblicher, kommerzieller oder finanzieller Druck),
  - (8) neue Zeitpläne, Standorte, Ausrüstung und/oder Betriebsverfahren, und
  - (9) die Aufnahme neuer Unterauftragnehmer.
- (e) Eine Änderung kann das Potenzial haben, neue Probleme im Zusammenhang mit Menschlichen Faktoren einzuführen oder bereits bestehende Probleme zu verschlimmern. Zum Beispiel könnten Änderungen in Computersystemen, Ausrüstung, Technologie, Personalwechsel, einschließlich Änderungen im Managementpersonal, in Verfahren, Arbeitsorganisation oder Arbeitsabläufen die Leistung beeinträchtigen.
  - (f) Der Zweck der Integration von Menschlichen Faktoren in das Änderungsmanagement besteht darin, potenzielle Risiken zu minimieren, indem die Auswirkungen der Veränderung auf die Menschen innerhalb eines Systems gezielt berücksichtigt werden.
  - (g) Besondere Beachtung, einschließlich aller Themen im Zusammenhang mit Menschlichen Faktoren, sollte der „Übergangszeit“ geschenkt werden. Zusätzlich sollten die zur Berücksichtigung dieser Themen genutzten Aktivitäten in den Änderungsmanagementplan integriert werden.
  - (h) Effektives Änderungsmanagement sollte durch Folgendes unterstützt werden:

- (1) Implementierung eines Prozesses zur formellen Feststellung von Gefahren/Risikobewertung für größere betriebliche Änderungen, größere organisatorische Änderungen, Änderungen im Schlüsselpersonal und Änderungen, die sich auf die Art und Weise auswirken können, wie das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durchgeführt wird.
  - (2) Identifizierung von Änderungen, die wahrscheinlich bezüglich der Tätigkeit erfolgen, die eine spürbare Auswirkung haben würden auf:
    - (i) Ressourcen – materiell und personell,
    - (ii) Managementrichtung – Richtlinien, Prozesse, Verfahren, Ausbildung und
    - (iii) Steuerung des Managements
  - (3) Sicherheitsfälle/Risikobewertungen, die auf die militärische Flugsicherheit ausgerichtet sind.
  - (4) Gegebenenfalls Einbindung der wichtigsten Interessengruppen in den Änderungsmanagementprozess.
- (i) Während des Managements des Änderungsmanagementprozesses werden frühere Risikobewertungen und bestehende Gefahren auf mögliche Auswirkungen überprüft.

### **AMC1 CAMO.A.200(a)(4) Managementsystem**

---

#### SICHERHEITSKOMMUNIKATION

- (a) Die Organisation sollte eine Kommunikation über Sicherheitsangelegenheiten einrichten, die:
- (1) sicherstellt, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Tätigkeiten des Sicherheitsmanagements entsprechend ihrer Sicherheitsverantwortung kennen,
  - (2) sicherheitskritische Informationen vermittelt, insbesondere in Bezug auf bewertete Risiken und festgestellte Gefahren,
  - (3) erklärt, warum bestimmte Maßnahmen ergriffen werden, und
  - (4) erklärt, warum Sicherheitsverfahren eingeführt oder geändert werden.
- (b) Regelmäßige Besprechungen mit dem Personal, bei denen Informationen, Maßnahmen und Verfahren erörtert werden, können genutzt werden, um Sicherheitsangelegenheiten zu kommunizieren.

### **GM1 CAMO.A.200(a)(4) Managementsystem**

---

#### SICHERHEITSFÖRDERUNG

- (a) Sicherheitsausbildung, kombiniert mit Sicherheitskommunikation und Informationsaustausch, ist Teil der Sicherheitsförderung.

- (b) Tätigkeiten zur Förderung der Sicherheit unterstützen:
- (1) die Richtlinien der Organisation, die Förderung einer positiven Sicherheitskultur, die Schaffung eines für das Erreichen der Sicherheitsziele der Organisation günstigen Umfelds,
  - (2) das Lernen der Organisation, und
  - (3) die Umsetzung eines wirksamen Sicherheitsmeldesystems und die Entwicklung einer Redlichkeitskultur.
- (c) Abhängig vom jeweiligen Sicherheitsproblem kann die Sicherheitsförderung auch Maßnahmen zur Risikominderung darstellen oder ergänzen.
- (d) Qualifizierungs- und Ausbildungsaspekte werden in den AMC und GM zu DEMAR CAMO.A.305 weiter spezifiziert.

## **GM1 CAMO.A.200(a)(5) Managementsystem**

---

### DOKUMENTATION DES MANAGEMENTSYSTEMS

- (a) Die Organisation kann ihre Sicherheitsrichtlinien, Sicherheitsziele und alle ihre Schlüsselprozesse des Managementsystems in einem separaten Handbuch (z. B. Sicherheitsmanagementhandbuch oder Managementsystemhandbuch) oder in ihrem CAME dokumentieren (vgl. AMC1 DEMAR CAMO.A.300, Teil 2 „Managementsystemverfahren“). Organisationen, die mehrere Organisationsgenehmigungen im Geltungsbereich der DEMAR besitzen, ziehen es möglicherweise vor, ein separates Handbuch zu verwenden, um Duplizierungen zu vermeiden.

Je nach Fall sollte dieses Handbuch oder das CAME das Schlüsselinstrument sein, um den Ansatz des Managementsystems für die gesamte Organisation zu kommunizieren.

- (b) Die Organisation kann sich auch dafür entscheiden, einige der Informationen, die dokumentiert werden müssen, in separaten Dokumenten zu dokumentieren (z. B. Richtliniendokumente, Verfahren). In diesem Fall sollte sie sicherstellen, dass das Handbuch oder das CAME entsprechende Verweise auf alle Dokumente enthält, die separat geführt werden. Alle diese Dokumente sind als integrale Bestandteile der Dokumentation des Managementsystems der Organisation zu betrachten.

## **AMC1 CAMO.A.200(a)(6) Managementsystem**

---

### ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG – ALLGEMEINES

- (a) Die Hauptziele der Überwachung der Einhaltung bestehen darin, eine unabhängige Überwachungsfunktion dafür bereitzustellen, wie die Organisation die Einhaltung der geltenden Anforderungen, Richtlinien und Verfahren sicherstellt, und Maßnahmen zu fordern, wenn Nichteinhaltungen festgestellt werden.

- (b) Die Unabhängigkeit der Überwachung der Einhaltung sollte dadurch hergestellt werden, dass Audits und Inspektionen stets von Personal durchgeführt werden, das nicht für die zu auditierenden oder inspizierten Funktionen, Verfahren oder Produkte verantwortlich ist.

## **AMC2 CAMO.A.200(a)(6) Managementsystem**

---

### ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG – UNABHÄNGIGES AUDIT

- (a) Ein wesentliches Element der Überwachung der Einhaltung ist das unabhängige Audit.
- (b) Das unabhängige Audit sollte ein objektiver Prozess routinemäßiger Stichprobenprüfungen aller Aspekte der Fähigkeit der Organisation sein, das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß den von der DEMAR hierfür geforderten Standards durchzuführen. Es sollte einige Stichproben des Produktes (Ltz) enthalten, da dies das Endergebnis des Prozesses ist.
- (c) Das unabhängige Audit sollte einen objektiven Überblick über den kompletten Satz an Tätigkeiten mit Bezug zu dem Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit geben.
- (d) Die Organisation sollte einen Auditplan erstellen, aus dem hervorgeht, wann und wie oft die gemäß DEMAR M und DEMAR CAMO geforderten Tätigkeiten auditiert werden.
- (e) Der Auditplan sollte sicherstellen, dass alle Aspekte der Einhaltung der DEMAR CAMO jedes Jahr überprüft werden, einschließlich aller an Unterauftragnehmer vergebenen Tätigkeiten. Das Audit kann als geschlossene Einzelübung oder über den Jahreszeitraum verteilt durchgeführt werden. Das unabhängige Audit sollte nicht verlangen, dass jedes Verfahren für jede Produktlinie verifiziert wird, wenn aufgezeigt werden kann, dass das jeweilige Verfahren für mehr als eine Produktlinie gilt und das Verfahren jedes Jahr ohne daraus resultierende Beanstandungen verifiziert wurde. Wenn Beanstandungen festgestellt wurden, sollte das jeweilige Verfahren mit anderen Produktlinien verifiziert werden, bis die Beanstandungen behoben sind, wonach das unabhängige Auditverfahren für das betreffende Verfahren auf ein jährliches Intervall zurückgesetzt werden kann.
- (f) Unter der Voraussetzung, dass keine sicherheitsrelevanten Beanstandungen vorliegen, kann der in diesen AMC spezifizierte Auditplanungszyklus um bis zu 100 % verlängert werden, vorbehaltlich einer Risikobewertung und/oder -minderungsmaßnahmen und der Zustimmung durch das LufABw.
- (g) Wenn die Organisation mehr als einen genehmigten Standort hat, sollte der Auditplan sicherstellen, dass jeder Standort jedes Jahr auditiert wird oder in einem Intervall, das durch eine mit dem LufABw vereinbarte Risikobewertung festgelegt wird und den geltenden Auditplanungszyklus nicht überschreitet.
- (h) Jedes Mal, wenn ein Audit durchgeführt wird, sollte ein Bericht ausgestellt werden, in dem beschrieben wird, was überprüft wurde sowie die gegenüber den einschlägigen Anforderungen und Verfahren festgestellten Nichteinhaltungen.

### **AMC3 CAMO.A.200(a)(6) Managementsystem**

---

#### ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG – UNABHÄNGIGES AUDIT IM RAHMEN DER VERGABE VON AUFTRÄGEN

- (a) Wenn externes Personal zur Durchführung unabhängiger Audits eingesetzt wird:
- (1) Jedes dieser Audits wird in der Verantwortung der Managerin bzw. des Managers für die Überwachung der Einhaltung durchgeführt, und
  - (2) die Organisation bleibt dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass das externe Personal über die Kenntnisse, den Hintergrund und die Erfahrung verfügt, die für die zu auditierenden Tätigkeiten angemessen sind, einschließlich Kenntnisse und Erfahrungen in der Überwachung der Einhaltung.
- (b) Die Organisation behält die endgültige Verantwortung für die Wirksamkeit der Funktion zur Überwachung der Einhaltung, insbesondere für die effektive Umsetzung und Nachverfolgung aller Korrekturmaßnahmen.

### **AMC4 CAMO.A.200(a)(6) Managementsystem**

---

#### ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG – SYSTEM ZUR RÜCKMELDUNG

- (a) Ein wesentliches Element der Überwachung der Einhaltung ist das System zur Rückmeldung.
- (b) Das System zur Rückmeldung sollte nicht an externes Personal oder externe Organisationen vergeben werden.
- (c) Wenn eine Nichteinhaltung festgestellt wird, sollte die Funktion zur Überwachung der Einhaltung sicherstellen, dass die Grundursache(n) und beitragende Faktoren identifiziert werden (siehe GM1 DEMAR CAMO.A.150) und dass Korrekturmaßnahmen festgelegt werden. Der für Rückmeldungen vorgesehene Teil der Funktion zur Überwachung der Einhaltung sollte festlegen, wer in jedem einzelnen Fall gegen die Nichteinhaltung vorgehen muss und welches Verfahren zu befolgen ist, wenn die Korrekturmaßnahme nicht innerhalb des festgelegten Zeitrahmens abgeschlossen wird. Die Hauptfunktionen des Systems zur Rückmeldung bestehen darin, sicherzustellen, dass alle Beanstandungen, die sich aus den unabhängigen Audits der Organisation ergeben, zeitgerecht ordnungsgemäß untersucht und korrigiert werden, und es der Accountable Managerin bzw. dem Accountable Manager zu ermöglichen, über alle Sicherheitsprobleme und den Umfang der Einhaltung gemäß DEMAR CAMO informiert zu bleiben.
- (d) Die in AMC2 DEMAR CAMO.A.200(a)(6) genannten Berichte über unabhängige Audits sollten an die für Korrekturmaßnahmen zuständige(n) Stelle(n) gesendet werden, wobei Zieltermine für den Abschluss angegeben werden sollten. Diese Zieltermine sollten mit der/den zuständigen Stelle(n) besprochen werden, bevor die Funktion zur Überwachung der Einhaltung die Termine im Bericht bestätigt. Die relevante(n) Stelle(n) muss/müssen

die Korrekturmaßnahmen umsetzen und die Funktion zur Überwachung der Einhaltung über den Status der Umsetzung der Maßnahme informieren.

- (e) Sofern die Überprüfung der Ergebnisse der Überwachung der Einhaltung nicht in der Verantwortung des Sicherheitsüberprüfungsausschusses liegt (vgl. AMC1 DEMAR CAMO.A.200(a)(1) Punkt (b)(4)), sollte der Accountable Manager bzw. die Accountable Managerin regelmäßige Sitzungen mit dem Personal abhalten, um den Fortschritt aller Korrekturmaßnahmen zu überprüfen. Diese Sitzungen können tagesaktuell an die Managerin bzw. den Manager für die Überwachung der Einhaltung delegiert werden, sofern der Accountable Manager bzw. die Accountable Managerin:
- (1) sich mindestens zweimal jährlich mit dem beteiligten Führungspersonal trifft, um die Gesamtleistung der Funktion zur Überwachung der Einhaltung zu überprüfen, und
  - (2) mindestens halbjährlich einen zusammenfassenden Bericht über festgestellte Nichteinhaltungen erhält.
- (f) Alle Aufzeichnungen in Bezug auf das unabhängige Audit und das System zur Rückmeldung sollten für den in DEMAR CAMO.A.220(b) angegebenen Zeitraum aufbewahrt werden, oder für solche Zeiträume, die Änderungen am Auditplanungszyklus gemäß AMC2 DEMAR CAMO.A. 200(a)(6) ermöglichen, je nachdem, was länger ist.

## **GM1 CAMO.A.200(a)(6) Managementsystem**

---

### FUNKTION ZUR ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG

Die Funktion zur Überwachung der Einhaltung ist eines der Elemente, die zur Einhaltung der geltenden Anforderungen erforderlich sind. Dies bedeutet, dass die Funktion zur Überwachung der Einhaltung selbst einer unabhängigen Überwachung der Einhaltung gemäß DEMAR CAMO.A.200(a)(6) unterliegen sollte.

## **GM1 CAMO.A.200(a)(6) und CAMO.B.300 Managementsystem und Aufsichtsgrundsätze**

---

### NUTZEN VON INFORMATIONEN- UND KOMMUNIKATIONSTECHNOLOGIEN (IKT) ZUR DURCHFÜHRUNG VON FERNAUDITS

Dieses GM bietet eine fachliche Orientierungshilfe zur Verwendung von Fern- Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) zur Unterstützung:

- des LufABw bei der Aufsicht über regulierte Organisationen, sowie
- von regulierten Organisationen bei der Durchführung interner Audits/Überwachung der Einhaltung der relevanten Anforderungen durch ihre Organisation und bei der Bewertung von Lieferanten und Unterauftragnehmern.

Im Rahmen dieser GM:

- bezeichnet „Fernaudit“ ein Audit, das unter Verwendung von Echtzeit-Video- und Audiokommunikationsmitteln anstelle der physischen Anwesenheit des Auditors bzw. der Auditorin vor Ort durchgeführt wird. Bei Anwendung des „Fernaudit“-Konzepts sollten die Besonderheiten jeder Art von Genehmigung zusätzlich zum allgemeinen Überblick (unten beschrieben) berücksichtigt werden,
- bezeichnet „Prüfstelle“ das LufABw oder die Organisation, die die Fernprüfung durchführt,
- bezeichnet „Auditierte Stelle“ die Stelle, die auditiert/inspiziert wird (oder die Stelle, die von der Prüfstelle über ein Fernaudit auditiert/inspiziert wird).

Es liegt in der Verantwortung der Prüfstelle zu beurteilen, ob der Einsatz von Fern-IKT eine geeignete Alternative zur physischen Präsenz einer Prüferin bzw. eines Prüfers vor Ort im Einklang mit den geltenden Anforderungen darstellt.

### **Die Durchführung eines Fernaudits**

Die Prüfstelle, die sich für die Durchführung eines Fernaudits entscheidet, sollte den Fernauditprozess in ihren dokumentierten Verfahren beschreiben und mindestens die folgenden Elemente berücksichtigen:

- Die Methodik für den Einsatz von Fern-IKT ist ausreichend flexibel und nicht auf die Optimierung des konventionellen Auditprozess ausgelegt.
- Angemessene Kontrollen sind festgelegt und vorhanden, um Missbrauch zu vermeiden, der die Integrität des Prüfungsprozesses gefährden könnte.
- Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheit und Vertraulichkeit während der Auditierungstätigkeiten durchgängig gewahrt bleiben (Datenschutz muss gewährleistet und geistiges Eigentum der Organisation geschützt werden).

Beispiele für den Einsatz von Fern-IKT während Audits können unter anderem Folgendes umfassen:

- Besprechungen mittels Telekonferenzeinrichtungen, einschließlich gemeinsamer Nutzung von Audio, Video und Daten,
- Bewertung von Dokumenten und Aufzeichnungen mittels Fernzugriff und in Echtzeit,
- Aufzeichnung von Nachweisen in Echtzeit während des Prozesses zur Dokumentation der Ergebnisse des Audits, einschließlich Nichtkonformitäten, durch Austausch von E-Mails oder Dokumenten, Sofortbildern, Video- oder/und Audioaufzeichnungen,
- visueller (Livestream-Video) und Audiozugriff auf Einrichtungen, Lager, Ausrüstung, Werkzeuge, Prozesse, Geschäftstätigkeiten, usw.

Bei der Planung eines Fernaudits sollte eine Vereinbarung zwischen der Prüfstelle und der auditierten Stelle geschlossen werden, die Folgendes beinhalten sollte:

- Bestimmen der Plattform zum Durchführen des Audits,
- Gewähren von Sicherheits- und/oder Profilzugriff für den/die Prüfer/in(nen),
- Prüfung der Plattformkompatibilität zwischen der Prüfstelle und der auditierten Stelle vor dem Audit,
- Berücksichtigung des Einsatzes von Webcams, Kameras, Drohnen usw., wenn die physische Bewertung eines Ereignisses (Produkt, Bauteil, Prozess usw.) gewünscht oder erforderlich ist,
- Erstellung eines Auditplans, der festlegt, wie Fern-IKT verwendet wird und in welchem Umfang sie für Auditzwecke verwendet wird, um ihre Wirksamkeit und Effizienz zu optimieren und gleichzeitig die Integrität des Auditprozesses zu wahren,
- ggf. Zeitzonenanerkennung und -management zur Koordinierung vernünftiger und einvernehmlicher Versammlungszeiten,
- eine dokumentierte Erklärung der auditierten Stelle, dass sie die vollständige Zusammenarbeit und die Bereitstellung der aktuellen und gültigen Daten wie angefordert sicherzustellen hat, einschließlich der Gewährleistung der Zusammenarbeit mit Lieferanten oder Unterauftragnehmern, falls erforderlich, und
- datenschutzrechtliche Aspekte.

Folgende Ausstattungs- und Einrichtungselemente sollten berücksichtigt werden:

- die Eignung von Videoauflösung, Wiedergabetreue und Sichtfeld für die durchzuführende Überprüfung,
- die Notwendigkeit mehrerer Kameras, Bildgebungssysteme oder Mikrofone, und ob die Person, die die Überprüfung durchführt, zwischen ihnen wechseln oder einen Wechsel anweisen kann und die Möglichkeit hat, den Prozess zu stoppen, eine Frage zu stellen, die Ausrüstung zu bewegen usw.,
- die Steuerbarkeit von Blickrichtung, Zoom und Beleuchtung,
- die Angemessenheit der Audiotreue für die durchzuführende Bewertung, und
- Echtzeit- und ununterbrochene Kommunikation zwischen der/den am Fernaudit teilnehmenden Person(en) beider Standorte (vor Ort und aus der Ferne).

Bei der Verwendung von Fern-IKT sollten die Prüfstelle und die anderen beteiligten Personen (z. B. Drohnenpiloten bzw. -pilotinnen, technische Experten bzw. Expertinnen) über die Befähigung und Fähigkeit verfügen, die eingesetzten Fern-IKT-Mittel zu verstehen und zu nutzen, um die gewünschten Ergebnisse des/der Audit(s)/Bewertung(en) zu erzielen. Die Prüfstelle sollte sich auch der Risiken und Chancen der verwendeten Fern-IKT und deren möglicher Auswirkungen auf die Validität und Objektivität der gesammelten Informationen bewusst sein.

Auditberichte und zugehörige Aufzeichnungen sollten angeben, inwieweit Fern-IKT bei der Durchführung von Fern-Audits eingesetzt wurde, und die Wirksamkeit von Fern-IKT beim Erreichen der Auditziele, einschließlich aller Punkte, die nicht vollständig überprüft werden konnten.

## **AMC1 CAMO.A.202 Internes Sicherheitsmeldesystem**

---

### ALLGEMEINES

- (a) Jedes interne Sicherheitsmeldesystem sollte vertraulich sein und die freie und offene Meldung aller potenziell sicherheitsrelevanten Ereignisse ermöglichen und fördern, einschließlich Vorfällen wie Fehlern oder Beinaheunfällen, Sicherheitsproblemen und festgestellten Gefahren. Dies wird durch die Etablierung einer Redlichkeitskultur erleichtert werden.
- (b) Das interne Sicherheitsmeldesystem sollte die folgenden Elemente enthalten:
- (1) klar festgelegte Ziele und Zielsetzungen mit nachweisbarer Verpflichtung des Unternehmens,
  - (2) eine Richtlinie zur Redlichkeitskultur als Teil der Sicherheitsrichtlinie und damit verbundene Verfahren zur Umsetzung einer Redlichkeitskultur,
  - (3) einen Prozess, um:
    - (i) die Meldungen zu identifizieren, die einer weiteren Untersuchung bedürfen, und
    - (ii) wenn so identifiziert, alle ursächlichen und beitragenden Faktoren zu untersuchen, einschließlich aller technischen, organisatorischen, führungsbezogenen oder auf Menschlichen Faktoren beruhenden Probleme, und aller anderen beitragenden Faktoren im Zusammenhang mit der Meldung, dem Vorfall, Fehler oder Beinaheunfall, die/der festgestellt wurde,
    - (iii) umfassende Daten zu analysieren, die die Trends und Häufigkeiten beitragender Faktoren zeigen.
  - (4) angemessene Korrekturmaßnahmen auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse,
  - (5) Erstausbildung und Auffrischungsschulungen für an internen Untersuchungen beteiligtes Personal,
  - (6) Wo relevant, sollte die Organisation gegebenenfalls mit der betreibenden Organisation bei der Untersuchung von Ereignissen zusammenarbeiten, indem sie relevante Informationen austauscht.
- (c) Das interne Sicherheitsmeldesystem sollte:
- (1) Vertraulichkeit gegenüber den Meldenden gewährleisten,

- (2) in sich geschlossen sein, um sicherzustellen, dass Maßnahmen, um jegliche Sicherheitsprobleme und Gefahren anzugehen, intern ergriffen werden, und
  - (3) in die in AMC2 DEMAR CAMO.A.305(g) definierten Auffrischungsschulungen einfließen und dabei angemessene Vertraulichkeit wahren.
- (d) Das Personal sollte sowohl auf individueller als auch auf allgemeinerer Basis Rückmeldungen erhalten, um sicherzustellen, dass es das Sicherheitsmeldesystem weiterhin unterstützt.

## **GM1 CAMO.A.202 Internes Sicherheitsmeldesystem**

---

### ALLGEMEINES

- (a) Der Zweck des internen Sicherheitsberichtssystems ist, vom Personal der Organisation gemeldete Informationen zu sammeln und diese zu verwenden, um den Grad der Einhaltung und die Sicherheitsleistung der Organisation zu verbessern. Es geht nicht um Schuldzuweisungen.
- (b) Die Ziele des Systems sind:
  - (1) Ermöglichen einer Bewertung der Sicherheitsauswirkungen jedes/jeder relevanten gemeldeten Vorfalls (Fehler, Beinaheunfalls), Sicherheitsproblems und Gefahr, einschließlich früherer ähnlicher Probleme, damit alle erforderlichen Maßnahmen eingeleitet werden können, und
  - (2) sicherzustellen, dass Kenntnisse über relevante Vorfälle, Sicherheitsprobleme und Gefahren geteilt werden, damit andere Personen und Organisationen daraus lernen können.
- (c) Das System ist ein wesentlicher Bestandteil der gesamten Funktion der Überwachung und sollte die normalen täglichen Verfahren und „Kontrollsysteme“ ergänzen; Es ist nicht beabsichtigt, irgendeines davon zu duplizieren oder zu ersetzen. Das System ist ein Werkzeug, um die Fälle zu identifizieren, in denen Routineverfahren fehlgeschlagen sind oder fehlschlagen könnten.
- (d) Alle Berichte sollten aufbewahrt werden, da die Bedeutung solcher Berichte möglicherweise erst zu einem späteren Zeitpunkt offensichtlich wird.
- (e) Die Erfassung und Analyse zeitnaher, angemessener und genauer Daten ermöglicht es der Organisation, auf Informationen, die sie erhält, zu reagieren und die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

## **GM1 CAMO.A.205 Aufträge und Unteraufträge**

---

VERANTWORTUNG BEI VERGABE VON INSTANDHALTUNGS-AUFTRÄGEN UND/ODER LUFTTÜCHTIGKEITS-ÜBERPRÜFUNGEN ODER BEI VERGABE VON TÄTIGKEITEN DES MANAGEMENTS DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

- (a) Ungeachtet des Genehmigungsstatus der Organisationen, an welche Unteraufträge vergeben werden, ist die CAMO dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass alle an Unterauftragnehmer vergebenen Tätigkeiten der Feststellung von Gefahren und dem Risikomanagement gemäß DEMAR CAMO.A.200(a)(3) sowie der Überwachung der Einhaltung gemäß DEMAR CAMO.A.200(a)(6) unterliegen.
- (b) Eine CAMO ist verantwortlich für die Feststellung von Gefahren, die sich aus der Existenz komplexer Vereinbarungen ergeben können (z. B. wenn mehrere Instandhaltungsbetriebe unter Vertrag genommen werden oder wenn mehrere Ebenen der Vergabe von Aufträgen/Unteraufträgen enthalten sind) unter gebührender Berücksichtigung der Schnittstellen der Organisationen (siehe GM1 CAMO. A.200(a)(3)). Darüber hinaus sollte die Funktion zur Einhaltung der Überwachung zumindest prüfen, dass die Genehmigung der beauftragten Organisation(en) die beauftragten Tätigkeiten tatsächlich abdeckt und noch gültig ist.
- (c) Eine CAMO ist dafür verantwortlich, dass Schnittstellen und Kommunikationskanäle mit dem Auftragnehmer für die Meldung von Ereignissen eingerichtet werden. Dies ersetzt nicht die Verpflichtung des Auftragnehmers, dem LufABw gemäß DEMAR zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit Bericht zu erstatten.

Für an Unterauftragnehmer vergebene Tätigkeiten werden Schnittstellen und Kommunikationskanäle auch für die Zwecke des internen Sicherheitsmeldesystems (DEMAR CAMO.A.202) benötigt.

## **AMC1 CAMO.A.215 Einrichtungen**

---

### ALLGEMEINES

Die Büroräume sollten so gestaltet sein, dass die Beschäftigten, gleich, ob es sich um Personal für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die Planung, die technischen Aufzeichnungen oder das Managementsystem handelt, seine zugewiesenen Aufgaben in einer Weise ausführen kann, die üblichen Standards entspricht. Das LufABw kann zustimmen, dass diese Aufgaben von einem einzigen Büro aus wahrgenommen werden, sofern es davon überzeugt ist, dass dort genügend Platz vorhanden ist, und jede Aufgabe ohne unverhältnismäßige Störung durchgeführt werden kann. Die Büroräume sollten auch eine angemessene Fachbibliothek und Platz für die Einsichtnahme in Dokumente beinhalten.

## **AMC1 CAMO.A.220 Führen von Aufzeichnungen**

---

### ALLGEMEINES

- (a) Das System zum Führen von Aufzeichnungen sollte sicherstellen, dass alle Aufzeichnungen innerhalb einer angemessenen Zeit zugänglich sind, wann immer sie benötigt werden. Diese Aufzeichnungen sollten so organisiert sein, dass ihre Rückverfolgbarkeit und Abrufbarkeit während der gesamten erforderlichen Aufbewahrungsfrist gewährleistet ist.

- (b) Aufzeichnungen sollten in Papierform, in elektronischem Format oder in einer Kombination aus beidem aufbewahrt werden. Aufzeichnungen, die auf Mikrofilm oder in optischen Disc-Formaten gespeichert sind, sind auch akzeptabel. Die Aufzeichnungen sollten während der gesamten erforderlichen Aufbewahrungsfrist lesbar bleiben. Die Aufbewahrungsfrist beginnt, wenn die Aufzeichnung erstellt oder zuletzt geändert wurde.
- (c) Für auf Papier geführte Aufzeichnungen sollten robuste Materialien verwendet werden, die einer normalen Handhabung und Archivierung standhalten. Computersysteme für Aufzeichnungen sollten über mindestens ein Sicherungssystem verfügen, das innerhalb von 24 Stunden nach jeglichem neuen Eintrag aktualisiert werden sollte. Computersysteme für Aufzeichnungen sollten Sicherheitsvorkehrungen enthalten, um zu verhindern, dass unbefugtes Personal die Daten ändert.
- (d) Jegliche Computerhardware, die zur Sicherstellung der Datensicherung verwendet wird, sollte an einem anderen Ort als dem, der die Arbeitsdaten enthält, aufbewahrt werden und in einer Umgebung, die sicherstellt, dass die Daten in gutem Zustand bleiben. Bei Hardware- oder Softwareänderungen ist besonders darauf zu achten, dass alle erforderlichen Daten mindestens für den in der jeweiligen Bestimmung genannten vollen Zeitraum zugänglich bleiben. Fehlen alle derartigen Hinweise, sind alle Aufzeichnungen für mindestens 3 Jahre aufzubewahren.

## **AMC2 CAMO.A.220 Führen von Aufzeichnungen**

---

### AUFZEICHNUNGEN ÜBER DAS MANAGEMENT DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

- (a) Die CAMO sollte sicherstellen, dass sie immer eine Freigabebescheinigung sowie erforderliche Aufzeichnungen vom genehmigten Instandhaltungsbetrieb erhält.

Das System zur Aufbewahrung der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sollte im CAME beschrieben werden.

- (b) Wenn eine CAMO mit einem zuständigen Instandhaltungsbetrieb vereinbart, dass dieser Kopien der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in ihrem Auftrag aufbewahrt, bleibt sie trotzdem weiterhin für die Aufzeichnungen gemäß DEMAR CAMO.A.220 in Bezug auf die Aufbewahrung der Aufzeichnungen verantwortlich. Wenn die Zuständigkeit der CAMO für das Luftfahrzeugs erlischt, bleibt sie gleichfalls für die Übergabe der Aufzeichnungen an jede andere Organisation verantwortlich, die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs managt.

## **GM1 CAMO.A.220 Führen von Aufzeichnungen**

---

### AUFZEICHNUNGEN

Die Speicherung von Aufzeichnungen auf Mikrofilm oder einer optischen Speicherplatte kann jederzeit vorgenommen werden. Die Aufzeichnungen sollten genauso lesbar sein wie die

Originalaufzeichnungen und dies auch während des gesamten geforderten Aufbewahrungszeitraumes bleiben.

### **AMC1 CAMO.A.220(c)(1)(ii) Führen von Aufzeichnungen**

---

#### AUFZEICHNUNGEN ÜBER PERSONAL FÜR DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

Die folgenden Mindestinformationen sollten, soweit zutreffend, in Bezug auf sämtliches Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit aufgezeichnet werden<sup>10</sup>:

- Name,
- Geburtsdatum,
- Grundlagenausbildung,
- Erfahrung,
- Hochschulabschluss in Luftfahrtwissenschaften und/oder eine DEMAR 66 Qualifikation und/oder eine national anerkannte Qualifikation für Instandhaltungspersonal,
- absolvierte Erstausbildung,
- absolvierte luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung,
- absolvierte Auffrischungsschulungen,
- Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und innerhalb der Organisation,
- Zuständigkeiten in der derzeitigen Rolle innerhalb der Organisation,
- Kopie der Berechtigung.

### **AMC1 CAMO.A.300 Handbuch für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME)**

---

Diese AMC gibt einen Überblick über das Layout eines annehmbaren CAME. Wenn eine Organisation ein anderes Format verwendet, um beispielsweise mehr als eine Genehmigung im Rahmen von DEMAR in einem Handbuch abzubilden, sollte das Handbuch eine Anlage mit Querverweisen enthalten, die diese Liste als Index verwendet und eine Erläuterung enthält, wo der betreffende Sachverhalt im Handbuch zu finden ist.

Die gemäß DEMAR CAMO.A.300 erforderlichen Informationen sollten direkt oder durch Verweis im CAME bereitgestellt werden.

---

<sup>10</sup> Die datenschutzrechtlichen Vorgaben zur Erfassung, Speicherung und Nutzung von personenbezogenen Daten sind zu beachten.

## **Teil 0 Allgemeine Organisation, Sicherheitsrichtlinien und Ziele**

- 0.1 Sicherheitsrichtlinien, Ziele und Erklärung der Accountable Managerin bzw. des Accountable Managers
- 0.2 Allgemeine Informationen und Arbeitsumfang
- 0.3 Managementpersonal
- 0.4 Organigramm des Managements
- 0.5 Verfahren für genehmigungspflichtige Änderungen
- 0.6 Verfahren für Änderungen, die keiner vorherigen Genehmigung bedürfen
- 0.7 Verfahren für alternative Nachweisverfahren (AltMoC)

## **Teil 1 Verfahren für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

- 1.1a Anwendung des Systems für Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und gegebenenfalls des Bord- und Wartungsbuches
- 1.1b Anwendung der MEL
- 1.2 Luftfahrzeuginstandhaltungsprogramm (IHP) – Erstellung, Änderung und Genehmigung
- 1.3 Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit: Verantwortlichkeiten, Aufbewahrung, Zugang
- 1.4 Durchführung und Kontrolle von Lufttüchtigkeitsanweisungen (LTA)
- 1.5 Analyse der Wirksamkeit des/der IHP(s)
- 1.6 Nicht zwingend vorgeschriebene Änderungen und Kontrollen
- 1.7 Reparaturen und Änderungen
- 1.8 Mängelberichte
- 1.9 Tätigkeiten des Engineerings
- 1.10 Zuverlässigkeitsprogramme
- 1.11 Vorflugkontrollen
- 1.12 Wiegen der Luftfahrzeuge
- 1.13 Verfahren für Prüflüge zu Instandhaltungszwecken

## **Teil 2 Managementsystemverfahren**

- 2.1 Gefahrenidentifizierung und Sicherheitsrisikomanagementprogramme
- 2.2 Interne Sicherheitsberichte und -untersuchungen
- 2.3 Planung von Sicherheitsmaßnahmen
- 2.4 Überwachung der Sicherheitsleistung
- 2.5 Änderungsmanagement

- 2.6 Sicherheitsschulung und -förderung
- 2.7 Sofortige Sicherheitsmaßnahmen und Koordination mit der betreibenden Organisation
- 2.8 Überwachung der Einhaltung
  - 2.8.1 Auditplan und Auditverfahren
  - 2.8.2 Überwachung der Tätigkeiten für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
  - 2.8.3 Überwachung der Wirksamkeit des/der IHP(s)
  - 2.8.4 Überwachung, dass sämtliche Instandhaltung von einem geeigneten Instandhaltungsbetrieb durchgeführt wird
  - 2.8.5 Überwachung, dass sämtliche vertraglich festgelegte Instandhaltung vertragsgemäß durchgeführt wird, einschließlich von durch den Instandhaltungsbetrieb eingesetzten Unterauftragnehmern
  - 2.8.6 Personal für die Überwachung der Einhaltung
- 2.9 Kontrolle der Personalbefähigung
- 2.10 Führen von Aufzeichnungen über das Managementsystem
- 2.11 Meldung von Ereignissen

### **Teil 3 Vertraglich festgelegte Instandhaltung — Management der Instandhaltung**

- 3.1 Auswahlverfahren für Instandhaltungsbetriebe
- 3.2 Produktaudit von Luftfahrzeugen

### **Teil 4 Verfahren für Prüfungen der Lufttüchtigkeit**

- 4.1 Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARS)
- 4.2 Dokumentierte Überprüfung der Luftfahrzeugaufzeichnungen
- 4.3 Physische Begutachtung
- 4.4 WIRD BEI BEDARF HINZUGEFÜGT
- 4.5 Empfehlungen an das LufABw für die Ausstellung eines MARC
- 4.6 Ausstellung eines MARC
- 4.7 Aufzeichnungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, Verantwortlichkeiten, Aufbewahrung und Zugang
- 4.8 Verlängerung eines MARC

### **Teil 4B Verfahren in Bezug auf militärische Fluggenehmigungen**

- 4B.1 Übereinstimmung mit genehmigten Flugbedingungen
- 4B.2 Ausstellung der militärischen Fluggenehmigung im Rahmen der Vorrechte einer CAMO
- 4B.3 Zeichnungsberechtigte Personen der militärischen Fluggenehmigung

4B.4 Schnittstelle mit der lokalen Behörde für den Flug

4B.5 Aufzeichnungen über die militärische Fluggenehmigung, Verantwortlichkeiten, Aufbewahrung und Zugang

### **Teil 5 Dazugehörige Dokumente**

5.1 Dokumentenmuster, Vorlage des Bord- und Wartungsbuches

5.2 Liste des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARS)

5.3 Liste der Unterauftragnehmer gemäß DEMAR CAMO.A.125(d)(3)

5.4 Liste der unter Vertrag stehenden Instandhaltungsbetriebe und Liste der Instandhaltungsverträge gemäß DEMAR CAMO.A.300(a)(13)

5.5 Kopie der Verträge für an Unterauftragnehmer vergebene Aufgaben (Anlage II zur AMC1 CAMO.A.125(d)(3))

5.6 Liste der genehmigten IHP gemäß DEMAR CAMO.A.300(a)(12)

5.7 Liste der derzeit genehmigten alternativen Nachweisverfahren gemäß DEMAR CAMO.A.300(a)(14)

### **AMC2 CAMO.A.300 Handbuch für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME)**

---

(a) Das Personal sollte mit den Teilen des CAME vertraut sein, die für die jeweiligen Aufgaben von Bedeutung sind.

(b) Die CAMO sollte gemäß DEMAR CAMO.A.300(c) die Person benennen, die für die Überwachung und Änderung des CAME, einschließlich der zugehörigen Verfahrenshandbücher, verantwortlich ist.

(c) Die CAMO kann zur Veröffentlichung des CAME elektronische Datenverarbeitungssysteme (DV) nutzen. Es sollte darauf geachtet werden, dass die DV-gestützten Veröffentlichungssysteme mit der erforderlichen internen und externen Verteilung des CAME vereinbar sind.

### **GM1 CAMO.A.300 Handbuch für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME)**

---

Der Zweck des CAME ist:

- den Aufgabenumfang zu spezifizieren und aufzuzeigen, wie die Organisation beabsichtigt, die DEMAR CAMO und DEMAR M zu erfüllen und
- dem Personal der Organisation alle erforderlichen Informationen und Verfahren zur Pflichterfüllung bereitzustellen.

Durch die Einhaltung dieser Inhalte wird sichergestellt, dass die Organisation die Anforderungen der DEMAR CAMO und DEMAR M erfüllt.

---

## **AMC1 CAMO.A.300(a)(1) Handbuch für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME)**

---

### ERKLÄRUNG DER ACCOUNTABLE MANAGERIN BZW. DES ACCOUNTABLE MANAGERS

1. Teil 0 "Allgemeine Organisation, Sicherheitsrichtlinien und Ziele" des CAME sollte eine Erklärung enthalten, die durch die Accountable Managerin bzw. den Accountable Manager (AM) unterzeichnet (und, falls abweichend, von der Geschäftsführerin bzw. dem Geschäftsführer oder der bzw. dem ranghöchsten militärischen Vorgesetzten der Organisation gegengezeichnet) wurde, in der bestätigt wird, dass das CAME und zugehörige Handbücher stets eingehalten werden.
2. Die von der bzw. dem AM unterzeichnete CAME-Erklärung gemäß DEMAR CAMO.A.300(a)(1) sollte die Intention des folgenden Absatzes wiedergeben. Die Erklärung kann tatsächlich ohne Änderung verwendet werden. Jegliche Änderungen an der Erklärung sollten keine Auswirkungen auf die Intention haben:

"Dieses Handbuch und alle zugehörigen Handbücher, auf die verwiesen wird, definieren die Organisation und die Verfahren, auf denen die Genehmigung des LufABw für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit basiert.

Diese Verfahren werden von den Unterzeichnenden gebilligt und müssen, soweit zutreffend, eingehalten werden, um sicherzustellen, dass alle Tätigkeiten zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, einschließlich der Instandhaltung des gemanagten Luftfahrzeugs, rechtzeitig nach einem genehmigten Standard durchgeführt werden.

Diese Verfahren haben keinen Vorrang vor der notwendigen Einhaltung neuer oder geänderter Regelungen, die von Zeit zu Zeit veröffentlicht werden, wenn diese neuen oder geänderten Regelungen zu diesen Verfahren in Widerspruch stehen.

Es gilt als vereinbart, dass die Genehmigung der Organisation auf der kontinuierlichen Einhaltung der DEMAR CAMO und DEMAR M durch die Organisation und der in diesem Handbuch beschriebenen Verfahren basiert. Das LufABw ist berechtigt, die Genehmigung einzuschränken, auszusetzen oder zu widerrufen, wenn die Organisation die von DEMAR CAMO und DEMAR M auferlegten Pflichten oder Bedingungen, unter denen die Genehmigung erteilt wurde, nicht befolgt.

Unterschrift: .....

Datum: .....

Accountable Managerin bzw. Accountable Manager und ... (Stellung) ...

Geschäftsführerin bzw. Geschäftsführer oder ranghöchste militärische Vorgesetzte bzw. ranghöchster militärischer Vorgesetzter der Organisation...

Für und im Namen von ... (Name der Organisation) ... "

3. Beim Wechsel der bzw. des AM muss sichergestellt werden, dass die Erklärung in Absatz 2 bei der frühestmöglichen Gelegenheit von der die Position übernehmenden Person unterzeichnet wird.

### **AMC1 CAMO.A.305(a) Anforderungen an das Personal**

---

#### ACCOUNTABLE MANAGERIN BZW. ACCOUNTABLE MANAGER

Mit der Accountable Managerin bzw. dem Accountable Manager (AM) ist normalerweise die Geschäftsführerin bzw. der Geschäftsführer<sup>11</sup> (CEO) oder die bzw. der ranghöchste (militärische) Vorgesetzte innerhalb der CAMO gemeint, die bzw. der aufgrund ihrer bzw. seiner Stellung die Gesamtverantwortung (insbesondere bezüglich der Zuordnung von Ressourcen) für die Leitung der Organisation hat. Die bzw. der AM kann diese Position auch in mehreren Organisationen innehaben. Es ist nicht erforderlich, dass er bzw. sie über besonderes technisches Fachwissen verfügt, da die Standards für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im CAME festgelegt sind. Handelt es sich bei der bzw. dem AM nicht um die bzw. den CEO oder die ranghöchste (militärische) Vorgesetzte bzw. den ranghöchsten (militärischen) Vorgesetzten, muss die Organisation dem LufABw nachweisen, dass die bzw. der AM direkten Zugang zur bzw. zum CEO oder zu der bzw. dem ranghöchsten (militärischen) Vorgesetzten hat und über eine Eigenständigkeit bei der Zuordnung der „Ressourcen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ verfügt.

### **AMC1 CAMO.A.305(a)(3) Anforderungen an das Personal**

---

#### MANAGEMENTSTRUKTUR DES MANAGEMENTS DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

Die gemäß DEMAR CAMO.A.305(a)(3) benannte Person oder Personengruppe mit der Verantwortung für die Einhaltung sollte sich in der Managementstruktur der Organisation wiederfinden und für alle Managementfunktionen der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des täglichen Betriebs der Organisation verantwortlich sein.

Abhängig von der Größe des Betriebs und der organisatorischen Aufstellung können die Managementfunktionen der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit auf verschiedene Managerinnen und Manager aufgeteilt oder beliebig kombiniert werden.

### **GM1 CAMO.A.305(a)(3) Anforderungen an das Personal**

---

#### VERANTWORTUNG FÜR DIE EINHALTUNG

Die gemäß DEMAR CAMO.A.305(a)(3) benannte(n) Person(en) ist/sind im Rahmen der täglichen Managementtätigkeiten der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit dafür

---

<sup>11</sup> chief executive officer (CEO)

verantwortlich, dass das Personal der Organisation gemäß den gültigen Verfahren und regulatorischen Anforderungen arbeitet.

Diese benannten Personen sollten ein vollständiges Verständnis der gültigen regulatorischen Anforderungen nachweisen und sicherstellen, dass die Prozesse und Standards der Organisation die gültigen Anforderungen genau widerspiegeln. Es ist ihre Aufgabe, sicherzustellen, dass die Einhaltung proaktiv realisiert wird und dass alle Frühwarnzeichen einer Nichteinhaltung dokumentiert werden und darauf reagiert wird.

## **AMC1 CAMO.A.305(a)(4); (a)(5) Anforderungen an das Personal**

---

### SICHERHEITSMANAGEMENT UND FUNKTION ZUR ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG

#### (a) Sicherheitsmanagement

Wenn mehr als eine Person für die Entwicklung, Verwaltung und Aufrechterhaltung effektiver Sicherheitsmanagementprozesse bestimmt ist, sollte die bzw. der AM eine Person benennen, die als zentrale Ansprechpartnerin bzw. zentraler Ansprechpartner fungiert, die sog. "Sicherheitsmanagerin" bzw. den sog. "Sicherheitsmanager".

Die Funktionen der Sicherheitsmanagerin bzw. des Sicherheitsmanagers sollten sein:

- (i) Erleichterung der Gefahrenidentifikation, Risikobewertung und -bewältigung,
- (ii) Überwachung der Umsetzung von Maßnahmen zur Minderung von Risiken, wie in der Planung der Sicherheitsmaßnahmen aufgeführt, es sei denn, die Nachverfolgung von Maßnahmen wird von der Funktion zur Überwachung der Einhaltung behandelt,
- (iii) Erstellung regelmäßiger Berichte über die Sicherheitsleistung an den Sicherheitsüberprüfungsausschuss (die Funktionen des Sicherheitsüberprüfungsausschusses sind die in AMC1 DEMAR CAMO.A.200(a)(1) definierten),
- (iv) Gewährleistung der Pflege der Sicherheitsmanagementdokumentation,
- (v) Sicherstellung der Verfügbarkeit von Sicherheitsschulungen und dass diese akzeptablen Standards entsprechen,
- (vi) Beratung in Sicherheitsfragen und
- (vii) Sicherstellung der Einleitung und Nachbereitung interner Untersuchungen von Ereignissen.

#### (b) Funktion zur Überwachung der Einhaltung

Wenn mehr als eine Person für die Funktion zur Überwachung der Einhaltung bestimmt ist, sollte die bzw. der AM eine Person benennen, die als zentrale(r) Ansprechpartnerin bzw. Ansprechpartner fungiert, die sog. "Managerin für die Überwachung der Einhaltung" bzw. den sog. "Manager für die Überwachung der Einhaltung".

- (1) Die Rolle der Managerin bzw. des Managers für die Überwachung der Einhaltung sollte darin bestehen, sicherzustellen, dass:

- (i) die Tätigkeiten der Organisation in Bezug auf die Übereinstimmung der geltenden Anforderungen mit etwaigen von der Organisation festgelegten zusätzlichen Anforderungen überwacht werden und dass diese Tätigkeiten unter der Aufsicht der gemäß DEMAR CAMO.A.305(a)(3) bis (a)(5) benannten Personen ordnungsgemäß durchgeführt werden,
  - (ii) jede vertraglich vereinbarte Instandhaltung in Bezug auf die Einhaltung des Vertrags oder des Arbeitsauftrags überwacht wird,
  - (iii) ein Auditplan ordnungsgemäß umgesetzt, aufrechterhalten und kontinuierlich überprüft und verbessert wird und
  - (iv) Korrekturen und Korrekturmaßnahmen bei Bedarf gefordert werden.
- (2) Die Managerin bzw. der Manager für die Überwachung der Einhaltung sollte:
- (i) nicht zu den in DEMAR CAMO.A.305(a)(3) genannten Personen gehören;
  - (ii) Kenntnisse, Hintergrund und entsprechende Erfahrung in Bezug auf die Tätigkeiten der Organisation nachweisen können, einschließlich der Kenntnisse und der Erfahrung in der Überwachung der Einhaltung und
  - (iii) Zugang zu allen Bereichen der Organisation und, falls erforderlich, zu allen Unterauftragnehmern haben.
- (c) Wenn die Funktionen der Überwachung der Einhaltung oder das Sicherheitsmanagements mit anderen Aufgaben kombiniert werden, sollte die Organisation sicherstellen, dass dies nicht zu Interessenkonflikten führt. Insbesondere sollte die Funktion zur Überwachung der Einhaltung unabhängig von den Managementfunktionen der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sein.
- (d) Wenn ein und dieselbe Person sowohl für die Überwachung der Einhaltung als auch für Prozesse und Aufgaben, die mit dem Sicherheitsmanagement zusammenhängen, zuständig ist, sollte die bzw. der AM im Hinblick auf ihre bzw. seine unmittelbare Verantwortung für die Sicherheit gewährleisten, dass unter Berücksichtigung der Größe der Organisation und der Art und Komplexität ihrer Tätigkeiten ausreichende Ressourcen für beide Funktionen bereitgestellt werden.
- (e) Vorbehaltlich einer Risikobewertung und/oder Maßnahmen zur Risikominderung und der Zustimmung des LufABw kann die Rolle der Managerin bzw. des Managers für die Überwachung der Einhaltung und/oder der Sicherheitsmanagerin bzw. des Sicherheitsmanagers unter gebührender Berücksichtigung der Größe der Organisation und der Art und Komplexität ihrer Tätigkeiten von der bzw. dem AM ausgeübt werden, sofern sie oder er die entsprechende Befähigung gemäß Buchstabe (b)(2)(ii) nachgewiesen hat.

## **GM1 CAMO.A.305(a)(5) Anforderungen an das Personal**

---

### SICHERHEITSMANAGERIN BZW. SICHERHEITSMANAGER

- (a) Je nach Größe der Organisation und der Art und Komplexität ihrer Tätigkeiten kann die Sicherheitsmanagerin bzw. der Sicherheitsmanager bei der Wahrnehmung aller Aufgaben des Sicherheitsmanagements gemäß AMC1 DEMAR CAMO.A.200(a)(1) von zusätzlichem Sicherheitspersonal unterstützt werden.
- (b) Unabhängig von der Organisationsform ist es wichtig, dass die Sicherheitsmanagerin bzw. der Sicherheitsmanager als zentrale(r) Ansprechpartnerin bzw. Ansprechpartner für die Entwicklung, Verwaltung und Pflege der Sicherheitsmanagementprozesse der Organisation fungiert.

### **AMC1 CAMO.A.305(b)(2) Anforderungen an das Personal**

---

#### POST HOLDER

- (a) Wenn die betreibende Organisation beabsichtigt, einen CAMO-Post Holder zu benennen, die bzw. der auch bei einem nach DEMAR 145 genehmigten Betrieb beschäftigt ist, sollte sie begründen, warum eine solche Benennung erfolgt und dies durch eine Risikobewertung und/oder Maßnahmen zur Risikominderung unterstützen.
- (b) Dieser Absatz gilt nur für vertraglich vereinbarte Instandhaltungstätigkeiten und betrifft daher nicht Fälle, in denen der nach DEMAR 145 genehmigte Betrieb der betreibenden Organisation angehört.

### **AMC1 CAMO.A.305(c) Anforderungen an das Personal**

---

#### KENNTNISSE, HINTERGRUND UND ERFAHRUNG DER BENANNTE(n) PERSON(EN)

Personen oder Personengruppen, die gemäß DEMAR CAMO.A.305(a) und DEMAR CAMO.A.305(b) benannt wurden, sollten über folgende Voraussetzungen verfügen:

- (a) praktische Erfahrung und Expertise in der Anwendung von Flugsicherheitsstandards und sicheren Betriebsverfahren,
- (b) umfassende Kenntnisse über:
  - (i) relevante Teile betrieblicher Anforderungen und Verfahren,
  - (ii) nicht zutreffend,
  - (iii) nicht zutreffend.
- (c) Kenntnisse über:
  - (i) Menschlichen Faktoren,
  - (ii) Sicherheitsmanagementsysteme auf der Grundlage der in Anlage I zu den Anhängen B und C aufgeführten Grundsätzen – Richtlinie zum Sicherheitsmanagementsystem (SMS) des BFD sowie Überwachung der Einhaltung.
- (d) 5 Jahre einschlägige Berufserfahrung, davon mindestens 2 Jahre im Bereich der Luftfahrt in einer entsprechenden Position,

- (e) einen einschlägigen Hochschulabschluss in Ingenieurwissenschaften oder eine Qualifikation in der Luftfahrzeuginstandhaltung mit einer durch LufABw annehmbaren Zusatzausbildung. Für den Sicherheitsmanager (DEMAR CAMO.A.305(a)5) können andere Qualifikationen von LufABw akzeptiert werden.

„Einschlägiger Hochschulabschluss in Ingenieurwissenschaften“ bezieht sich auf einen Hochschulabschluss in Luft- und Raumfahrttechnik, Maschinenbau, Elektrotechnik, Elektronik, Avionik oder andere Studiengänge, die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen/Luftfahrzeugkomponenten relevant sind.

Die zuvor genannte Empfehlung kann durch zusätzliche 5 Jahre Erfahrung zu der bereits unter Buchstaben (d) empfohlenen Erfahrungszeit ersetzt werden. Diese 5 Jahre sollten eine geeignete Kombination von Erfahrungen mit Aufgaben im Zusammenhang mit der Instandhaltung von Luftfahrzeugen und/oder des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und/oder der Überwachung solcher Aufgaben umfassen.

- (f) Gründliche Kenntnis des CAME der Organisation,
- (g) Kenntnisse über eine relevante Auswahl des oder der Luftfahrzeugmuster(s), die durch einen formalisierten Ausbildungslehrgang erlangt wurden. Diese Lehrgänge sollten mindestens auf einer Stufe vergleichbar der DEMAR 66 Anlage III Stufe 1 erfolgen und können von einer nach DEMAR 147 genehmigten Organisation, dem Hersteller oder einer anderen von LufABw akzeptierten Organisation angeboten werden.

„Relevante Auswahl“ bedeutet, dass diese Lehrgänge typische Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugsysteme innerhalb des Arbeitsumfanges abdecken sollten.

- (h) Kenntnisse über Instandhaltungsmethoden,
- (i) Kenntnisse der geltenden Vorschriften.

Für die Darstellung der Kenntnisse, des Hintergrunds und der Erfahrung des benannten Personals gegenüber LufABw kann die Organisation die DEMAR Form 4 verwenden, die in der Druckschrift "DEMAR Forms" SDS-275/3-8901 enthalten ist.

## **AMC1 CAMO.A.305(c)-DE Anforderungen an das Personal**

---

### ANNEHMBARE ZUSATZAUSBILDUNG

- (e) „Annehmbare Zusatzausbildung“ bedeutet in diesem Zusammenhang eine Qualifizierung, die die Person dazu befähigt, die Arbeitsleistung, die relevanten Prozesse und die zugeordneten Ressourcen in ihrem Aufgabenbereich als luftfahrzeugtechnisches Managementpersonal sicher und unter Beachtung der Gesetze und der hierzu erlassenen Verfahrensvorschriften zu planen, zu steuern und zu überwachen. Im militärischen Umfeld sollte dies durch eine Ausbildung zum LfzTOffz/LfzEloOffz realisiert werden.

Studiengänge mit naturwissenschaftlichem/ingenieurwissenschaftlichem Bezug (z. B. Informatik, Physik usw.) können nach Einzelfallprüfung durch LufABw ohne Erfordernis zusätzlicher Erfahrungszeit akzeptiert werden.

## **AMC1 CAMO.A.305(d) Anforderungen an das Personal**

---

### AUSREICHENDES PERSONAL

(a) Die tatsächliche Anzahl der zu beschäftigenden Personen und ihre erforderlichen Qualifikationen sind abhängig von den zu erfüllenden Aufgaben und damit von der Größe, Art und Komplexität der Organisation (Anzahl der Luftfahrzeuge und der Luftfahrzeugmuster, Komplexität der Luftfahrzeuge und ihres Alters, ETOPS) sowie vom Umfang und der Komplexität der Instandhaltungsaufträge.

Folglich können die Anzahl der benötigten Personen und deren Qualifikationen zwischen unterschiedlichen Organisationen sehr unterschiedlich sein und eine einfache Formel, die alle Möglichkeiten abdeckt, ist nicht möglich.

(b) Um ein System zur Planung der Personalverfügbarkeit einzurichten und LufABw zu ermöglichen, die Anzahl der Personen und ihre Qualifikationen zu akzeptieren, sollte die Organisation eine Analyse der auszuführenden Aufgaben vornehmen, die Art und Weise der vorgesehenen Aufgabenverteilung und/oder -kombination angeben, die vorgesehene Verteilung der Verantwortlichkeiten aufzeigen und für die Ausführung der jeweiligen Aufgaben die Anzahl der Personen/Stunden und die erforderlichen Qualifikationen festlegen. Diese Analyse sollte auf dem neuesten Stand gehalten und bei wesentlichen Veränderungen in der Organisation überprüft werden.

(c) Darüber hinaus sollte die Organisation im Rahmen ihres Managementsystems gemäß DEMAR CAMO.A.200 über ein Verfahren zur Bewertung und Reduzierung von Risiken verfügen:

- (1) wenn für eine bestimmte Arbeitsschicht oder einen bestimmten Zeitraum die tatsächliche Personalverfügbarkeit geringer ist als die geplante,
- (2) im Falle einer vorübergehenden Erhöhung des Anteils von Fremdpersonal<sup>12</sup> zur Deckung eines spezifischen operativen Bedarfs.

## **GM1 CAMO.A.305(f) Anforderungen an das Personal**

---

### BERECHTIGTE PERSONEN ZUR VERLÄNGERUNG EINER BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

Die Genehmigung des Handbuchs durch LufABw, das gemäß DEMAR CAMO.A.300(a)(5) eine Liste des gemäß DEMAR CAMO.A.305(f) berechtigten Personals zur Verlängerung eines

---

<sup>12</sup> Personen, die bei einer anderen Organisation beschäftigt sind und von dieser an die CAMO abgestellt werden

MARC enthält, stellt deren formale Anerkennung durch LufABw und auch ihre formale Erlaubnis durch die Organisation dar.

Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit wird gemäß DEMAR CAMO.A.125(e)(1) und DEMAR M.A.901(f) automatisch als berechtigte Personen zur Verlängerung eines MARC anerkannt.

## **AMC1 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal**

---

### ZIELE DER BEWERTUNG DER BEFÄHIGUNG

Das in DEMAR CAMO.A.305(g) genannte Verfahren sollte unter anderem vorschreiben, dass Personal zur technischen Unterstützung wie Planerinnen bzw. Planer, Ingenieurinnen bzw. Ingenieure und Personal für technische Aufzeichnungen, Aufsichtsführende, Post Holder und Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit, auf ihre Befähigung hin beurteilt werden, bevor die unbeaufsichtigte Arbeit aufgenommen wird, und dass die Befähigung kontinuierlich kontrolliert wird. Dies sollte unabhängig davon erfolgen, ob sie eigenes Personal oder Fremdpersonal sind.

Die Befähigung sollte durch die Bewertung folgender Punkte beurteilt werden:

- Leistung am Arbeitsplatz und/oder Prüfung der Kenntnisse durch entsprechend qualifiziertes Personal,
- Aufzeichnungen über Grundlagen-, Betriebs- und/oder Produktmuster- und Differenzschulungen und
- Aufzeichnungen über die Erfahrung.

Die Validierung der obigen Angaben könnte eine Bestätigungsprüfung bei der/den Organisation(en) umfassen, die das/die Dokument(e) ausgestellt hat/haben. Zu diesem Zweck kann die Erfahrung/Ausbildung in einem Dokument wie z. B. einem Logbuch festgehalten werden.

Als Ergebnis dieser Bewertung sollte die individuelle Qualifikation bestimmen:

- welches Maß an ständiger Überwachung erforderlich ist und ob unbeaufsichtigtes Arbeiten erlaubt werden kann,
- ob ein Bedarf an zusätzlicher Ausbildung besteht.

Über die Qualifikationen und die Bewertung der Befähigung jedes Einzelnen sollten Aufzeichnungen angelegt werden (siehe auch DEMAR CAMO.A.220(c)). Dazu sollten auch Kopien aller Dokumente gehören, die ihre Qualifikationen belegen, wie z. B. eine vorhandene Berechtigung, soweit zutreffend.

Für eine angemessene Bewertung der Befähigung ihres Personals sollte die Organisation Folgendes berücksichtigen:

- (a) In Übereinstimmung mit dem Aufgabenbereich sollte eine angemessene Erst- und Wiederholungsausbildung angeboten und dokumentiert werden, um eine kontinuierliche

Befähigung zu gewährleisten, die während der gesamten Dauer des Arbeits- bzw. Vertragsverhältnisses erhalten bleibt.

- (b) Das Personal sollte in der Lage sein, Kenntnis sowie die Einhaltung der Verfahren der CAMO nachzuweisen, soweit sie auf seine Aufgaben zutreffen.
- (c) Das Personal sollte in der Lage sein, ein Verständnis für die Grundsätze des Sicherheitsmanagements, einschließlich Menschlicher Faktoren, in Bezug auf ihren Aufgabenbereich nachzuweisen und gemäß AMC3 DEMAR CAMO.A.305(g) geschult sein.
- (d) Zur Unterstützung der Bewertung der Befähigung und zur Erstellung der Analyse des Ausbildungsbedarfs werden Aufgabenbeschreibungen für jeden Aufgabenbereich im Unternehmen empfohlen. Aufgabenbeschreibungen sollten ausreichende Kriterien enthalten, um die erforderliche Bewertung der Befähigung zu ermöglichen.
- (e) Kriterien sollten es neben anderen Aspekten (die Bezeichnungen können von Organisation zu Organisation unterschiedlich sein) ermöglichen, festzustellen, dass:
  - (1) Managementpersonal in der Lage ist, Prozesse, Ressourcen und Prioritäten, die in den ihnen zugewiesenen Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten beschrieben sind, in Übereinstimmung mit den Sicherheitsrichtlinien und -zielen und unter Einhaltung der geltenden Anforderungen und Verfahren ordnungsgemäß zu verwalten,
  - (2) Ingenieurinnen bzw. Ingenieure für Instandhaltungsprogramme in der Lage sind, Quelldaten (Normen, Daten des Halters bzw. der Halterin der Konstruktionsgenehmigung oder des LufABw usw.) zu interpretieren und für die Entwicklung des IHP zu verwenden,
  - (3) Engineering-Personal in der Lage ist, Quelldaten (Normen, Daten des Halters bzw. der Halterin der Konstruktionsgenehmigung oder des LufABw usw.) zu interpretieren und bei Bedarf zu verwenden (z. B. zur Erstellung von Arbeitskarten),
  - (4) Planerinnen bzw. Planer in der Lage sind, Instandhaltungsaktivitäten effektiv und rechtzeitig zu organisieren,
  - (5) Personal für die Überwachung der Einhaltung in der Lage ist, die Einhaltung der DEMAR für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu überwachen und Nichteinhaltungen wirksam und rechtzeitig zu erkennen, damit das Unternehmen die DEMAR für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit weiterhin einhalten kann,
  - (6) die mit dem Sicherheitsmanagement betrauten Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter mit den relevanten Prozessen der Gefahrenerkennung, des Risikomanagements und der Überwachung der Sicherheitsleistung vertraut sind,
  - (7) alle Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter mit den Sicherheitsrichtlinien und den Verfahren und Instrumenten vertraut sind, die für die innerbetrieblichen Sicherheitsmeldungen genutzt werden können.

- (f) Die Bewertung der Befähigung sollte auf der Grundlage des in AMC2 DEMAR CAMO.A.305(g) beschriebenen Verfahrens erfolgen.

### **AMC2 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal**

---

#### VERFAHREN FÜR DIE BEWERTUNG DER BEFÄHIGUNG

- (a) Die Organisation sollte ein Verfahren entwickeln, das den Prozess zur Durchführung der Bewertung der Befähigung des Personals beschreibt. Das Verfahren sollte Folgendes festlegen.
- (1) die Personen, die für diesen Prozess verantwortlich sind,
  - (2) wann die Bewertung stattfinden sollte,
  - (3) wie die Anrechnung früherer Bewertungen erfolgt,
  - (4) wie man Qualifikationsnachweise überprüft,
  - (5) die Mittel und Methoden, die für die Erstbewertung verwendet werden,
  - (6) die Mittel und Methoden, die für die kontinuierliche Überprüfung der Befähigung eingesetzt werden, einschließlich der Erhebung von Erfahrungsberichten über die Leistung des Personals,
  - (7) die Befähigungsbereiche, die während der Bewertung in Bezug auf die einzelnen Aufgabenbereiche zu beobachten sind,
  - (8) die Maßnahmen, die zu ergreifen sind, wenn die Bewertung nicht zufriedenstellend ist und
  - (9) wie man die Ergebnisse der Bewertung dokumentiert.
- (b) Die Befähigung kann bewertet werden, indem die Person eine zur Bildung eines Urteils ausreichende Zeitspanne unter der Aufsicht einer anderen qualifizierten Person arbeitet. Eine ausreichende Zeitspanne kann wenige Wochen betragen, wenn die betreffende Person in vollem Umfang mit der entsprechenden Arbeit vertraut ist. Die Person muss nicht im Hinblick auf das gesamte Spektrum der ihr zugedachten Aufgaben bewertet werden. Wenn die Person von einer anderen genehmigten CAMO beschäftigt wurde, ist es angemessen, eine schriftliche Bestätigung der vorherigen Organisation zu akzeptieren.
- (c) Alle angehenden Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sollten hinsichtlich ihrer Befähigung in Bezug auf die vorgesehenen Aufgaben bewertet werden.

### **AMC3 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal**

---

#### SICHERHEITSSCHULUNG (EINSCHLIESSLICH MENSCHLICHE FAKTOREN)

- (a) Im Hinblick auf das Verständnis der Anwendung der Grundsätze des Sicherheitsmanagements (einschließlich Menschlicher Faktoren) sollte das gesamte

Personal der Organisation dahingehend bewertet werden, ob eine Grundlagenausbildung im Bereich Sicherheit erforderlich ist.

Personal, das mit Aufgaben der Organisation für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit befasst ist, sollte entsprechend seinen Verantwortlichkeiten sowohl eine Erstausbildung als auch Weiterbildungen im Bereich Sicherheit erhalten.

Dazu sollte mindestens folgendes Personal gehören:

- benannte Personen, Line Managerinnen bzw. Line Manager;
- Personen, die an Verfahren und Aufgaben im Zusammenhang mit der Überwachung der Einhaltung und/oder dem Sicherheitsmanagement beteiligt sind, einschließlich der Berücksichtigung von Menschlichen Faktoren, internen Untersuchungen und Sicherheitsschulungen,
- Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit;
- Personal zur technischen Unterstützung wie Planerinnen bzw. Planer, Ingenieurinnen bzw. Ingenieure und Personal für technische Aufzeichnungen,
- Personal, das an der Entwicklung und Änderung/Überprüfung des IHP, an der Bewertung seiner Wirksamkeit und/oder an der Arbeit am Zuverlässigkeitsprogramm beteiligt ist und
- Fremdpersonal in den o. a. Kategorien.

Der Oberbegriff "Line Managerin" bzw. "Line Manager" bezieht sich auf Abteilungsleiterinnen bzw. Abteilungsleiter oder Personen, die für betriebliche Bereiche oder Funktionseinheiten verantwortlich sind, die direkt an der Erbringung der Dienstleistungen der Organisation für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligt sind.

- (b) Die Erstausbildung im Bereich Sicherheit sollte alle Themen des in GM2 DEMAR CAMO.A.305(g) festgelegten Lehrplans umfassen und entweder als eigenständiger Lehrgang durchgeführt oder in andere Ausbildungsmaßnahmen integriert werden. Der Lehrplan kann auf die besonderen Merkmale der jeweiligen Organisation abgestimmt werden. Er kann auch so angepasst werden, dass er der individuellen Art der Arbeit für jeden Aufgabenbereich innerhalb der Organisation entspricht.

Die Erstausbildung im Bereich Sicherheit in Übereinstimmung mit den Ausbildungsstandards der Organisation sollte für das gemäß Buchstabe (a) dieser AMC ermittelte Personal innerhalb von sechs Monaten nach Aufnahme der Tätigkeit in der Organisation durchgeführt werden. Bei Zeitarbeitskräften kann es jedoch notwendig sein, dass sie kurzfristig nach ihrer Aufnahme in die Organisation geschult werden müssen, um der Dauer der Beschäftigung gerecht zu werden. Personal, das von einer anderen Organisation herangezogen wird und Zeitarbeitskräfte sollten hinsichtlich der Notwendigkeit einer zusätzlichen Sicherheitsausbildung bewertet werden.

- (c) Die Weiterbildungen im Bereich Sicherheit dienen in erster Linie dazu, das Personal in Bezug auf die SMS-Prinzipien und Menschliche Faktoren auf dem neuesten Stand zu halten und auch Rückmeldungen zu diesen Themen einzuholen.

Es sollte in Betracht gezogen werden, das Personal für die Überwachung der Einhaltung und das für die Sicherheit zuständige Managementpersonal in diese Schulung einzubeziehen, um eine konstante Beteiligung zu gewährleisten und Rückmeldungen zu erleichtern.

Es sollte ein Verfahren etabliert werden, das sicherstellt, dass Rückmeldungen durch Ausbildungspersonal formalisiert über das interne Sicherheitsmeldesystem weitergeleitet werden, sodass gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen eingeleitet werden können.

Weiterbildungen im Bereich Sicherheit sollten entweder als eigenständiger Lehrgang durchgeführt oder in andere Ausbildungsmaßnahmen integriert werden. Sie sollten in jedem Zweijahreszeitraum von angemessener Dauer sein, angepaßt an während eines Audits zur Überwachung der Einhaltung festgestellte relevante Beanstandungen sowie anderen der Organisation zur Verfügung stehenden internen/externen Informationsquellen zu Fragen der Sicherheit sowie Menschlichen Faktoren.

- (d) Die Sicherheitsschulung kann von der Organisation selbst, von unabhängigem Ausbildungspersonal oder anderen für das LufABw akzeptierbaren Ausbildungseinrichtungen durchgeführt werden.

### **AMC4 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal**

---

#### SONSTIGE AUSBILDUNGEN

- (a) Die Organisation sollte den Bedarf an speziellen Schulungen bewerten, z. B. im Hinblick auf die in der EMAD 20 "On the use of EASA's General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products, Parts and Appliances (AMC 20) in the Military Environment" (AMC 20-22 "Electrical Wiring Interconnection System" (EWIS) und EMAD 20-20 "Continuing Structural Integrity Programme") festgelegten Befähigungsstandards oder "Critical Design Configuration Control Limitations" (CDCCL).
- (b) Eine Anleitung zur Sicherheitsschulung für Kraftstofftanks ist in Anlage III zu AMC4 CAMO.A.305(g) aufgeführt.
- (c) Die für die Überwachung der Einhaltung zuständigen Personen sollten für diese Aufgabe ausgebildet werden. Eine solche Ausbildung sollte die Anforderungen der Überwachung der Einhaltung, Handbücher und Verfahren im Zusammenhang mit der Aufgabe, Audittechniken, Berichterstattung und Aufzeichnung beinhalten.
- (d) Personal, das an der Entwicklung und Änderung/Überprüfung des IHP, an der Bewertung seiner Wirksamkeit und/oder an der Arbeit am Zuverlässigkeitsprogramm beteiligt ist, sollte einschlägige Kenntnisse über die statistische Analyse, die Zuverlässigkeitsmethode und die anwendbare Methodologie, die bei der Entwicklung des vom Hersteller empfohlenen Instandhaltungsprogramms als Teil der Anweisungen zur Aufrechterhaltung der

Lufttüchtigkeit (ICA) verwendet wird (z. B. die Logik der Maintenance Steering Group), haben oder darin geschult sein.

## **AMC5 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal**

---

### ERST- UND WIEDERHOLUNGS-AUSBILDUNG

- (a) Eine angemessene Erst- und Wiederholungsausbildung sollte angeboten und dokumentiert werden, um sicherzustellen, dass das Personal befähigt bleibt.
- (b) Bei der Wiederholungsausbildung sollten bestimmte Informationen berücksichtigt werden, die im Rahmen des internen Sicherheitsmeldesystems erfasst wurden (siehe Punkt (c)(3) von AMC1 CAMO.A.202).

## **GM1 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal**

---

### SICHERHEITSSCHULUNG (EINSCHLIESSLICH MENSCHLICHE FAKTOREN)

- (a) Der Umfang der Sicherheitsschulung und das dazugehörige Ausbildungsprogramm unterscheidet sich je nach Größe und Komplexität des Unternehmens erheblich. Die Sicherheitsschulung sollte das sich (weiter)entwickelnde Managementsystem und die sich ändernden Rollen des Personals widerspiegeln, das dafür sorgt, dass es funktioniert.
- (b) Aus diesem Grund sollten die Führungskräfte und das Personal mindestens ausgebildet werden:
  - (1) bei der erstmaligen Einführung von Sicherheitsmanagementprozessen,
  - (2) das gesamte Personal bei Neueinstellung oder bei kürzlicher Übernahme einer Aufgabe im Bereich des Sicherheitsmanagements,
  - (3) regelmäßig, um ihre einschlägigen Kenntnisse aufzufrischen und um Änderungen am Managementsystem zu verstehen,
  - (4) wenn personelle Veränderungen die Aufgaben des Sicherheitsmanagements und die damit verbundenen Verantwortlichkeiten, Zuständigkeiten und Befugnisse beeinflussen, und

ANMERKUNG: Im Rahmen des Sicherheitsmanagements wird der Begriff "Befugnis" in Bezug auf die Managementebene in der Organisation verwendet, die für Entscheidungen im Zusammenhang mit der Risikotoleranz erforderlich ist.

  - (5) bei der Wahrnehmung spezieller Sicherheitsfunktionen in Bereichen wie dem Sicherheitsrisikomanagement, der Überwachung der Einhaltung, und internen Untersuchungen.
- (c) Sicherheitsschulungen unterliegen den Aufzeichnungspflichten gemäß DEMAR CAMO.A.220(c).

## **GM2 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal**

---

### LEHRPLAN FÜR DIE ERSTAUSBILDUNG IM BEREICH SICHERHEIT

Die im folgenden Lehrplan aufgeführten Themen und Unterthemen sollten während der Sicherheitsschulung behandelt werden.

Die CAMO kann die Elemente des Lehrplans ihren eigenen Bedürfnissen gemäß miteinander kombinieren, sie unterteilen oder ihre Reihenfolge ändern, solange alle Themen in einer für die CAMO und ihr Personal, einschließlich der unterschiedlichen Dienstalter dieses Personals, angemessenen Detailtiefe behandelt werden.

Einige der Themen können in gesonderten Ausbildungen behandelt werden (z. B. Gesundheitsschutz und Sicherheit, Management, Aufsichtsfertigkeiten, etc.), eine doppelt durchgeführte Ausbildung ist dann nicht erforderlich.

Wo möglich, sollten praktische Erläuterungen und Beispiele verwendet werden, insbesondere Unfallberichte und Meldungen über Zwischenfälle (incident reports).

Soweit relevant, sollten die Themen Bezug auf bestehende Rechtsvorschriften nehmen. Wo es relevant ist, müssen die Themen Bezug auf vorhandene Anleitungen/Empfehlungen nehmen (z. B. ICAO HF Digests and Training Manual – Ausbildungshandbuch der ICAO zum Bereich „Menschliche Faktoren“).

Wo möglich, sollten die Themen im Zusammenhang mit dem Management für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und der Instandhaltung stehen. Ein Übermaß an nicht in den Kontext gehörender Theorie sollte vermieden werden.

#### 1 Allgemeines/Einleitung zum Bereich Sicherheitsmanagement und Menschliche Faktoren

- 1.1 Notwendigkeit, Sicherheitsmanagement und Menschliche Faktoren in Betracht zu ziehen,
- 1.2 Statistiken,
- 1.3 Zwischenfälle.

#### 1a. Sicherheitsrisikomanagement

- 1a.1. Gefahrenidentifizierung,
- 1a.2. Bewertung des Sicherheitsrisikos,
- 1a.3. Risikominimierung und -management,
- 1a.4. Wirksamkeit des Sicherheitsrisikomanagements.

#### 2 Sicherheitskultur/organisatorische Faktoren

- 2.1 Gerechtigkeit/Vertrauen,
- 2.2 Verpflichtung zur Sicherheit,
- 2.3 Anpassungsfähigkeit,
- 2.4 Bewusstsein,

2.5 Verhaltensweisen,

2.6 Informationen.

### 3 Menschliches Fehlverhalten

3.1 Fehlermodelle und -theorien,

3.2 Fehlerarten im Zusammenhang mit dem Management für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sowie Instandhaltungsaufgaben,

3.3 Beanstandungen,

3.4 Auswirkungen von Fehlern,

3.5 Fehlervermeidung und Umgang mit Fehlern,

3.6 Menschliche Zuverlässigkeit.

### 4 Menschliche Leistungsfähigkeit und Grenzen

4.1 Sehvermögen,

4.2 Hörvermögen,

4.3 Informationsverarbeitung,

4.4 Aufmerksamkeits- und Wahrnehmungsfähigkeit,

4.5 Lagebewusstsein,

4.6 Erinnerungsvermögen,

4.7 Klaustrophobie und physischer Zugang,

4.8 Motivation und Demotivation,

4.9 Fitness/Gesundheit,

4.10 Stress: häuslich und arbeitsbezogen,

4.11 Umgang mit der Arbeitsbelastung,

4.12 Schlaf und Ermüdungserscheinungen,

4.13 Alkohol, Medikamente, Drogenmissbrauch,

4.14 Körperliche Arbeit,

4.15 Wiederholungstätigkeiten/Selbstgefälligkeit und Gleichgültigkeit (complacency).

### 5 Umfeld

5.1 Gruppenzwang,

5.2 Stressfaktoren,

5.3 Zeitdruck und Termine,

5.4 Arbeitsbelastung,

- 5.5 Schichtarbeit,
- 5.6 Lärm und Dämpfe,
- 5.7 Beleuchtung,
- 5.8 Klima und Temperatur,
- 5.9 Bewegung und Vibration,
- 5.10 Komplexe Systeme,
- 5.11 Andere Gefährdung am Arbeitsplatz,
- 5.12 Personelle Unterbesetzung,
- 5.13 Ablenkungen und Unterbrechungen,
- 5.14 Militärische Operationen, militärische Einsätze.

#### 6 Verfahren, Informationen, Werkzeuge und Arbeitspraktiken

- 6.1 Sichtprüfung,
- 6.2 Arbeitsprotokollierung und Aufzeichnungen/Nachweise,
- 6.3 Verfahren – Praxis/Unstimmigkeiten/Normen,
- 6.4 Technische Dokumentation – Zugang und Qualität.

#### 7 Kommunikation

- 7.1 Schicht-/Aufgabenübergabe,
- 7.2 Verbreitung von Informationen,
- 7.3 Kulturelle Unterschiede (z. B. multinationale Operationen)

#### 8 Teamarbeit

- 8.1 Verantwortung,
- 8.2 Management, Aufsicht und Menschenführung,
- 8.3 Entscheidungsfindung.

#### 9 Professionalität und Integrität

- 9.1 Auf dem neuesten Stand halten, Aktualität,
- 9.2 Vermeiden von fehlerverursachendem Verhalten,
- 9.3 Durchsetzungsvermögen.

#### 10 Sicherheitsprogramm der Organisation

- 10.1 Sicherheitsrichtlinien und Ziele, Grundsätze konstruktiver Redlichkeitskultur,
- 10.2 Meldung von Fehlern und Gefahren, internes Sicherheitsmeldesystem,
- 10.3 Untersuchungsprozess,
- 10.4 Maßnahmen zur Problemlösung,

10.5 Rückmeldung und Sicherheitsförderung.

### **GM3 CAMO.A.305(g) Anforderungen an das Personal**

---

#### BEFÄHIGUNG DER SICHERHEITSMANAGERIN BZW. DES SICHERHEITSMANAGERS

Die Befähigung einer Sicherheitsmanagerin bzw. eines Sicherheitsmanagers sollte unter anderem folgende Punkte umfassen:

- (a) einschlägige Kenntnis der ICAO-Elemente und der europäischen militärischen Anforderungen an das Sicherheitsmanagement,
- (b) Verständnis von Managementsystemen, einschließlich Systemen zur Überwachung der Einhaltung,
- (c) Verständnis von Risikomanagement,
- (d) Verständnis von Techniken zur Sicherheitsuntersuchung und von Methoden zur Ursachenforschung,
- (e) Verständnis von Menschlichen Faktoren,
- (f) Verständnis und Förderung einer positiven Sicherheitskultur,
- (g) operative Erfahrung im Zusammenhang mit den Tätigkeiten der Organisation,
- (h) Erfahrung mit Sicherheitsmanagement,
- (i) zwischenmenschliche Fähigkeiten, Führungsqualitäten und die Fähigkeit, auf Personal einzuwirken,
- (j) mündliche und schriftliche Kommunikationsfähigkeit,
- (k) Kenntnisse im Bereich Datenmanagement, analytische Fähigkeiten und Problemlösungskompetenz.

### **GM4 CAMO.A.305(g)-DE Anforderungen an das Personal**

---

Für Personal der Bundeswehr finden sich weiterführende Informationen hierzu in der AR „Ausbildung Safety Management in der Bundeswehr“ A1-270/5-8901.

### **AMC1 CAMO.A.310(a) Qualifikationen des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit**

---

#### ALLGEMEIN

- (a) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit ist nur erforderlich, wenn die CAMO das Recht zur Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß CAMO.A.125(e) und gegebenenfalls das Recht zur Ausstellung einer militärischen Fluggenehmigung gemäß CAMO.A.125(f) gewährt bekommen möchte.

- (b) Mit „Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ ist jede angemessene Kombination von Erfahrungen in mit der Luftfahrzeuginstandhaltung verbundenen Aufgaben und/oder dem Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Engineering) und/oder der Überwachung solcher Aufgaben gemeint.
- (c) Eine Person, die entsprechend AMC1 CAMO.A.305(c) qualifiziert ist, sollte betrachtet werden, als ob sie einen luftfahrttechnischen Hochschulabschluss besäße.
- (d) Eine "entsprechende Lizenz gemäß DEMAR 66" ist eine der folgenden:
- eine Lizenz der Kategorie B1 in der Unterkategorie der auf Lufttüchtigkeit zu prüfenden Luftfahrzeugen oder
  - eine Lizenz der Kategorie B2 oder C.

Es ist nicht erforderlich, die Anforderungen an die Erfahrung gemäß DEMAR 66 zum Zeitpunkt der Prüfung der Lufttüchtigkeit zu erfüllen.

- (e) "Eine Position mit entsprechenden Verantwortlichkeiten einnehmen" bedeutet, dass das Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit in der CAMO eine Position innehaben sollte, die unabhängig vom Prozess für das Management der Lufttüchtigkeit ist oder mit der Gesamtbefugnis für den Prozess für das Management der Lufttüchtigkeit kompletter Luftfahrzeuge betraut ist.

Die Unabhängigkeit vom Prozess für das Management der Lufttüchtigkeit kann unter anderem auf folgende Weise erreicht werden:

- Eine Person wird nur für die Durchführung von Prüfungen der Lufttüchtigkeit an Luftfahrzeugen berechtigt, an deren Management der Lufttüchtigkeit sie selbst nicht beteiligt war. Dies kann z. B. die Durchführung von Prüfungen der Lufttüchtigkeit an einem spezifischen Luftfahrzeugmuster oder -serie sein, während man in das Management der Lufttüchtigkeit eines anderen Luftfahrzeugmusters oder -serie involviert ist,
- Eine Organisation, die neben einer Genehmigung nach DEMAR CAMO auch über eine DEMAR 145-Genehmigung verfügt, kann Instandhaltungspersonal ihres DEMAR 145-Betriebs als Personal für die Prüfungen der Lufttüchtigkeit benennen, solange dieses nicht in das Management der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs involviert ist. Dieses Personal sollte nicht in die Freigabe zum Betrieb dieses bestimmten Luftfahrzeugs involviert gewesen sein (außer für Instandhaltungsarbeiten, die im Rahmen der physischen Begutachtung des Luftfahrzeugs durchgeführt wurden oder als Folge von während einer solchen physischen Begutachtung festgestellten Beanstandungen durchgeführt wurden), um mögliche Interessenkonflikte zu vermeiden,
- Benennung von Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit aus dem Organisationselement „Überwachung der Einhaltung“ der CAMO.

Die Gesamtaufsicht über den Prozess des Managements der Lufttüchtigkeit kompletter Luftfahrzeuge kann u. a. erreicht werden durch:

- Benennung der bzw. des AM oder eines benannten Post Holder als Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit,
- Berechtigung einer Person für die Durchführung von Prüfungen der Lufttüchtigkeit ausschließlich an Luftfahrzeugen, für die diese Person den gesamten Prozess des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortet.
- Im Falle von Ein-Mann-Organisationen hat diese Person immer die Gesamtverantwortung. Das bedeutet, dass diese Person als Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit benannt werden kann.

### **AMC1 CAMO.A.310(a)(3) Qualifikationen des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit**

---

#### AUSBILDUNG IN DER LUFTFAHRTTECHNISCHEN INSTANDHALTUNG

„Eine Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung erhalten haben“ bedeutet, eine Ausbildung (intern oder extern), die durch folgende Inhalte nachgewiesen wurde:

- relevante Teile der Regelungen für die erstmalige Lufttüchtigkeit und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit,
- relevante Teile der betrieblichen Anforderungen und Verfahren, sofern zutreffend,
- das CAME,
- Erwerb von Kenntnissen über eine relevante Auswahl von Luftfahrzeugmustern, die durch einen oder mehrere formalisierte Ausbildungslehrgänge erlangt wurden. Diese Lehrgänge sollten mindestens auf einer Stufe vergleichbar der DEMAR 66, Anlage III Stufe 1 (Allgemeine Einweisung) erfolgen und können durch eine nach DEMAR 147 genehmigte Ausbildungseinrichtung, den Hersteller, oder durch eine andere vom LufABw akzeptierte Organisation durchgeführt worden sein.  
  
„Relevante Auswahl“ bedeutet, dass diese Lehrgänge typische Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugsysteme abdecken sollten, die zum Aufgabebereich gehören.
- Instandhaltungsmethoden.

### **AMC1 CAMO.A.310(c) Qualifikationen des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit**

---

#### FORMELLE ANERKENNUNG DURCH DAS LUFABW

Die Genehmigung des CAME durch das LufABw beinhaltet, wie in DEMAR CAMO.A.300(a)(8) festgelegt, die Nominierungsliste des Personals gemäß DEMAR CAMO.A.305(e). Dies stellt die formelle Anerkennung des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit durch das LufABw dar.

Wenn die Prüfung der Lufttüchtigkeit unter der Aufsicht von bereits anerkanntem Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchgeführt wird, sollte dem LufABw ein entsprechender Nachweis vorgelegt werden.

Die Aufnahme von Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit in die Nominierungsliste im CAME stellt die formelle Berechtigung durch die Organisation dar.

### **AMC1 CAMO.A.310(d) Qualifikationen des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit**

---

#### **AKTUELLE ERFAHRUNG UND GÜLTIGKEIT**

Um die Gültigkeit der Berechtigung aufrecht zu erhalten, sollte das Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit entweder:

- in Tätigkeiten für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für mindestens sechs Monate innerhalb von zwei Jahren involviert gewesen sein oder
- mindestens eine Prüfung der Lufttüchtigkeit in den letzten zwölf Monaten durchgeführt haben.

Um die Gültigkeit der Berechtigung wieder zu erlangen, sollte das Personal eine Prüfung der Lufttüchtigkeit unter der Aufsicht des LufABw zufriedenstellend durchführen. Sofern durch das LufABw akzeptiert, und auf Basis eines genehmigten Verfahrens, kann dies auch unter der Aufsicht von aktuell zur Prüfung der Lufttüchtigkeit gültig berechtigtem Personal der CAMO erfolgen.

### **AMC1 CAMO.A.315 Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

---

Die CAMO sollte über ausreichende Kenntnisse über technische Details sowie die Konfiguration des Luftfahrzeugs (Musterspezifikation, optionale Ausrüstung, Lufttüchtigkeitsanweisungen (ADs), Lufttüchtigkeitsbeschränkungen in der Luftfahrzeug-ICA, Änderungen, Reparaturen, Betriebs- und Notausrüstung) und der erforderlichen und durchgeführten Instandhaltungen verfügen. Der Status der Luftfahrzeugkonfiguration und der Instandhaltung sollte zur Unterstützung des Managementsystems angemessen dokumentiert sein.

Eine angemessene Kenntnis der Lufttüchtigkeitsbeschränkungen sollte insbesondere die Lufttüchtigkeitsbeschränkungen des Kraftstofftanksystems umfassen, einschließlich der kritischen Konfigurationskontrollbeschränkungen (critical design configuration control limitations, CDCCL), sofern zutreffend.

## **GM1 CAMO.A.315(b)(1) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

---

### LUFTFAHRZEUGINSTANDHALTUNGSPROGRAMM

Gemäß DEMAR M.A.302 umfasst die Anforderung der CAMO, das IHP zu "überwachen", insbesondere:

- (i) nicht zutreffend,
- (ii) die Vorlage des IHP und seiner Änderungen bei LufABw zur Genehmigung, sofern die Genehmigung nicht durch ein indirektes Genehmigungsverfahren gemäß DEMAR M.A.302(c) abgedeckt ist.

## **AMC1 CAMO.A.315(b)(3) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

---

Bei der Genehmigung von Änderungen oder Reparaturen soll die Organisation sicherstellen, dass die CDCCL berücksichtigt werden.

## **AMC1 CAMO.A.315(b)(4) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

---

### BEWERTUNG NICHT ZWINGEND VORGESCHRIEBENER INFORMATIONEN

Die zuständige CAMO sollte eine Richtlinie festlegen, und nach dieser arbeiten, in welcher nicht zwingend vorgeschriebene Informationen in Bezug auf die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs bewertet werden. Nicht zwingend vorgeschriebene Informationen beziehen sich auf Service Bulletins, Service Letters und andere Informationen (Änderungen oder Inspektionen), die für das Luftfahrzeug und seine Komponenten von einer bzw. einem Halterin bzw. Halter der Konstruktionsgenehmigung, dem Hersteller, LufABw oder einem von LufABw akzeptierten Unternehmen erstellt werden.

## **GM1 CAMO.A.315(b)(5) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

---

Diese Anforderung bedeutet, dass die CAMO dafür verantwortlich ist, festzulegen, welche Instandhaltungsmaßnahme wann, von welchem Instandhaltungsbetrieb und nach welchem Standard durchgeführt werden muss, um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zu gewährleisten.

## **AMC1 CAMO.A.315(c) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

---

(a) Wenn, wie in DEMAR M.A.201 vorgesehen, die betreibende Organisation als CAMO genehmigt ist oder wenn die betreibende Organisation eine CAMO beauftragt, ist diese CAMO für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständig. Dies schließt die in DEMAR M.A.301 (b), (c), (e), (f), (g) und (h) genannten Aufgaben ein.

Wenn die Organisation, welche die Genehmigung nach DEMAR CAMO hält, keine entsprechende Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb (Genehmigung nach DEMAR 145) hält, sollte sie einen Vertrag mit entsprechenden Betrieben schließen.

(b) Die CAMO trägt die Verantwortung für den lufttüchtigen Zustand des Luftfahrzeugs, für das sie das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erbringt. Daher sollte sie sich vor einem beabsichtigten Flug überzeugt haben, dass alle erforderlichen Instandhaltungstätigkeiten ordnungsgemäß durchgeführt wurden.

(c) Die CAMO sollte sich mit der betreibenden Organisation über das Verfahren zur Auswahl eines Instandhaltungsbetriebs einigen, bevor sie einen Vertrag mit einem Instandhaltungsbetrieb schließt.

(d) Die Tatsache, dass die CAMO einen Instandhaltungsbetrieb beauftragt hat, entbindet sie nicht davon, in den Instandhaltungseinrichtungen jeden Aspekt der beauftragten Aufgaben zu überprüfen, um ihrer Verantwortung für die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs nachzukommen.

(e) Der Vertrag zwischen der CAMO und dem/den Instandhaltungsbetrieb(en) dient der Festlegung von Verantwortlichkeiten und der von jeder Partei auszuführenden Aufgaben im Detail.

(f) Eine klare, eindeutige und hinreichend detaillierte Spezifikation der Aufgaben und Zuweisung der Verantwortlichkeiten stellt sicher, dass zwischen den Beteiligten keine Missverständnisse entstehen, die dazu führen könnten, dass Aufgaben, die sich auf die Lufttüchtigkeit oder die Verwendungsfähigkeit von Luftfahrzeugen auswirken, nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden oder werden.

(g) Ein besonderes Augenmerk auf Verfahren und Verantwortlichkeiten stellt sicher, dass alle Instandhaltungstätigkeiten durchgeführt werden, dass Service Bulletins analysiert und Entscheidungen über ihre Umsetzung getroffen werden, dass Lufttüchtigkeitsanweisungen fristgerecht durchgeführt werden und dass alle Aufgaben, einschließlich nicht zwingend vorgeschriebener Änderungen, nach genehmigten Daten und den neuesten Normen durchgeführt werden.

(h) Anlage IV zu AMC1 CAMO.A.315(c) enthält weitere Einzelheiten zu diesem Thema.

## **AMC2 CAMO.A.315(c) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

---

### INSTANDHALTUNGSVERTRAG MIT EINER ANDEREN CAMO / BETREIBENDEN ORGANISATION

- (a) Mit DEMAR CAMO.A.315(c) soll sichergestellt werden, dass alle Instandhaltungstätigkeiten von einem entsprechend genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchgeführt werden. Es ist zulässig, einen Vertrag mit einer anderen Betreibenden Organisation / CAMO (sekundäre Betreibende Organisation / CAMO) abzuschließen, die keine Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb besitzt, wenn ein solcher Vertrag im Interesse der CAMO ist, weil er das Management ihrer Instandhaltung vereinfacht und die CAMO eine angemessene Kontrolle darüber behält. In diesem Fall sollte das CAME entsprechende Verfahren enthalten, um sicherzustellen, dass die gesamte Instandhaltung termingerecht von genehmigten Instandhaltungsbetrieben in Übereinstimmung mit den entsprechenden Instandhaltungsunterlagen durchgeführt wird. Insbesondere sollten die Verfahren zur Überwachung der Einhaltung und zum Sicherheitsrisikomanagement großen Wert auf die Überwachung der Einhaltung der oben genannten Vorschriften, die ordnungsgemäße Ermittlung von Gefahren und das Management der mit solchen Aufträgen verbundenen Risiken legen. Die Liste der genehmigten Instandhaltungsbetriebe bzw. ein Verweis auf diese Liste sollte in das CAME aufgenommen werden.
- (b) Dieser Vertrag sollte die CAMO nicht daran hindern, sicherzustellen, dass alle Instandhaltungsmaßnahmen von entsprechend genehmigten Betrieben durchgeführt werden, welche die DEMAR M.A.201 erfüllen. Typische Vereinbarungen sind die folgenden:
- **Komponenteninstandhaltung:**

Die CAMO kann es für zweckmäßiger halten, eine Hauptauftragnehmerin bzw. einen Hauptauftragnehmer (die sekundäre Betreibende Organisation / CAMO) zu wählen, die Komponenten an entsprechend genehmigte Organisationen abgibt, anstatt selbst verschiedene Arten von Komponenten an verschiedene nach DEMAR 145 genehmigte Instandhaltungsbetriebe zu versenden. Der Vorteil für die CAMO besteht darin, dass mit einem einzigen Ansprechpartner für die Komponenteninstandhaltung das Management der Instandhaltung vereinfacht wird. Die CAMO bleibt dafür verantwortlich, dass alle Instandhaltungstätigkeiten von gemäß DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetrieben und in Übereinstimmung mit den entsprechenden Instandhaltungsunterlagen durchgeführt werden.
  - **Instandhaltung von Luftfahrzeugen, Triebwerken und Komponenten:**

Die CAMO kann einen Instandhaltungsvertrag mit einer sekundären, nicht als Instandhaltungsbetrieb genehmigten Betreibenden Organisation / CAMO für das selbe Luftfahrzeugmuster abschließen wollen. Ein typischer Fall ist der eines "Dry-Lease"-Luftfahrzeugs zwischen Betreibenden Organisationen, bei dem die Parteien aus Gründen der Konsistenz oder Kontinuität (insbesondere bei kurzfristigen

Leasingverträgen) das Luftfahrzeug im Rahmen der aktuellen Instandhaltungsvereinbarung behalten möchten. Sind an dieser Vereinbarung mehrere Instandhaltungsbetriebe beteiligt, könnte es für die CAMO des Leasingnehmers einfacher sein, einen einzigen Instandhaltungsvertrag mit dem Leasinggeber (Betreibenden Organisation / CAMO) zu schließen. Unabhängig von der Art des annehmbaren Instandhaltungsvertrags muss die CAMO das gleiche Maß an Kontrolle über die vertraglich vereinbarte Instandhaltung ausüben, insbesondere durch die gemäß DEMAR CAMO.A.305(a) benannte(n) Person(en) und das in DEMAR CAMO.A.200 genannte Managementsystem.

### **GM1 CAMO.A.315(c) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

---

LINE MAINTENANCE VERTRAG

Nicht zutreffend.

### **GM1 CAMO.A.315(d) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

---

ARBEITSAUFTRÄGE

Instandhaltungsverträge sind nicht notwendig, wenn das CAME erlaubt, dass die Instandhaltungsmaßnahme durch einmalige Arbeitsaufträge in Auftrag gegeben werden kann. Dies umfasst nicht planmäßige Line Maintenance und kann auch Komponenteninstandhaltung bis hin zu Triebwerken umfassen, sofern die Instandhaltung sowohl vom Umfang als auch von der Komplexität her die Abwicklung über Arbeitsaufträge erlaubt. Es sollte beachtet werden, dass dieser Absatz impliziert, dass auch dann ein schriftlicher Instandhaltungsvertrag vorliegen sollte, wenn von Fall zu Fall eine Base Maintenance beauftragt wird.

### **AMC1 CAMO.A.325 Unterlagen für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

---

INSTANDHALTUNGSUNTERLAGEN, DIE VON DER BETREIBENDEN ORGANISATION BEREITGESTELLT WERDEN

Bei der Verwendung von Instandhaltungsunterlagen, die von der Betreibenden Organisation zur Verfügung gestellt werden, ist die CAMO dafür verantwortlich, dass diese Daten aktuell sind. Infolgedessen sollte sie entsprechende Verfahren oder Bestimmungen im Vertrag mit der Betreibenden Organisation festlegen.

## **GM1 CAMO.A.325 Unterlagen für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

---

INSTANDHALTUNGSUNTERLAGEN, DIE VON DER BETREIBENDEN ORGANISATION BEREITGESTELLT WERDEN

Der Satz "sofern DEMAR CAMO.A.220(a) nichts anderes vorschreibt" bezieht sich insbesondere auf die Notwendigkeit, eine Kopie der für die Durchführung von Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verwendeten Unterlagen der Betreibenden Organisation aufzubewahren. Dies gilt nicht nur während des Vertragszeitraums, sondern auch, wenn sie als Aufzeichnungen gemäß DEMAR CAMO.A.220(a)(2), für den in DEMAR CAMO.A.220(a)(5) angegebenen Zeitraum, gelten.

## **GM2 CAMO.A.325 Unterlagen für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

---

DEMAR CAMO.A.325 bezieht sich auf "in DEMAR CAMO.A.315 genannten Aufgaben für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit". Folglich deckt dies nicht die Prüfung der Lufttüchtigkeit ab.

Die Anforderungen an die Prüfung der Lufttüchtigkeit sind in DEMAR CAMO.A.320 und die Anforderungen an die entsprechende Aufbewahrung von Unterlagen in DEMAR CAMO.A.220 enthalten.

## **ABSCHNITT B – ANFORDERUNGEN AN DAS LUFTFAHRTAMT DER BUNDESWEHR**

### **GM1 CAMO.B.120 Nachweisverfahren**

---

#### ALTERNATIVE NACHWEISVERFAHREN

Alternative Nachweisverfahren, die vom LufABw oder einer CAMO unter seiner Aufsicht verwendet werden, können von anderen nationalen militärischen Luftfahrtbehörden oder einer anderen CAMO nur verwendet werden, wenn sie erneut gemäß der anderen nationalen Umsetzung der EMAR CAMO.B.120(d) und (e) verarbeitet werden.

### **AMC1 CAMO.B.125(b) Mitteilungen an die Agentur**

---

Nicht zutreffend.

### **GM1 CAMO.B.125(b) Mitteilungen an die Agentur**

---

Nicht zutreffend.

### **GM2 CAMO.B.125(b) Mitteilungen an die Agentur**

---

#### EMPFOHLENE INHALTE FÜR ABSCHLIESSENDE SICHERHEITSANALYSEN

Nicht zutreffend.

### **GM3 CAMO.B.125(b) Mitteilungen an die Agentur**

---

#### EREIGNISSE, BEI DENEN DIE AGENTUR DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE IST

Nicht zutreffend.

### **AMC1 CAMO.B.200 Managementsystem**

---

#### ORGANISATIONSSTRUKTUR

(a) Bei der Entscheidung bezüglich der erforderlichen Organisationsstruktur sollte das LufABw berücksichtigen:

- (1) die Anzahl der auszustellenden Genehmigungen und die Anzahl und Größe möglicher CAMO,
- (2) die mögliche Nutzung qualifizierter Stellen und der Ressourcen der nationalen militärischen Luftfahrtbehörden anderer Mitgliedsstaaten zur Erfüllung der laufenden Aufsichtspflichten,

- (3) den Umfang der militärischen Luftfahrtaktivität, die Anzahl und Komplexität der Luftfahrzeuge sowie die Größe der betroffenen Militärluftfahrt,
- (4) das potentielle Wachstum der Tätigkeiten im Bereich der Militärluftfahrt.
- (b) Das LufABw sollte eine wirksame Kontrolle über wichtige Überwachungsfunktionen bewahren und diese nicht derart delegieren, dass sich die CAMO in Fragen der Lufttüchtigkeit die Regeln praktisch selbst vorgeben.
- (c) Der Aufbau der Organisationsstruktur des LufABw sollte sicherstellen, dass es sich bei der Wahrnehmung der verschiedenen Aufgaben und Pflichten nicht ausschließlich auf Einzelpersonen abstützt. Die fortgesetzte und unbeeinträchtigte Erfüllung dieser Aufgaben und Pflichten des LufABw sollte auch bei häufigem Personalwechsel, Krankheit, Unfall oder Urlaub gewährleistet werden.

## **AMC2 CAMO.B.200 Managementsystem**

---

### ALLGEMEINES

- (a) Das LufABw sollte so organisiert sein, dass:
  - (1) es eine spezifische und wirksame Managementbefugnis für die Durchführung aller relevanten Tätigkeiten gibt,
  - (2) die Funktionen und Prozesse, die in den geltenden Anforderungen der DEMAR, annehmbaren Nachweisverfahren (AMC), Bau- und Prüfvorschriften<sup>13</sup> und -standards und Anleitungen (GM) beschrieben sind, ordnungsgemäß implementiert werden können;
  - (3) die Organisation und die Verfahren des LufABw für die Umsetzung der geltenden Anforderungen der DEMAR ordnungsgemäß dokumentiert und angewendet werden,
  - (4) alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LufABw, die an den entsprechenden Tätigkeiten beteiligt sind, bei Bedarf ausgebildet werden,
  - (5) spezifische und wirksame Vorkehrungen für die Kommunikation und gegebenenfalls Schnittstellenbildung mit den nationalen militärischen Luftfahrtbehörden anderer Mitgliedstaaten getroffen werden, und
  - (6) alle Funktionen im Zusammenhang mit der Umsetzung der geltenden Anforderungen ausreichend beschrieben sind.
- (b) Eine allgemeine Richtlinie bezogen auf die Tätigkeiten im Zusammenhang mit den geltenden Anforderungen der DEMAR sollte auf der höchsten geeigneten Führungsebene entwickelt, gefördert und umgesetzt werden; zum Beispiel der der Leiter bzw. die Leiterin des Funktionsbereichs des LufABw, der für solche Aktivitäten verantwortlich ist.

---

<sup>13</sup> airworthiness codes

- (c) Es sollten geeignete Schritte unternommen werden, um sicherzustellen, dass die Richtlinie allen beteiligten Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen bekannt ist und verstanden wird, und es sollten alle notwendigen Schritte unternommen werden, um die Richtlinie umzusetzen und zu erhalten.
- (d) Die allgemeine Richtlinie sollte, neben der Erfüllung zusätzlicher nationaler Regulierungsverpflichtungen, insbesondere berücksichtigen:
  - (1) Nicht zutreffend,
  - (2) die Bestimmungen der geltenden DEMAR und ihrer annehmbarer Nachweisverfahren, Bau- und Prüfvorschriften<sup>14</sup> und -standards und Anleitungen,
  - (3) die Bedürfnisse betreibender Organisationen und der Industrie, und
  - (4) die Bedürfnisse des LufABw.
- (e) Die Richtlinie sollte spezifische Ziele für die Schlüsselemente der Organisation und Prozesse zur Umsetzung der damit verbundenen Tätigkeiten definieren, einschließlich der entsprechenden Kontrollverfahren und der Messung des erreichten Standards.

## **AMC1 CAMO.B.200(a)(1) Managementsystem**

---

### DOKUMENTIERTE RICHTLINIEN UND VERFAHREN

- (a) Die verschiedenen an den Tätigkeiten im Zusammenhang mit den DEMAR beteiligten Elemente der Organisation sollten dokumentiert sein, um eine Referenzquelle für die Einrichtung und Aufrechterhaltung dieser Organisation zu schaffen.
- (b) Die dokumentierten Verfahren sollten so eingerichtet werden, dass ihre Anwendung erleichtert wird. Sie sollten eindeutig festgelegt, auf dem neuesten Stand gehalten und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die an den entsprechenden Tätigkeiten beteiligt sind, leicht zugänglich gemacht werden.
- (c) Die dokumentierten Verfahren sollten mindestens alle folgenden Aspekte abdecken:
  - (1) Richtlinien und Ziele,
  - (2) Organisationsstruktur,
  - (3) Verantwortung und damit verbundene Befugnisse,
  - (4) Verfahren und Prozesse,
  - (5) interne und externe Schnittstellen,
  - (6) interne Steuerungsverfahren,
  - (7) die Ausbildung von Personal,
  - (8) Querverweise auf zugehörige Dokumente

---

<sup>14</sup> airworthiness codes

- (9) Unterstützung durch andere nationale militärische Luftfahrtbehörden, falls zutreffend.
- (d) Es ist wahrscheinlich, dass die Informationen in mehr als einem Dokument oder einer Reihe von Dokumenten enthalten sind, und es sollten geeignete Querverweise bereitgestellt werden. Beispielsweise befinden sich die Organisationsstruktur und Stellenbeschreibungen normalerweise nicht in derselben Dokumentation wie die detaillierten Arbeitsverfahren. In solchen Fällen wird empfohlen, dass die dokumentierten Verfahren einen Index mit Querverweisen auf alle diese anderen zugehörigen Informationen enthalten und die zugehörige Dokumentation bei Bedarf leicht verfügbar sein sollte.

## **GM1 CAMO.B.200(a)(2) Managementsystem**

---

### AUSREICHENDES PERSONAL

- (a) Diese Anleitung zur Bestimmung des erforderlichen Personals beschränkt sich auf die Wahrnehmung von Genehmigungs- und Aufsichtsaufgaben.
- (b) Die Elemente, die bei der Bestimmung des erforderlichen Personals und der Planung seiner Verfügbarkeit zu berücksichtigen sind, können in quantitative und qualitative Elemente unterteilt werden:
- (1) Quantitative Elemente:
- (i) die geschätzte Anzahl der auszustellenden Erstgenehmigungen,
  - (ii) die Anzahl der Organisationen, die durch LufABw zu genehmigen sind, und
  - (iii) die geschätzte Anzahl der Organisationen, die von genehmigten Organisationen als Unterauftragnehmer eingesetzt werden.
- (2) Qualitative Elemente:
- (i) Die Größe, Art und Komplexität der Tätigkeiten genehmigter Organisationen unter Berücksichtigung von:
    - (A) den Rechten jeder Organisation,
    - (B) den Arten der Genehmigung und des Arbeitsumfangs,
    - (C) mögliche Genehmigung nach Industriestandards,
    - (D) der Personalumfang, und
    - (E) die Organisationsstruktur und das Bestehen von Tochtergesellschaften.
  - (ii) Die festgelegten Sicherheitsprioritäten,
  - (iii) Die Ergebnisse vergangener Aufsichtstätigkeiten, einschließlich Audits, Inspektionen und Überprüfungen, in Bezug auf Risiken und die Einhaltung von Regularien, unter Berücksichtigung:
    - (A) der Anzahl und der Stufe von Beanstandungen,

- (B) des Zeitrahmens für die Umsetzung von Korrekturmaßnahmen, und
  - (C) des Reifegrades der von Organisationen implementierten Managementsysteme und ihrer Fähigkeit, Sicherheitsrisiken wirksam zu managen.
- (iv) Die Größe und Komplexität der Militärluftfahrt und das potentielle Wachstum der Tätigkeiten, was ein Anhaltspunkt dafür sein kann, mit wie vielen Neuanträgen und Änderungen an bestehenden Genehmigungen zu rechnen ist.
- (c) Auf der Grundlage der vorhandenen Daten aus früheren Aufsichtszyklen und unter Berücksichtigung der Situation in der nationalen Militärluftfahrt kann das LufABw abschätzen:
- (1) Die reguläre Bearbeitungszeit für das Bearbeiten von Anträgen auf neue Genehmigungen,
  - (2) die Anzahl der neu auszustellenden Genehmigungen pro Planungszeitraum, und
  - (3) die Anzahl der pro Planungszeitraum zu bearbeitenden Änderungen bestehender Genehmigungen.
- (d) Im Einklang mit den Aufsichtsrichtlinien des LufABw sollten die folgenden Planungsdaten ermittelt werden:
- (1) die standardmäßige Anzahl der pro Aufsichtsplanungszyklus durchzuführenden Audits,
  - (2) die Standarddauer jeden Audits,
  - (3) die reguläre Bearbeitungszeit für Auditvorbereitung, Vor-Ort-Audit, Berichterstellung und Nachbereitung, pro Auditorin bzw. Auditor,
  - (4) die übliche Anzahl der durchzuführenden unangekündigten Inspektionen,
  - (5) die Standarddauer der Inspektionen, einschließlich Vorbereitung, Berichterstattung und Nachbereitung, pro Auditor bzw. Auditorin, und
  - (6) die Mindestanzahl und die erforderliche Qualifikation der Auditorinnen und Auditoren für jedes Audit/ jede Inspektion.
- (e) Die Standardarbeitszeit könnte entweder in Arbeitsstunden pro Inspektor bzw. Inspektorin oder in Arbeitstagen pro Inspektorin bzw. Inspektor ausgedrückt werden. Alle Planungsberechnungen sollten dann auf der gleichen Einheit (Stunden oder Arbeitstage) basieren.
- (f) Es wird empfohlen, dass das LufABw eine Tabellenkalkulationsanwendung für die Verarbeitung der unter (c) und (d) definierten Daten verwendet, die bei der Bestimmung der Gesamtzahl der Arbeitsstunden/Tage pro Aufsichtsplanungszyklus behilflich ist, die für Genehmigungs-, Aufsichts- und Durchsetzungstätigkeiten erforderlich sind. Diese Anwendung könnte auch als Grundlage für die Implementierung eines Systems zur Planung der Personalverfügbarkeit dienen.

- (g) Die Anzahl der Arbeitsstunden/-tage pro Planungszeitraum jedes qualifizierten Inspektors bzw. jeder qualifizierten Inspektorin, dem/der Genehmigungs-, Aufsichts- und Durchsetzungstätigkeiten zugewiesen werden können, sollte unter Berücksichtigung der folgenden Punkte festgelegt werden:
- (1) rein administrative Aufgaben, die nicht direkt mit Genehmigung und Aufsicht zusammenhängen,
  - (2) Ausbildung,
  - (3) Teilnahme an anderen Projekten,
  - (4) geplante Abwesenheit, und
  - (5) die Notwendigkeit, eine Reserve für ungeplante Aufgaben oder unvorhersehbare Ereignisse einzuplanen.
- (h) Bei der Bestimmung der für Genehmigungs-, Aufsichts- und Durchsetzungstätigkeiten verfügbaren Arbeitszeit sollte gegebenenfalls Folgendes berücksichtigt werden:
- (1) der Einsatz qualifizierter Stellen,
  - (2) Zusammenarbeit mit anderen nationalen militärischen Luftfahrtbehörden für Genehmigungen, die mehr als einen Mitgliedsstaat betreffen,
  - (3) nicht zutreffend.
- (i) Basierend auf den oben aufgeführten Elementen sollte das LufABw in der Lage sein:
- (1) die Termine zu überwachen, an denen Audits und Inspektionen fällig sind und wann sie durchgeführt wurden,
  - (2) ein System zur Planung der Personalverfügbarkeit zu implementieren, und
  - (3) mögliche Ablagen zwischen der Anzahl und Qualifikation des Personals und dem erforderlichen Genehmigungs- und Aufsichtsumfang zu ermitteln.

Es sollte darauf geachtet werden, die Planungsdaten im Einklang mit Änderungen der zugrunde liegenden Planungsannahmen auf dem neuesten Stand zu halten, mit besonderem Augenmerk auf risikobasierten Aufsichtsprinzipien.

### **AMC1 CAMO.B.200(a)(3) Managementsystem**

---

#### QUALIFIKATION UND AUSBILDUNG/SCHULUNG – ALLGEMEINES

- (a) Es ist wichtig, dass das LufABw über die volle Fähigkeit verfügt, die Einhaltung und Leistung einer Organisation angemessen zu bewerten, indem sichergestellt wird, dass das gesamte Spektrum an Tätigkeiten von entsprechend qualifiziertem Personal bewertet wird.
- (b) Für jeden Inspektor und jede Inspektorin sollte das LufABw:
- (1) die zur Erfüllung der zugewiesenen Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben erforderlichen Befähigungen definieren,
  - (2) die dazugehörigen erforderlichen Mindestqualifikationen festlegen,

- (3) Erstausbildungs- und Wiederholungsschulungsprogramme einrichten, um die Befähigung der Inspektorinnen und Inspektoren auf dem Niveau zu halten und zu verbessern, das für die Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben erforderlich ist, und
  - (4) sicherstellen, dass die angebotenen Ausbildungen/Schulungen den etablierten Standards entsprechen und regelmäßig überprüft und bei Bedarf aktualisiert werden.
- (c) Das LufABw kann Ausbildungen/Schulungen innerhalb seiner eigenen Organisation mit qualifizierten Ausbildern bzw. Ausbilderinnen oder durch eine andere qualifizierte Ausbildungs-/Schulungseinrichtung anbieten.
- (d) Erfolgt die Ausbildung nicht durch eine interne Organisation, können ausreichend erfahrene und qualifizierte Personen als Ausbilderin bzw. Ausbilder tätig werden, sofern ihre Ausbildungsbefähigung beurteilt wurde. Bei Bedarf sollte ein individueller Trainingsplan erstellt werden, der spezifische Ausbildungsfertigkeiten abdeckt. Aufzeichnungen über solche Ausbildungen und ggf. über deren Bewertung sollten aufbewahrt werden.

## **AMC2 CAMO.B.200(a)(3) Managementsystem**

---

### QUALIFIKATION UND AUSBILDUNG/SCHULUNG – INSPEKTOREN

- (a) Inspektorinnen und Inspektoren des LufABw sollten haben:
- (1) praktische Erfahrung und Expertise in der Anwendung von Flugsicherheitsstandards und sicheren Betriebspraktiken,
  - (2) umfassende Kenntnisse über:
    - (a) die relevanten Teile der DEMAR, Bau- und Prüfvorschriften<sup>15</sup> und -standards sowie annehmbarer Nachweisverfahren und Anleitungen,
    - (b) die Verfahren des LufABw,
    - (c) die Rechte und Pflichten eines Inspektors bzw. einer Inspektorin,
    - (d) Sicherheitsmanagementsysteme basierend auf den Anforderungen an Managementsysteme (einschließlich Überwachung der Einhaltung) gemäß DEMAR und Anlage I der Anhänge B und C des BFD,
    - (e) Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit einschließlich Entwicklung und Steuerung des Instandhaltungsprogramms,
    - (f) Betriebsverfahren, die sich auf das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs oder seine Instandhaltung auswirken, und
    - (g) instandhaltungsbezogene Prinzipien der Menschlichen Faktoren und der menschlichen Leistungsfähigkeit.

---

<sup>15</sup> airworthiness codes

- (3) Schulungen von Audittechniken und zur Be- und Auswertung von Managementsystemen und Sicherheitsrisikomanagementprozessen.
  - (4) 5 Jahre einschlägige Berufserfahrung, um selbstständig als Inspektoren bzw. Inspektorinnen arbeiten zu können. Dies kann Erfahrungen umfassen, die während der Ausbildung zum Erreichen der nachstehend unter Punkt (a)(5) genannten Qualifikation erworben wurden,
  - (5) einen einschlägigen Hochschulabschluss in Ingenieurwissenschaften oder eine Qualifikation in der Luftfahrzeuginstandhaltung mit annehmbarer Zusatzausbildung. „*Einschlägiger Hochschulabschluss in Ingenieurwissenschaften*“ bezieht sich auf einen Hochschulabschluss in Luft- und Raumfahrttechnik, Maschinenbau, Elektrotechnik, Elektronik, Avionik oder andere Studiengänge, die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen/Luftfahrzeugkomponenten relevant sind,
  - (6) Kenntnisse über eine relevante Auswahl von Luftfahrzeugmustern, die durch einen formalisierten Ausbildungslehrgang erlangt wurden. Diese Lehrgänge sollten mindestens auf einer Stufe vergleichbar der DEMAR 66 Anlage III Stufe 1 erfolgen.  
„*Relevante Auswahl*“ bedeutet, dass diese Lehrgänge typische Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugsysteme innerhalb des Arbeitsumfanges abdecken sollten.
  - (7) Kenntniss von Instandhaltungsstandards, inklusive Ausbildung in der Sicherheit von Kraftstofftanks<sup>16</sup> gemäß Anlage III zur DEMAR AMC4 CAMO.A.305(g).
- (b) Neben ihrer technischen Befähigung sollten Inspektoren und Inspektorinnen auch über ein hohes Maß an persönlicher Integrität verfügen, ihre Aufgaben unparteiisch durchführen und Taktgefühl sowie ein gutes Verständnis der menschlichen Natur besitzen.
- (c) Es sollte ein Programm für Wiederholungsschulungen entwickelt werden, das sicherstellt, dass die Befähigung als Inspektorin bzw. Inspektor zur Ausführung der ihnen übertragenen Aufgaben aufrechterhalten wird. Generell ist es nicht wünschenswert, dass die Inspektoren und Inspektorinnen technische Qualifikationen von den Stellen erwerben, die ihrer direkten regulatorischen Aufsicht unterliegen.

## **AMC2 CAMO.B.200(a)(3)-DE Managementsystem**

---

### ANNEHMBARE ZUSATZAUSBILDUNG

- (a)(5) Studiengänge mit naturwissenschaftlichem/ingenieurwissenschaftlichem Bezug (z. B. Informatik, Physik usw.) können nach Einzelfallprüfung durch LufABw ohne Erfordernis zusätzlicher Erfahrungszeit akzeptiert werden.

---

<sup>16</sup> fuel tank safety (FTS)

### **AMC3 CAMO.B.200(a)(3) Managementsystem**

---

#### ERSTAUSBILDUNG UND WIEDERHOLUNGSSCHULUNGEN – INSPEKTOREN UND INSPEKTORINNEN

(a) Erstausbildungsprogramm:

Das Erstausbildungsprogramm für Inspektoren und Inspektorinnen sollte entsprechend ihrer Rolle aktuelle Kenntnisse, Erfahrungen und Fertigkeiten in mindestens allen folgenden Bereichen umfassen:

- (1) nationale Gesetzgebung, Organisation und Struktur der Militärluftfahrt,
- (2) das Abkommen von Chicago<sup>17</sup>, die relevanten ICAO<sup>18</sup>-Anhänge und -Dokumente, sofern dies vom LufABw gefordert wird
- (3) nicht zutreffend,
- (4) Überblick über das BFD,
- (5) DEMAR für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sowie alle anderen geltenden Anforderungen,
- (6) Managementsysteme, einschließlich der Bewertung der Wirksamkeit eines Managementsystems, insbesondere Feststellung von Gefahren und Risikobewertung und straffreie Meldetechniken im Zusammenhang mit der Umsetzung einer „Redlichkeitskultur“,
- (7) Auditierungstechniken,
- (8) Verfahren des LufABw, die für die Aufgaben der Inspektorin bzw. des Inspektors relevant sind,
- (9) Menschlicher Faktoren,
- (10) die Rechte und Pflichten des Inspektionspersonals des LufABw,
- (11) Ausbildung am Arbeitsplatz<sup>19</sup>, die für die Aufgaben des Inspektors bzw. der Inspektorin relevant ist, und
- (12) Eine der Rolle und den Aufgaben der Inspektorin bzw. des Inspektors angemessene technische Ausbildung, einschließlich Ausbildung luftfahrzeugspezifischer Themen, insbesondere für die genehmigungspflichtigen Bereiche.

HINWEIS: Die Dauer der Ausbildung am Arbeitsplatz sollte den Umfang und die Komplexität der Aufgaben des Inspektors bzw. der Inspektorin berücksichtigen. Das LufABw sollte beurteilen, ob die erforderliche Befähigung erreicht wurde, bevor eine

---

<sup>17</sup> Chicago Convention

<sup>18</sup> International Civil Aeronautical Association

<sup>19</sup> on-the-job training (OJT)

Inspektorin bzw. ein Inspektor autorisiert wird, eine Aufgabe ohne Aufsicht auszuführen.

(b) Wiederholungsausbildungsprogramm:

Qualifizierte Inspektoren bzw. Inspektorinnen sollten zum Erhalt ihrer Befähigung regelmäßig Schulungen absolvieren, ebenso, wenn dies vom LufABw als notwendig erachtet wird. Das Wiederholungsausbildungsprogramm für Inspektoren und Inspektorinnen sollte entsprechend deren Rolle mindestens die folgenden Themen umfassen:

- (1) Änderungen der nationalen Militärluftfahrtgesetzgebung, des Einsatzumfelds und der Technologien,
- (2) Verfahren des LufABw, die für die Aufgaben der Inspektorin bzw. des Inspektors relevant sind,
- (3) Eine der Rolle und den Aufgaben des Inspektors bzw. der Inspektorin angemessene technische Ausbildung, einschließlich Schulung luftfahrzeugspezifischer Themen, und
- (4) Ergebnisse zurückliegender Aufsichtstätigkeiten.

(c) Eine Beurteilung der Befähigung einer Inspektorin bzw. eines Inspektors sollte in regelmäßigen Abständen stattfinden, die 3 Jahre nicht überschreiten. Die Ergebnisse dieser Beurteilungen sowie alle den Beurteilungen folgend ergriffene Maßnahmen sollten aufgezeichnet werden.

### **AMC3 CAMO.B.200(a)(3)-DE Managementsystem**

---

ERSTAUSBILDUNG UND WIEDERHOLUNGSSCHULUNGEN – INSPEKTOREN UND INSPEKTORINNEN

(d) Die Bestimmungen der AR "Ausbildung und Lizenzierung von Auditorinnen und Auditoren im Zuständigkeitsbereich des LufABw" A1-272/0-8901 sollten beachtet werden.

### **AMC1 CAMO.B.200(a)(5) Managementsystem**

---

SICHERHEITSRISIKOMANAGEMENTPROZESS

- (a) Der Sicherheitsrisikomanagementprozess gemäß DEMAR CAMO.B.200 sollte dokumentiert sein. In der zugehörigen Dokumentation sollte Folgendes definiert werden:
- (1) Mittel zur Feststellung von Gefahren und die zugehörigen Datenquellen, gegebenenfalls unter Berücksichtigung von Daten, die von anderen nationalen militärischen Luftfahrtbehörden stammen,
  - (2) Risikomanagementschritte einschließlich:

- (i) Analyse (hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Schwere der Folgen von Gefahren und Ereignissen),
  - (ii) Bewertung (hinsichtlich Tolerierbarkeit), und
  - (iii) Steuerung (in Bezug auf Minderung) von Risiken auf ein akzeptables Niveau.
- (3) wer die für die Feststellung von Gefahren und das Risikomanagement zuständig ist,
  - (4) wer die für die Weiterverfolgung von Maßnahmen zur Risikominderung zuständig ist,
  - (5) die Führungsebenen, die befugt sind, Entscheidungen über die Tolerierbarkeit von Risiken zu treffen,
  - (6) Mittel zur Bewertung der Wirksamkeit von Maßnahmen zur Risikominderung, und
  - (7) die Verbindung zur Funktion der Überwachung der Einhaltung.
- (b) Um nachzuweisen, dass der Sicherheitsrisikomanagementprozess einsatzbereit ist, sollte das LufABw Nachweise erbringen können, dass:
- (1) die an den Tätigkeiten des internen Sicherheitsrisikomanagements beteiligten Personen ordnungsgemäß ausgebildet sind,
  - (2) Gefahren, die die Fähigkeit des LufABw zur Erfüllung seiner Aufgaben und zum Nachkommen seiner Verantwortung beeinträchtigen könnten, identifiziert wurden und die entsprechende Risikobewertung dokumentiert ist,
  - (3) auf den entsprechenden Managementebenen des LufABw regelmäßige Sitzungen stattfinden, um die identifizierten Risiken zu erörtern und über die Tolerierbarkeit von Risiken und mögliche Risikominderungen zu entscheiden,
  - (4) zusätzlich zur initialen Feststellung von Gefahren der Risikomanagementprozess mindestens dann ausgelöst wird, wenn Änderungen auftreten, die die Fähigkeit des LufABw beeinträchtigen können, eine der gemäß DEMAR CAMO geforderten Aufgaben auszuführen,
  - (5) eine Aufzeichnung der zur Risikominderung ergriffenen Maßnahmen geführt wird, die den Status jeder Maßnahme und den Zuständigen bzw. die Zuständige für die Maßnahme zeigt,
  - (6) die Umsetzung aller Maßnahmen zur Risikominderung nachverfolgt wird,
  - (7) Maßnahmen zur Risikominderung auf ihre Wirksamkeit hin bewertet werden, und
  - (8) die Ergebnisse der Risikobeurteilungen periodisch dahingehend überprüft werden, ob sie weiterhin relevant sind (sind die Annahmen noch gültig? Gibt es neue Informationen?).

## **GM1 CAMO.B.200(a)(5) Managementsystem**

---

### SICHERHEITSRISIKOMANAGEMENTPROZESS

Der Zweck des Sicherheitsrisikomanagements als Teil des Rahmenwerks für das Managementsystems des LufABw besteht darin, die Wirksamkeit des Managementsystems sicherzustellen. Für alle Organisationen ist zu erwarten, dass Feststellung von Gefahren und Risikomanagement zu einer effektiven Entscheidungsfindung beitragen, die Zuweisung von Ressourcen lenken und zum Erfolg der Organisation beitragen.

Der gemäß DEMAR CAMO.B.200 geforderte Sicherheitsrisikomanagementprozess soll die Sicherheitsrisiken adressieren, die in direktem Zusammenhang mit der Organisation und den Prozessen des LufABw stehen und seine Fähigkeit zur Erfüllung seiner Aufgaben und zum Nachkommen seiner Verantwortung beeinträchtigen können. Gegebenenfalls kann das LufABw Informationen und Daten, die durch das nationale staatliche/militärische Sicherheitsprogramm erlangt werden, einschließlich Aufsichtsdaten und -informationen, zum Zwecke des Sicherheitsrisikomanagements als Teil seines Managementsystems verwenden.

Der Sicherheitsrisikomanagementprozess ist auch auf das Änderungsmanagement (DEMAR CAMO.B.210) anzuwenden, das sicherstellen soll, dass das Managementsystem bei Änderungen wirksam bleibt.

### **AMC1 CAMO.B.200(d) Managementsystem**

---

VERFAHREN, DIE DER AGENTUR VERFÜGBAR ZU MACHEN SIND

Nicht zutreffend.

### **GM1 CAMO.B.205 Zuweisung von Aufgaben an qualifizierte Stellen**

---

GENEHMIGUNGSAUFGABEN

Die Aufgaben, die von einer qualifizierten Stelle im Auftrag des LufABw ausgeführt werden können, schließen diejenigen ein, die sich auf die Erstgenehmigung und die fortlaufende Aufsicht über Organisationen beziehen, wie in den DEMAR für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit definiert.

### **AMC1 CAMO.B.220(a) Führen von Aufzeichnungen**

---

ALLGEMEINES

- (a) Das System zum Führen von Aufzeichnungen sollte sicherstellen, dass alle Aufzeichnungen innerhalb einer angemessenen Zeit zugänglich sind, wann immer sie benötigt werden. Diese Aufzeichnungen sollten so organisiert sein, dass ihre Rückverfolgbarkeit und Abrufbarkeit während der gesamten erforderlichen Aufbewahrungsfrist gewährleistet ist.
- (b) Alle Aufzeichnungen, die sensitive Daten zu Antragstellern oder Organisationen enthalten, sollten sicher unter Einsatz von Zugangs-/Zugriffskontrollen aufbewahrt werden, um die Vertraulichkeit sicherzustellen.

- (c) Aufzeichnungen sollten in Papierform, in elektronischem Format oder in einer Kombination aus beidem aufbewahrt werden. Aufzeichnungen, die auf Mikrofilm oder optischen Discs gespeichert sind, sind auch akzeptabel. Die Aufzeichnungen sollten während der gesamten erforderlichen Aufbewahrungsfrist lesbar und zugänglich bleiben. Die Aufbewahrungsfrist beginnt, wenn die Aufzeichnung erstellt wurde.
- (d) Für auf Papier geführte Aufzeichnungen sollte robustes Material verwendet werden, das einer normalen Handhabung und Archivierung standhält. Computersysteme für Aufzeichnungen sollten über mindestens ein Sicherungssystem verfügen, das innerhalb von 24 Stunden nach jedem neuen Eintrag aktualisiert werden sollte. Computersysteme für Aufzeichnungen sollten Sicherheitsvorkehrungen gegen das Ändern der Daten durch unbefugtes Personal enthalten.
- (e) Jegliche Computerhardware, die zur Sicherstellung der Datensicherung verwendet wird, sollte an einem anderen Ort als dem, der die Arbeitsdaten enthält, aufbewahrt werden und in einer Umgebung, die sicherstellt, dass die Daten in gutem Zustand bleiben. Bei Hardware- oder Softwareänderungen ist besonders darauf zu achten, dass alle erforderlichen Daten mindestens für den in DEMAR CAMO.B.220(c) genannten Zeitraum zugänglich bleiben.

### **AMC1 CAMO.B.220(a)(1) Führen von Aufzeichnungen**

---

#### MANAGEMENTSYSTEM DES LUFABW

Aufzeichnungen, die sich auf das Managementsystem des LufABw beziehen, sollten mindestens, soweit zutreffend, enthalten:

- (a) die dokumentierten Richtlinien und Verfahren,
- (b) die Personalakten des LufABw mit den dazugehörigen Dokumenten bezüglich ihrer Ausbildung und ihren Qualifikationen,
- (c) die Ergebnisse der internen Audit- und Sicherheitsrisikomanagementprozesse des LufABw, einschließlich bei Audits festgestellten Beanstandungen sowie Korrektur-, vorbeugende und Risikominderungsmaßnahmen, und
- (d) die mit allen qualifizierten Stellen, die Genehmigungs- oder Aufsichtsaufgaben im Namen des LufABw ausführen, abgeschlossenen Verträge.

### **AMC1 CAMO.B.220(d) Führen von Aufzeichnungen**

---

#### ANFRAGE EINER NATIONALEN MILITÄRISCHEN LUFTFAHRTBEHÖRDE EINES ANDEREN MITGLIEDSTAATES

Die Fälle, in denen Aufzeichnungen zugänglich gemacht werden sollen, sollten eingeschränkt werden auf:

- Zwischenfälle oder Unfälle,

- durch das Programm zur Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen<sup>20</sup> aufgedeckte Beanstandungen, an dem von einer anderen nationalen militärischen Luftfahrtbehörde genehmigte Organisationen beteiligt sind, zur Ermittlung der Grundursache,
- Luftfahrzeuge, die hauptsächlich in einem anderen Mitgliedstaat betrieben werden,
- Luftfahrzeuge, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat betrieben wurden,
- Organisationen mit Genehmigungen in mehreren Mitgliedstaaten.

Wenn Aufzeichnungen von einem anderen Mitgliedstaat angefordert werden, sollte der Grund für die Anforderung klar angegeben werden. Die Aufzeichnungen können durch Übersendung einer Kopie oder Einsichtnahme zugänglich gemacht werden.

### **AMC1 CAMO.B.300(a);(b);(c) Aufsichtsgrundsätze**

---

#### BEWERTUNG DES MANAGEMENTSYSTEMS

Als Teil der Erstgenehmigung einer Organisation sollte das LufABw das Managementsystem und die Prozesse der Organisation bewerten, um sicherzustellen, dass alle erforderlichen Grundlagen für ein funktionierendes Managementsystem vorhanden und geeignet sind.

Im Rahmen seiner fortlaufenden Aufsichtstätigkeit sollte das LufABw überprüfen, ob die erforderlichen Grundlagen vorhanden sind und funktionsfähig bleiben, sowie die Wirksamkeit des Managementsystems und der Prozesse der Organisation bewerten.

Wenn wesentliche Änderungen in der Organisation stattfinden, sollte das LufABw festlegen, ob eine Überprüfung der bestehenden Bewertung notwendig ist.

### **AMC1 CAMO.B.300(f) Aufsichtsgrundsätze**

---

#### INFORMATIONEN, DIE ALS NÜTZLICH FÜR DIE AUFSICHT ANGESEHEN WERDEN

Diese Informationen sollten mindestens beinhalten:

- (a) alle bei dem LufABw eingegangenen Ereignismeldungen,
- (b) die Ergebnisse der folgenden Arten von Inspektionen und Begutachtungen, wenn sie auf ein Problem hinweisen, das von einer DEMAR CAMO-Organisation ausgeht:
  - (i) nicht zutreffend,
  - (ii) Produktbegutachtungen von Luftfahrzeugen gemäß DEMAR M.B.303,
  - (iii) Ergebnisse von stichprobenartigen Luftfahrzeugbegutachtungen, die gemäß DEMAR CAMO.B.305(b)(1) durchgeführt wurden, und

---

<sup>20</sup> Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM) programme

- (iv) Ergebnisse physischer Begutachtungen oder teilweiser Prüfungen der Lufttüchtigkeit, die vom LufABw gemäß DEMAR M.B.901 durchgeführt wurden.

### **AMC1 CAMO.B.305(a);(b) Aufsichtsprogramm**

---

#### JÄHRLICHE ÜBERPRÜFUNG

- (a) Der Aufsichtsplanungszyklus und das zugehörige Aufsichtsprogramm für jede Organisation sollten jährlich überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie im Hinblick auf Änderungen der Art, der Komplexität oder der Sicherheitsleistung der Organisation angemessen bleiben.
- (b) Bei der Überprüfung des Aufsichtsplanungszyklus und des zugehörigen Aufsichtsprogramms sollte das LufABw auch alle relevanten Informationen berücksichtigen, die gemäß DEMAR CAMO.A.160 und DEMAR CAMO.B.300(f) gesammelt wurden.

### **AMC1 CAMO.B.305(b) Aufsichtsprogramm**

---

#### SPEZIFISCHE NATUR UND KOMPLEXITÄT DER ORGANISATION – ERGEBNISSE BISHERIGER AUFSICHT

Bei der Festlegung des Aufsichtsprogramms, einschließlich der Produktaudits, sollte das LufABw insbesondere die folgenden Elemente berücksichtigen, sofern zutreffend:

- (1) die Wirksamkeit des Managementsystems der Organisation bei der Feststellung und Behebung von Nichteinhaltungen und Sicherheitsgefahren,
- (2) die Umsetzung aller Industriestandards, die für die Tätigkeit der Organisation, die den DEMAR zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unterliegt, unmittelbar relevant sind,
- (3) das beantragte Verfahren für, und der Umfang von, Änderungen, die keiner vorherigen Genehmigung bedürfen,
- (4) alle von der Organisation eingeführten spezifischen Verfahren, die im Zusammenhang mit verwendeten alternativen Nachweisverfahren stehen,
- (5) die Anzahl der genehmigten Standorte und die an jedem Standort durchgeführten Tätigkeiten,
- (6) Anzahl und Art aller Unterauftragnehmer, die Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ausführen, und
- (7) das Tätigkeitsvolumen für jede(s) Luftfahrzeugmuster/-variante/-serie, soweit zutreffend.

### **AMC2 CAMO.B.305(b) Aufsichtsprogramm**

---

#### AN UNTERAUFTRAGNEHMER VERGEBENE TÄTIGKEITEN

---

Wenn eine CAMO Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an Unterauftragnehmer vergibt, sollten alle als Unterauftragnehmer tätigen Organisationen auch vom LufABw in Zeiträumen auditiert werden, die den geltenden Aufsichtsplanungszyklus nicht überschreiten (Anrechnungen gemäß AMC2 CAMO.B.305(c) Punkt (d) sind zulässig), um sicherzustellen, dass die an Unterauftragnehmer vergebenen Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unter Einhaltung der DEMAR CAMO und DEMAR M durchgeführt werden.

Für diese Audits sollte der Inspektor bzw. die Inspektorin des LufABw sicherstellen, dass er bzw. sie während des gesamten Audits von einem leitenden technischen Mitarbeiter bzw. einer leitenden technischen Mitarbeiterin der CAMO begleitet wird.

ANMERKUNG: Wenn eine CAMO Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an Unterauftragnehmer vergibt, sollte das LufABw auch sicherstellen, dass die CAMO ausreichende Kontrolle über die als Unterauftragnehmer tätige Organisation hat (siehe AMC1 CAMO.A.125(d)(3)).

### **AMC1 CAMO.B.305(b)(1) Aufsichtsprogramm**

---

#### AUDIT

- (a) Das Aufsichtsprogramm sollte angeben, welche Aspekte der Genehmigung von jedem Audit abgedeckt werden.
- (b) Ein Teil jedes Audits sollte sich auf die von der Funktion der Überwachung der Einhaltung der Organisation erstellten Auditberichte konzentrieren, um festzustellen, ob die Organisation ihre Probleme festgestellt und behoben hat.
- (c) Am Ende des Audits sollte das Auditierungspersonal einen Auditbericht erstellen, der die geprüften Bereiche und Prozesse identifiziert und alle festgestellten Beanstandungen enthält.
- (d) Nach Abschluss jedes Aufsichtsplanungszyklus sollte eine neue DEMAR Form 13 „Auditbericht“ ausgestellt werden.

### **AMC1 CAMO.B.305(c) Aufsichtsprogramm**

---

#### AUFSICHTSPLANUNGSZYKLUS – AUDIT UND INSPEKTION

- (a) Bei der Festlegung des Aufsichtsplanungszyklus und der Definition des Aufsichtsprogramms sollte das LufABw die Risiken im Zusammenhang mit der Tätigkeit jeder Organisation bewerten und die Aufsicht an das ermittelte Risikoniveau und an die Wirksamkeit des Managementsystems der Organisation anpassen, insbesondere an ihre Fähigkeit, Sicherheitsrisiken effektiv zu managen.
- (b) Das LufABw sollte für jede Organisation einen geeigneten Zeitplan für Audits und Inspektionen erstellen. Die Planung von Audits und Inspektionen sollte die Ergebnisse der Feststellung von Gefahren und der Risikobewertung berücksichtigen, die von der

Organisation als Teil des Managementsystems der Organisation durchgeführt und aufrechterhalten wurden. Die Inspektorinnen und Inspektoren sollten gemäß dem ihnen zur Verfügung gestellten Zeitplan arbeiten.

- (c) Wenn das LufABw unter Berücksichtigung des festgestellten Risikoniveaus und der Wirksamkeit des Managementsystems der Organisation die Häufigkeit eines Audits oder einer Inspektion variiert, sollte es sicherstellen, dass alle Aspekte der Tätigkeit der Organisation innerhalb des geltenden Aufsichtsplanungszyklus auditiert und inspiziert werden.

## **AMC2 CAMO.B.305(c) Aufsichtsprogramm**

---

### AUFSICHTSPLANUNGSZYKLUS — AUDIT

- (a) Für jede vom LufABw genehmigte Organisation sollten alle Prozesse in Zeiträumen vollständig geprüft werden, die den geltenden Aufsichtsplanungszyklus nicht überschreiten. Der Beginn des ersten Aufsichtsplanungszyklus wird normalerweise durch das Ausstellungsdatum der ersten Genehmigung bestimmt. Wenn das LufABw den Aufsichtsplanungszyklus an das Kalenderjahr anpassen möchte, sollte sie den ersten Aufsichtsplanungszyklus entsprechend verkürzen.
- (b) Das Intervall zwischen zwei Audits für einen bestimmten Prozess sollte das Intervall des geltenden Aufsichtsplanungszyklus nicht überschreiten.
- (c) Audits sollten mindestens ein Vor-Ort-Audit innerhalb jedes Aufsichtsplanungszyklus umfassen. Bei Organisationen, die ihre reguläre Tätigkeit an mehr als einem Standort ausüben, sollten bei der Bestimmung der zu prüfenden Standorte die Ergebnisse früherer Aufsichtstätigkeiten und das Tätigkeitsvolumen an jedem Standort sowie die identifizierten Hauptrisikobereiche berücksichtigt werden.
- (d) Für Organisationen, die mehr als eine Genehmigung halten, kann das LufABw einen integrierten Aufsichtszeitplan definieren, der alle anwendbaren Auditpunkte enthält. Um Doppelprüfungen zu vermeiden, können bestimmte Auditpunkte, die bereits während des aktuellen Aufsichtsplanungszyklus abgeschlossen wurden, angerechnet werden, sofern:
- (1) der spezifische Auditpunkt ist für alle betrachteten Genehmigungen derselbe ist,
  - (2) zufriedenstellende, aufgezeichnete Nachweise vorliegen, dass diese spezifischen Auditpunkte durchgeführt wurden und dass alle damit verbundenen Korrekturmaßnahmen zur Zufriedenheit des LufABw umgesetzt wurden,
  - (3) das LufABw überzeugt ist, dass es keine Nachweise gibt, dass sich die Standards in Bezug auf diese spezifischen Auditpunkte verschlechtert haben, für die eine Anerkennung gewährt wird, und
  - (4) das Intervall zwischen zwei Audits für den spezifischen Punkt, der angerechnet wird, den geltenden Aufsichtsplanungszyklus nicht überschreitet.

## **AMC1 CAMO.B.305(d) Aufsichtsprogramm**

---

### VERLÄNGERUNG DES AUFSICHTSPLANUNGSZYKLUS ÜBER 24 MONATE

- (a) Wenn das LufABw einen Aufsichtsplanungszyklus anwendet, der 24 Monate überschreitet, sollte es mindestens eine gezielte Inspektion der Organisation (Inspektion eines bestimmten Bereichs, Elements oder Aspekts der Organisation) innerhalb jedes 12-Monats-Segments des Zyklus durchführen.

ANMERKUNG: Wenn eine andere Inspektion mit der Aufsicht über die Organisation verbunden werden kann (z. B. wenn ein von der Organisation gemanagtes Luftfahrzeug durch eine ACAM-Begutachtung inspiziert wird), kann das LufABw eine solche Inspektion anerkennen, um die Verlängerung über 24 Monate hinaus aufrechtzuerhalten.

- (b) Wenn die Ergebnisse dieser Inspektion auf eine Verschlechterung der Sicherheitsleistung oder der Einhaltung von Regularien der Organisation hinweisen, sollte das LufABw zu einem 24-monatigen (oder weniger) Aufsichtsplanungszyklus zurückkehren und das Aufsichtsprogramm entsprechend überprüfen.
- (c) Um einen Aufsichtsplanungszyklus von mehr als 36 Monaten genehmigen zu können, sollte das LufABw dem Format und dem Inhalt der von der Organisation zu erstellender kontinuierlicher Berichterstattung über ihre Sicherheitsleistung und die Einhaltung von Regularien zustimmen.

## **AMC1 CAMO.B.310 Erstgenehmigungsverfahren**

---

### PRÜFUNG DER EINHALTUNG

- (a) Um die Einhaltung der geltenden Anforderungen durch die Organisation zu überprüfen, sollte das LufABw ein Audit der Organisation durchführen, einschließlich Befragungen des Personals und Inspektionen, die in den Einrichtungen der Organisation durchgeführt werden.
- (b) Das LufABw sollte ein solches Audit nur durchführen, wenn es davon überzeugt ist, dass der Antrag und die dazugehörige Dokumentation, einschließlich der Ergebnisse des von der Organisation durchgeführten Voraudits, die geltenden Anforderungen einhalten.
- (c) Das Audit sollte sich auf die folgenden Bereiche konzentrieren:
- (1) die detaillierte Managementstruktur, einschließlich der Namen und Qualifikationen des Personals gemäß DEMAR CAMO.A.305(a) und (b)(2), und die Angemessenheit der Organisation und ihrer Managementstruktur,
  - (2) das Personal:
    - (i) die Angemessenheit der Anzahl der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sowie ihrer Qualifikation und Erfahrung im Hinblick auf den beabsichtigten Genehmigungsumfang und die damit verbundenen Rechte,
    - (ii) die Gültigkeit von Lizenzen und/oder Erlaubnissen, soweit zutreffend.

- (3) die Verfahren für das Sicherheitsrisikomanagement und die Überwachung der Einhaltung,
- (4) die Einrichtungen und ihre Angemessenheit im Hinblick auf den Arbeitsumfang der Organisation,
- (5) die Dokumentation, auf deren Grundlage die Genehmigung erteilt werden soll (d. h. die gemäß DEMAR CAMO geforderte Dokumentation):
  - (i) Überprüfung, ob die im CAME festgelegten Verfahren den geltenden Anforderungen entsprechen, und
  - (ii) Bestätigung, dass die Accountable Managerin bzw. der Accountable Manager die CAME-Erklärung unterzeichnet hat.
- (d) Wenn ein Antrag auf eine Organisationsgenehmigung abgelehnt wird, sollte das LufABw diese Entscheidung der Organisation zusammen mit den Gründen dafür schriftlich mitteilen.

### **AMC1 CAMO.B.310(a) Erstgenehmigungsverfahren**

---

#### AUDIT

- (a) Das LufABw sollte festlegen, auf welche Weise und durch wen das Audit durchzuführen ist. Zum Beispiel wird es notwendig sein, festzulegen, ob ein großes Teamaudit, mehrere kleinere Teamaudits oder eine lange Reihe von Audits eines einzelnen Auditors oder einer einzelnen Auditorin der jeweiligen Situation angemessen ist.
- (b) Das Audit kann so strukturiert sein, dass die Prozesse der Organisation in Bezug auf eine Produktlinie überprüft werden. So sollte sich beispielsweise im Fall einer Organisation mit A340- und A350-Berechtigungen das Audit auf eine vollständige Prüfung der Einhaltung der Prozesse des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nur eines Musters konzentrieren. Abhängig vom Ergebnis kann das zweite Muster lediglich eine Stichprobenkontrolle hinsichtlich der Aspekte, die in Bezug auf die Einhaltung des ersten Musters als schwach angesehen wurden, erfordern.
- (c) Bei der Festlegung des Auditumfangs und der im Rahmen des Audits zu bewertenden Tätigkeiten der Organisation sollten die bereits im Rahmen anderer Genehmigungen gewährten Rechte der Organisation berücksichtigt werden (z. B. DEMAR 21J Genehmigung, eine militärische Fluggenehmigung<sup>21</sup> auszustellen, ...).
- (d) Auditierungspersonal des LufABw sollte stets sicherstellen, dass sie während des gesamten Audits von einem leitenden Mitarbeiter bzw. einer leitenden Mitarbeiterin der Organisation begleitet werden, wobei es sich in der Regel um den Manager bzw. die Managerin der Überwachung der Einhaltung handelt. Durch diese Begleitung soll

---

<sup>21</sup> Military Permit to Fly (mPtF)

sichergestellt werden, dass die Organisation vollständige Kenntnis über alle während des Audits festgestellten Beanstandungen hat.

- (e) Am Ende des Audits sollte das Auditierungspersonal den leitenden Mitarbeiter bzw. die leitende Mitarbeiterin der Organisation über alle Beanstandungen informieren, die während des Audits festgestellt wurden.

### **AMC1 CAMO.B.310(c) Erstgenehmigungsverfahren**

---

- (a) Es kann Fälle geben, in denen sich der Inspektor bzw. die Inspektorin des LufABw in Bezug auf die Einhaltung der geltenden Anforderungen bezüglich einiger Aspekte der Organisation des Antragstellers nicht sicher ist. Wenn dies auftritt, sollte der Inspektor bzw. die Inspektorin die Organisation über die mögliche Nichteinhaltung zu diesem Zeitpunkt informieren, und über die Tatsache, dass die Situation vom LufABw überprüft wird, bevor eine Entscheidung getroffen wird. Kommt die Überprüfung zu dem Ergebnis, dass keine Beanstandung vorliegt, so sollte eine mündliche Bestätigung an die Organisation genügen.
- (b) Beanstandungen sollten auf dem Auditbericht dokumentiert werden, jeweils mit einer vorläufigen Einstufung als Beanstandung Stufe 1 oder 2. Im Anschluss an das Vor-Ort-Audit, bei dem die jeweiligen Beanstandungen festgestellt wurden, sollte das LufABw die vorläufige Einstufung der Beanstandungen überprüfen, sie gegebenenfalls anpassen, und die Einstufung von „vorläufig“ auf „bestätigt“ ändern.

### **AMC2 CAMO.B.310(c) Erstgenehmigungsverfahren**

---

- (a) Das Audit sollte unter Nutzung der DEMAR Form 13 „Auditbericht“ (Anlage V zu AMC2 DEMAR CAMO.B.310(c)) dokumentiert werden.
- (b) Der DEMAR Form 13 Auditbericht sollte von einer durch das LufABw benannten kompetenten unabhängigen Person einer Überprüfung unterzogen werden. Bei der Überprüfung sollten die relevanten Punkte der DEMAR CAMO, die Einstufung der Beanstandungen und die Maßnahmen, die zu deren Behebung getroffen wurden, berücksichtigt werden. Ein zufriedenstellendes Ergebnis der Überprüfung des Auditberichtes sollte durch eine Unterschrift auf der DEMAR Form 13 angezeigt werden.
- (c) Die Auditberichte sollten das Datum, an dem die jeweiligen Beanstandungen behoben wurden, sowie einen Verweis auf den Bericht bzw. das Schreiben des LufABw enthalten, in dem die Behebung bestätigt wurde.

### **AMC1 CAMO.B.310(d) Erstgenehmigungsverfahren**

---

Alle Beanstandungen sollten gegenüber der beantragenden Organisation innerhalb von 4 Wochen nach dem Vor-Ort-Audit schriftlich bestätigt werden.

## **GM1 CAMO.B.310(e)(1); CAMO.B.330 Erstgenehmigungsverfahren und Änderungen**

---

### GENEHMIGUNGSBEDINGUNGEN

Die für die Genehmigungsbedingungen auf der DEMAR Form 14 aufgeführte Tabelle enthält ein Feld, das für „Luftfahrzeugmuster/-variante/-serie“ bestimmt ist.

Der Zweck des Feldes ist, dem LufABw maximale Flexibilität bei der Gestaltung der Genehmigung für eine bestimmte Organisation zu geben.

Folgende mögliche Alternativen können in diesem Feld angegeben werden:

- Eine spezifische Typenbezeichnung, die Teil der (militärischen) Musterzulassung ist, zum Beispiel: H145M LUH SOF, NH90 TTH,
- Serie bezeichnet eine spezifische Musterserie, zum Beispiel H145M Serie, NH90 Serie, welche weiter unterteilt sein kann, zum Beispiel H145M LUH SOF/SAR, NH90 TTH/NTH.

Eine Referenz auf das im Luftfahrzeug eingebaute Triebwerksmuster kann, wenn erforderlich, ergänzt werden.

Es ist wichtig zu beachten, dass die auf der DEMAR Form 14 definierte Genehmigungsbedingungen weiter auf den im CAME definierten Arbeitsumfang beschränkt sind. Es ist dieser Arbeitsumfang im CAME, der letztendlich die Genehmigung der Organisation definiert.

Das LufABw sollte in allen Fällen überzeugt sein, dass die CAMO die Fähigkeit besitzt, die auf der DEMAR Form 14 aufgeführten Luftfahrzeugmuster/-varianten/-serien zu managen.

Die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sind hauptsächlich prozessorientiert und nicht einrichtungs-/ausrüstungsorientiert. Damit können Änderungen am detaillierten, im CAME (entweder direkt oder durch eine Fähigkeitsliste) definierten, Arbeitsumfang innerhalb der bereits in der DEMAR Form 14 enthaltenen Grenzen als die Genehmigung nicht beeinträchtigend betrachtet werden und unterliegen nicht DEMAR CAMO.A.130(a). Folglich kann das LufABw für diese Änderungen die Verwendung des in DEMAR CAMO.A.130(c) genannten Verfahrens durch die CAMO für Änderungen genehmigen, die keiner vorherigen Genehmigung bedürfen.

## **AMC1 CAMO.B.310(e)(2) Erstgenehmigungsverfahren**

---

- (a) Die Genehmigung des CAME durch das LufABw sollte in schriftlicher Form erfolgen.
- (b) Verträge für die Vergabe von Tätigkeiten des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als Unterauftrag sollten im CAME referenziert werden und dem LufABw zugänglich sein. Das LufABw sollte im Rahmen der Genehmigung des Handbuchs verifizieren, dass die Standards gemäß AMC1 CAMO.A.125(d)(3) eingehalten werden.

- (c) Das LufABw sollte bei der Untersuchung der Annehmbarkeit der Aufgabenaufteilung in der beabsichtigten Unterbeauftragung von Aufgaben für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit alle derartigen laufenden Verträge der als Unterauftragnehmer tätigen Organisation berücksichtigen. Kriterien hierfür sind ausreichende Ressourcen, Expertise, Managementstruktur und Einrichtungen, sowie die Verbindungen zwischen der CAMO, dem Unterauftragnehmer und, wo zutreffend, unter Vertrag genommenen Instandhaltungsbetrieben.
- (d) Die Genehmigung des CAME stellt die formelle Anerkennung des in DEMAR CAMO.A.305(a), DEMAR CAMO.A.305(b)(2), DEMAR CAMO.A.305(e) und DEMAR CAMO.A.305(f) spezifizierten Personals dar.
- (e) Das LufABw kann einen Accountable Manager bzw. eine Accountable Managerin ablehnen, wenn eindeutige Nachweise dafür vorliegen, dass diese Person zuvor eine leitende Position in einer gemäß DEMAR genehmigten Organisation innehatte und dass die Person dieser Position nicht gerecht geworden war, weil geltende Anforderungen nicht erfüllt wurden.
- (f) Die gemäß DEMAR M.A.306(b) und DEMAR M.B.305 geforderte Erstgenehmigung des Systems für die Bord- und Wartungsbücher der Luftfahrzeuge kann durch die Genehmigung des CAME erfolgen, in dem dieses System beschrieben sein sollte.

### **AMC1 CAMO.B.330 Änderungen**

---

- (a) Das LufABw sollte eine angemessene Kontrolle über jegliche Änderungen beim Personal gemäß DEMAR CAMO.A.305(a), (b)(2), (e) und (f) haben. Solche personellen Änderungen erfordern eine Änderung des Handbuchs.
- (b) Wenn eine Organisation den Namen eines neuen Kandidaten bzw. einer neuen Kandidatin für in DEMAR CAMO.A.305(a), (b)(2) und (e) spezifiziertes Personal einreicht, kann das LufABw von der Organisation verlangen, ein schriftliches Resümee der Qualifikation der vorgeschlagenen Person zu erstellen. Das LufABw sollte sich das Recht vorbehalten, mit dem Kandidaten bzw. der Kandidatin eine Unterredung zu führen oder zusätzliche Nachweise seiner bzw. ihrer Eignung zu verlangen, bevor er oder sie als akzeptabel eingestuft wird.
- (c) Bei Änderungen, die einer vorherigen Genehmigung bedürfen, sollte das LufABw ein Audit der Organisation durchführen, das auf den Einfluss der Änderungen auf die Einhaltung der geltenden Anforderungen durch die Organisation beschränkt ist, und feststellen, ob eine Risikobewertung von der Organisation vorgelegt werden muss.
- (d) Wenn eine Risikobewertung als notwendig erachtet wird, sollte das LufABw die Organisation entsprechend informieren.
- (e) Wenn das LufABw eine Überprüfung dieser Risikobewertung als notwendig erachtet, sollte es deren Bereitstellung fordern und deren Ergebnis bewerten.

- (f) Bei Bedarf kann das Audit Befragungen und Inspektionen umfassen, die in den Einrichtungen der Organisation durchgeführt werden.
- (g) Der/die zutreffende(n) Teil(e) der DEMAR Form 13 sollten verwendet werden, um die Bewertung von Änderungen an der Genehmigung gemäß DEMAR CAMO zu dokumentieren.

## **AMC1 CAMO.B.330-DE Änderungen**

---

### ÄNDERUNGEN, DIE KEINER VORHERIGEN GENEHMIGUNG BEDÜRFEN

Werden LufABw Änderungen angezeigt, die keiner vorherigen Genehmigung bedurften, sollte zeitnah festgelegt werden, auf welche Weise diese im Aufsichtsplanungszyklus berücksichtigt werden.

## **GM1 CAMO.B.330 Änderungen**

---

### ÄNDERUNGEN DES NAMENS DER ORGANISATION

- (a) Nach Eingang des Antrags und der Änderung der relevanten Teile des CAME sollte das LufABw die Genehmigung neu ausstellen.
- (b) Eine Änderung lediglich des Namens erfordert keine Auditierung der Organisation durch das LufABw, es sei denn, es gibt Nachweise, dass sich andere Aspekte der Organisation geändert haben.

## **AMC1 CAMO.B.355(c) Aussetzung, Einschränkung und Rücknahme**

---

### INFORMATION ÜBER DIE SICHERHEITSLAGE

- (a) Die nationalen Sicherheitsbehörden raten im Allgemeinen von nicht unbedingt notwendigen Reisen in ein Land ab, in dem feindliche Bedingungen oder eine Kombination der folgenden Bedingungen das Sicherheitsniveau verringern und ein hohes Maß an Bedrohung für das Personal darstellen:
  - (1) internationaler oder interner bewaffneter Konflikt mit häufig stattfindenden bewaffneten Auseinandersetzungen, zahlreichen Opfern und/oder schweren Schäden an der Infrastruktur,
  - (2) eine Situation, die zu einem Krieg führen könnte oder durch hohe interne oder externe Spannungen gekennzeichnet ist, die kurzfristig zu Instabilität eskalieren könnte. Sehr schlecht funktionierende Institutionen.
  - (3) relativ häufige Terroranschläge aufgrund der Präsenz aktiver, entweder nationaler oder transnationaler, terroristischer Gruppen, und staatliche Behörden, die nicht in der Lage sind, ein zufriedenstellendes Sicherheitsniveau zu gewährleisten, und

- (4) häufige kriminelle Gewalt, die auch auf Nicht-Staatsangehörige abzielt. Staatliche Behörden sind nur eingeschränkt in der Lage, kriminellen Aktivitäten entgegenzuwirken und Sicherheit zu gewährleisten.
- (b) Länder, in denen die oben genannten Bedingungen herrschen, sollten nicht als geeignet für die Durchführung von Vor-Ort-Audits durch das LufABw angesehen werden.

## **AMC & GM ZU ANLAGEN ZUR DEMAR CAMO**

### **AMC1 zu Anhang I zur DEMAR CAMO – Genehmigung als Organisation für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit – DEMAR Form 14**

---

AMC 1 zu Anlage I zur DEMAR CAMO – Genehmigung als Organisation für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit – DEMAR Form 14 ist in dem DEMAR Forms Dokument enthalten.

## **ANLAGEN ZU DEN AMC & GM ZUR DEMAR CAMO**

### **Anlage I to AMC1 CAMO.A.115 – DEMAR Form 2**

---

Die DEMAR Form 2 ist in dem DEMAR Forms Dokument enthalten.

## **Anlage II zu AMC1 CAMO.A.125(d)(3) – Vergabe von Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als Unterauftrag**

---

### **1. Vertragliche Vergabe von Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als Unterauftrag**

- 1.1. Um die Standards der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation aktiv zu kontrollieren, sollte die CAMO eine Person oder eine Gruppe von Personen beschäftigen, die in den mit DEMAR CAMO verbundenen Disziplinen geschult und kompetent sind. Als solche sind sie dafür zuständig zu bestimmen, welche Instandhaltung erforderlich ist, wann sie durchgeführt werden muss, von welchem Instandhaltungsbetrieb und nach welchem Standard.
- 1.2. Die CAMO sollte in Verbindung mit den vertraglich unterzubeauftragenden Tätigkeiten ein Audit vor Vergabe als Unterauftrag durchführen, um festzustellen, dass die als Unterauftragnehmer künftig fungierende Organisation die gemäß DEMAR CAMO geforderten Standards erfüllen kann.
- 1.3. Die CAMO sollte sicherstellen, dass die künftig als Unterauftragnehmer fungierende Organisation über ausreichend und qualifiziertes Personal verfügt, das in den vertraglich unterzubeauftragenden Tätigkeiten ausgebildet und befähigt ist. Bei der Bewertung der Angemessenheit der personellen Ressourcen sollte die CAMO die besonderen Anforderungen der vertraglich unterzubeauftragenden Tätigkeiten berücksichtigen und dabei die bereits bestehenden Verpflichtungen der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation in Betracht ziehen.
- 1.4. Um entsprechend für die vertragliche Vergabe von Unteraufträgen für Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit genehmigt zu werden, sollte die CAMO über Verfahren zur Kontrolle des Managements dieser Vereinbarungen verfügen. Das CAME sollte einschlägige Verfahren enthalten, welche die Kontrolle der CAMO über die getroffenen Vereinbarungen widerspiegeln.
- 1.5. Als Unterauftrag vergebene Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sollten in einem Vertrag zwischen der CAMO und der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation enthalten sein. In diesem sollte auch festgelegt sein, dass der Unterauftragnehmer eine Informationspflicht hinsichtlich jeglicher sich auf die Erfüllung des Vertrages auswirkenden Änderungen gegenüber der CAMO besitzt, welche wiederum zur Mitteilung an das LufABw verpflichtet ist.
- 1.6. Die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation sollte Verfahren nutzen, in denen die Art und Weise, wie die Organisation ihrer Verantwortung bezüglich der vertraglich als Unterauftrag vergebenen Tätigkeiten nachkommt, festgelegt ist. Solche Verfahren können entweder von der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation oder der CAMO erstellt werden.
- 1.7. Wenn die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation ihre eigenen Verfahren erstellt, sollten diese mit dem CAME und den Inhalten des Vertrags vereinbar sein. Diesen Verfahren sollten vom LufABw als erweiterte Verfahren der CAMO zugestimmt

werden und es sollte darauf im CAME querverwiesen werden. Eine aktuelle Kopie der relevanten Verfahren der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation sollte von der CAMO aufbewahrt werden und bei Bedarf dem LufABw zugänglich sein.

Anmerkung: Sollte sich zwischen den Verfahren der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation und denen der CAMO ein Widerspruch ergeben, sind die Richtlinien und Verfahren des CAME maßgebend.

- 1.8. Im Vertrag sollte auch ausgeführt sein, dass die Verfahren der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation nur mit Zustimmung der CAMO geändert werden dürfen. Die CAMO sollte sicherstellen, dass diese Änderungen mit ihrem CAME vereinbar sind und in Übereinstimmung mit DEMAR CAMO stehen.

Die CAMO sollte die Person benennen, die für die fortlaufende Überwachung der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation, sowie die Zustimmung zu deren Verfahren einschließlich deren Änderungen zuständig ist. Die zur Erfüllung dieses Aufgabenbereiches eingesetzten Kontrollmaßnahmen sollten im Änderungsabschnitt des CAME unter Angabe des Grads der Beteiligung der CAMO eindeutig festgelegt werden.

- 1.9. Wann immer Elemente von Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vertraglich als Unterauftrag vergeben werden, sollte das Personal der CAMO Zugang zu allen relevanten Daten haben, um seinen Verantwortlichkeiten nachkommen zu können.

Anmerkung: Die CAMO behält die Befugnis, wenn erforderlich, jedwede Empfehlungen der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation, die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge, für die sie verantwortlich ist, betreffen, zu übersteuern.

- 1.10. Die CAMO sollte sicherstellen, dass die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation fortlaufend über qualifizierten technischen Sachverstand und ausreichend Ressourcen verfügt, um die an sie vertraglich als Unterauftrag vergebenen Aufgaben unter Einhaltung der einschlägigen Verfahren durchführen zu können. Wird dies unterlassen, kann die Genehmigung der CAMO ungültig werden.

- 1.11. Der Vertrag sollte die Überwachung durch das LufABw vorsehen.

- 1.12. Der Vertrag sollte die jeweiligen Verantwortlichkeiten ansprechen, um sicherzustellen, dass bei der Überwachung durch das LufABw festgestellte Beanstandungen zur Zufriedenheit des LufABw behoben werden.

## **2. Durchführung**

In diesem Absatz werden die Themen beschrieben, die bei vertraglichen Vereinbarungen von Unterbeauftragungen zutreffen können.

- 2.1. Arbeitsumfang

Es sollten die Luftfahrzeugmuster und deren Lfz-Kennzeichen, die Triebwerksmuster und/oder Komponenten, die unter die Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit fallen, angegeben werden.

## 2.2. Erstellung und Änderung des Instandhaltungsprogramms

Die CAMO kann die Ausarbeitung des Entwurfs des IHP und nachfolgender Änderungen vertraglich als Unterauftrag vergeben. Die CAMO bleibt jedoch dafür verantwortlich, zu bewerten, ob die vorgeschlagenen Entwürfe ihre Erfordernisse erfüllen und dafür gegebenenfalls die Genehmigung des LufABw einzuholen. Die Verfahren sollten diese Verantwortlichkeiten wiedergeben. Der Vertrag sollte auch festlegen, dass alle zur Begründung der Genehmigung des anfänglichen Programms oder einer Änderung dieses Programms erforderlichen Daten der CAMO zur Zustimmung und/oder auf Verlangen dem LufABw vorgelegt werden.

## 2.3. Wirksamkeit des Luftfahrzeuginstandhaltungsprogramms und Zuverlässigkeit

Die CAMO sollte über ein System zur Überwachung und Bewertung der Wirksamkeit des IHP auf der Grundlage von Instandhaltungs- und Betriebserfahrung verfügen. Die Datenerfassung und eine erste Bewertung können durch die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation erfolgen. Die erforderlichen Maßnahmen sind von der CAMO zu billigen.

Wird die Wirksamkeit des IHP mittels Zuverlässigkeitsüberwachung überprüft, kann dies durch die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation erfolgen und sollte in den relevanten Verfahren beschrieben werden. Es sollte auf das genehmigte Luftfahrzeuginstandhaltungs- und Zuverlässigkeitsprogramm verwiesen werden. Die Teilnahme von CAMO Personal an Zuverlässigkeitsbesprechungen mit der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation sollte ebenfalls beschrieben werden.

Bei der Bereitstellung von Zuverlässigkeitsdaten ist die hierfür als Unterauftragnehmer fungierende Organisation auf die Arbeit mit Daten beschränkt, die von der CAMO als Primärdaten/-dokumente oder von den durch die CAMO beauftragten Instandhaltungsbetrieben bereitgestellt wurden. Die Zusammenführung von Zuverlässigkeitsdaten ist zulässig, wenn das LufABw dem zustimmt.

## 2.4. Zulässige Abweichungen vom IHP

Die Begründung und Rechtfertigung einer beabsichtigten Abweichung von einer vorgesehenen Instandhaltungsmaßnahme kann von der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation ausgearbeitet werden. Die beabsichtigte Abweichung sollte von der CAMO freigegeben werden. Die Art und Weise, wie die CAMO ihre Zustimmung erteilt, sollte in den relevanten Verfahren beschrieben werden. Liegen die Abweichungen außerhalb der im genehmigten IHP festgelegten Grenzen, muss die CAMO die Genehmigung des LufABw einholen.

## 2.5. Planmäßige Instandhaltung

Wenn die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation Inspektionen und Kontrollen gemäß des genehmigten IHP plant und festlegt, sollte die erforderliche Zusammenarbeit mit der CAMO, einschließlich Rückmeldung, festgelegt werden.

Die Planungskontrolle und Dokumentation sollten in den entsprechenden zugehörigen Verfahren beschrieben werden. In diesen Verfahren sollte der Grad der Beteiligung der CAMO an jeder Art von Instandhaltungsmaßnahmen festgelegt werden. Dazu gehört in der Regel, dass die CAMO bei Maßnahmen im Rahmen der Base Maintenance eine Arbeitsbeschreibung fallweise bewertet und dieser zustimmt. Bei routinemäßigen Inspektionen im Rahmen der Line Maintenance kann eine tägliche Kontrolle durch die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation erfolgen, vorausgesetzt, es bestehen ein enger Austausch sowie eine Kontrollmöglichkeit der CAMO, um eine zeitgerechte Übereinstimmung sicherzustellen. Dies kann unter anderem umfassen:

- anzuwendendes Arbeitspaket, einschließlich Arbeitskarten,
- Liste der planmäßigen Ausbauten von Komponenten,
- umzusetzende Lufttüchtigkeitsanweisungen,
- umzusetzende Änderungen.

Die zugehörigen Verfahren sollten sicherstellen, dass die CAMO rechtzeitig über die Durchführung solcher Aufgaben informiert wird.

#### 2.6. Überwachung der Einhaltung und Risikobewertung

Mit dem Managementsystem der CAMO sollte die Angemessenheit der Durchführung der vertraglich als Unterauftrag vergebenen Aufgaben des Managements der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Hinblick auf die Einhaltung des Vertrages und der DEMAR CAMO überwacht und die damit verbundenen Risiken bewertet werden. Die Bedingungen des Vertrages sollten deshalb einschließen, dass die CAMO eine Überwachung (einschließlich Audits und Bewertungen) der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation durchführen darf. Das Ziel der Überwachung besteht hauptsächlich darin, die Wirksamkeit dieser vertraglich als Unterauftrag vergebenen Tätigkeiten zu untersuchen und zu beurteilen und dadurch die Einhaltung der DEMAR CAMO und des Vertrages sicherzustellen und damit verbundene Sicherheitsrisiken zu mindern. Auditberichte und Berichte über die Bewertungen können auf Antrag des LufABw einer Überprüfung unterzogen werden.

#### 2.7. Zugang durch das LufABw

Im Vertrag sollte beschrieben sein, dass die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation dem LufABw jederzeit Zugang gewähren sollte.

#### 2.8. Instandhaltungsunterlagen

Die für den Zweck des Vertrages zu verwendenden genehmigten Instandhaltungsunterlagen sollten spezifiziert werden. Dies sollte gemeinsam mit denjenigen, die für die Bereitstellung derartiger Dokumentation zuständig sind und, falls zutreffend, der für die Genehmigung/Abnahme solcher Unterlagen zuständigen nationalen militärischen Luftfahrtbehörde geschehen. Die CAMO sollte sicherstellen,

dass solche Unterlagen, einschließlich Revisionen, dem Personal der CAMO und denjenigen in der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation, die solche Unterlagen möglicherweise bewerten müssen, bereit stehen. Die CAMO sollte ein „Dringlichkeitsverfahren“ festlegen, mit dem sichergestellt wird, dass dringende Unterlagen dem Unterauftragnehmer umgehend übermittelt werden. Instandhaltungsunterlagen sind in DEMAR 145.A.45 definiert.

## 2.9. Lufttüchtigkeitsanweisungen (LTA)

Während die verschiedenen Aspekte der Bewertung von LTA und der diesbezüglichen Planung und Weiterverfolgung von der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation wahrgenommen werden können, erfolgt die Durchführung der Umsetzung der LTA durch einen Instandhaltungsbetrieb.

Die CAMO ist für die Sicherstellung einer zeitgerechten Umsetzung der zutreffenden LTA verantwortlich und ist über die erfolgte Einhaltung in Kenntnis zu setzen. Daraus folgt, dass die CAMO über klare Grundsätze und Verfahren für die Umsetzung von LTA verfügen sollte, unterstützt durch definierte Verfahren, die sicherstellen, dass die CAMO den vorgeschlagenen Nachweisverfahren zustimmt.

Die einschlägigen Verfahren sollten angeben:

- welche Informationen (z. B. Veröffentlichungen von LTA, Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Flugstunden/-zyklen usw.) die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation von der CAMO benötigt,
- welche Informationen (z. B. Durchführungsplanung von LTA, detaillierte technische Anweisungen Betrieb<sup>22</sup> usw.) die CAMO von der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation benötigt, um eine zeitgerechte Einhaltung von LTA sicherzustellen.

Die CAMO sollte sicherstellen, dass sie aktuelle zwingend vorgeschriebenen Informationen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Musters<sup>23</sup> der von ihr gemanagten Luftfahrzeuge und Ausrüstungen erhält.

## 2.10. Service Bulletin (SB)/Änderungen

Die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation kann möglicherweise gebeten werden, auf Grundlage eindeutiger, von der CAMO festgelegter, Richtlinien, eine Überprüfung und Abgabe einer Empfehlung zur Umsetzung eines SB und anderer zugehöriger nicht zwingend vorgeschriebener Unterlagen vorzunehmen. Dies sollte im Vertrag beschrieben werden.

## 2.11. Vorgeschriebene Lebensdauerbegrenzungen oder planmäßige Instandhaltungskontrollen und Komponentenkontrolle/Vorhersage des Ausbaus von Komponenten

---

<sup>22</sup> engineering order

<sup>23</sup> mandatory continued airworthiness information

Wenn die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation Planungstätigkeiten durchführt, sollte beschrieben sein, dass die Organisation, soweit zutreffend, die aktuellen Flugzyklen, Flugstunden, Landungen und/oder kalendarisch überwachten Details und/oder jedwede anderen zutreffenden Parameter in festgelegter Frequenz erhalten sollte.

Die Frequenz sollte so gewählt werden, dass sie der Organisation die ordnungsgemäße Durchführung der an sie als Unterauftrag vergebenen Aufgabenbereiche der Planung ermöglicht. Folglich bedarf es einer angemessenen Zusammenarbeit zwischen der CAMO, der/den unter Vertrag genommenen Instandhaltungsbetrieb(en) und der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation. Des Weiteren sollte im Vertrag beschrieben werden, wie die CAMO in den Besitz aller aktuellen Flugzyklen, Flugstunden usw. kommt, so dass sie die rechtzeitige Durchführung der erforderlichen Instandhaltung gewährleisten kann.

#### 2.12. Zustandsüberwachung

Wenn die CAMO Zustandsüberwachung als Unterauftrag vergibt, sollte die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation alle relevanten Informationen zur Durchführung dieser Aufgabe erhalten, einschließlich aller Parameter, deren Bereitstellung durch die CAMO für diese Kontrolle als notwendig erachtet wird. Im Vertrag sollte auch beschrieben werden, welche Art von Rückmeldeinformationen (wie zum Beispiel Beschränkungen des Triebwerks, angemessene technische Beratung usw.) die Organisation der CAMO zur Verfügung stellen sollte.

#### 2.13. Mängelkontrolle

Wenn die CAMO die tägliche Kontrolle von im Bord- und Wartungsbuch zurückgestellten Mängeln als Unterauftrag vergeben hat, sollte dies im Vertrag festgelegt und in den entsprechenden Verfahren angemessen beschrieben werden. Die Mindestausrüstungsliste<sup>24</sup>/Konfigurationsabweichungsliste<sup>25</sup> der Betreibenden Organisation liefert die Grundlage für die Festlegung jener Mängel, deren Behebung zurückgestellt werden kann, sowie der zugehörigen Beschränkungen. Die Verfahren sollten auch die Verantwortlichkeiten und zu ergreifenden Maßnahmen für Mängel wie AOG<sup>26</sup>-Situationen, wiederkehrende Mängel und Schäden, welche die vom Halter bzw. der Halterin der Musterzulassung festgelegten Grenzwerte überschreiten, definieren.

Bei allen anderen während der Instandhaltung festgestellten Mängeln sollten die entsprechenden Informationen der CAMO zur Kenntnis gebracht werden. Diese kann im Rahmen der vom LufABw gewährten verfahrenstechnischen Befugnisse entscheiden, dass die Behebung von Mängeln zurückgestellt werden kann. Deshalb sollte eine ausreichende Zusammenarbeit zwischen der CAMO, ihrer als

---

<sup>24</sup> Minimum Equipment List (MEL)

<sup>25</sup> Configuration Deviation List (CDL)

<sup>26</sup> Aircraft on Ground – Luftfahrzeug am Boden

Unterauftragnehmer fungierenden Organisation und ihrem unter Vertrag genommenen Instandhaltungsbetrieb sichergestellt sein.

Die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation sollte eine sichere Bewertung möglicher zurückgestellter Mängel vornehmen und dabei die potenziellen Gefahren berücksichtigen, die sich aus der kumulativen Wirkung jeglicher Kombinationen von Mängeln ergeben können. Die als Unterauftragnehmer fungierende Organisation sollte mit der CAMO zusammenarbeiten, um nach dieser Bewertung ihre Zustimmung zu erhalten.

Die Zurückstellung von gemäß MEL/CDL zulässigen Mängeln kann durch einen unter Vertrag genommenen Instandhaltungsbetrieb in Übereinstimmung mit den relevanten Verfahren für die Bord- und Wartungsbücher erfolgen, vorbehaltlich der Zustimmung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers bzw. der verantwortlichen Luftfahrzeugführerin (VLF).

#### 2.14. Meldung von Ereignissen

Alle Zwischenfälle und Sicherheitsereignisse sollten erfasst werden, und diejenigen, die die Meldekriterien erfüllen, sollten gemäß den Anforderungen der DEMAR CAMO.A.160 in einem von der CAMO festgelegten Verfahren gemeldet werden (siehe GM1 CAMO.A.205).

#### 2.15. Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Diese können von der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation im Namen der CAMO geführt und aufbewahrt werden, welche Eigentümer dieser Dokumente bleibt. Der CAMO sollte jedoch gemäß vereinbarten Verfahren der aktuelle Status der Einhaltung von LTA und der lebensdauerbegrenzten Teile und laufzeitüberwachten Komponenten zur Verfügung gestellt werden. Der CAMO sollte ebenfalls je nach Bedarf uneingeschränkter und zeitgerechter Zugang zu Originalaufzeichnungen gewährt werden. Dabei ist der Online-Zugriff auf die jeweiligen Informationssysteme annehmbar.

Die Anforderungen an das Führen von Aufzeichnungen gemäß DEMAR CAMO.A.220 sollten erfüllt werden. Der Zugang zu den Aufzeichnungen durch ordnungsgemäß autorisiertes Personal des LufABw sollte auf Anforderung gewährt werden.

#### 2.16. Verfahren für Prüfflüge zu Instandhaltungszwecken<sup>27</sup>

Prüfflüge zu Instandhaltungszwecken werden unter der Kontrolle der betreibenden Organisation in Abstimmung mit der CAMO durchgeführt. Den Anforderungen an

---

<sup>27</sup> Maintenance check flight (MCF)

Prüfflüge zu Instandhaltungszwecken durch die als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation oder des beauftragten Instandhaltungsbetriebes sollte von der betreibenden Organisation / CAMO zugestimmt werden.

## 2.17. Kommunikation zwischen der CAMO und der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation

2.17.1. Um ihre Verantwortung für die Lufttüchtigkeit zu erfüllen, muss die CAMO alle relevanten Berichte/Meldungen und relevanten Instandhaltungsunterlagen erhalten. Im Vertrag sollte beschrieben werden, welche Informationen wann zur Verfügung gestellt werden sollten.

2.17.2. Besprechungen sind ein wichtiges Instrument, durch das die CAMO einen Teil ihrer Verantwortung für die Sicherstellung der Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge wahrnehmen kann. Sie sollten dazu genutzt werden, gute Beziehungen zwischen der CAMO, der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation und dem beauftragten Instandhaltungsbetrieb aufzubauen. Die Bedingungen des Vertrages sollten, wann immer dies angemessen ist, eine Bestimmung zur Durchführung einer festgelegten Anzahl von Besprechungen der beteiligten Parteien enthalten. Die Einzelheiten der verschiedenen Arten der Zusammenarbeitsbesprechungen und der zugehörigen Themenbereiche jeder Besprechung sollten dokumentiert werden. Zu diesen Besprechungen können u. a. alle Folgenden oder eine Kombination daraus gehören:

### a. Überprüfung des Vertrages:

Bevor der Vertrag umgesetzt wird, ist es besonders wichtig, dass sich das technische Personal beider an der Vertragserfüllung beteiligten Parteien trifft, um sicherzustellen, dass zu jedem Punkt ein gemeinsames Verständnis der Pflichten beider Parteien vorliegt.

### b. Besprechung zur Planung des Arbeitsumfangs

Es können Besprechungen zur gemeinsamen Planung und Vereinbarung des Arbeitsumfangs organisiert werden.

### c. Technische Besprechung

Es sollten regelmäßige Besprechungen organisiert werden, in welchen technische Angelegenheiten, wie z. B. LTA, SB, zukünftige Änderungen, während des Aufenthalts in einem Instandhaltungsbetrieb festgestellte Mängel, Zuverlässigkeit usw., überprüft sowie Maßnahmen dazu vereinbart werden.

### d. Besprechung zur Einhaltung und Leistung

Besprechungen zur Einhaltung und Leistung sollten organisiert werden, um Angelegenheiten zu untersuchen, die sich aus der Überwachung der CAMO und der Aufsichtstätigkeit des LufABw ergeben, und um sich auf erforderliche vorbeugende-, Korrektur- und Risikominderungsmaßnahmen zu einigen.

e. Zuverlässigkeitsbesprechung

Wenn es ein Zuverlässigkeitsprogramm gibt, sollte im Vertrag die Beteiligung der CAMO und der als Unterauftragnehmer fungierenden Organisation an diesem Programm, einschließlich ihrer Teilnahme an Zuverlässigkeitsbesprechungen, beschrieben sein. Es sollten auch Vorkehrungen getroffen werden, um dem LufABw die Teilnahme an den regelmäßigen Zuverlässigkeitsbesprechungen zu ermöglichen.

**Anlage III zu AMC4 CAMO.A.305(g) – Ausbildung in der Sicherheit von Kraftstofftanks (Fuel Tank Safety Training)**

---

Es gelten die Bestimmungen von Anhang XII zu AMC1 M.B.102(c).

## **Anlage IV zu AMC1 CAMO.A.315(c) – Vertraglich geregelte Instandhaltung**

---

### **1. Instandhaltungsverträge**

Die folgenden Absätze sind nicht dazu gedacht, einen Standardinstandhaltungsvertrag zur Verfügung zu stellen, sondern dienen der Bereitstellung einer Liste mit den wichtigsten Punkten, die, soweit zutreffend, in einem Instandhaltungsvertrag zwischen der CAMO und dem Instandhaltungsbetrieb angesprochen werden sollten. Die nachfolgenden Absätze sprechen nur die technischen Aspekte an und schließen Angelegenheiten wie Kosten, Verzug, Gewährleistung usw. aus.

Wird Instandhaltung mit mehr als einem Instandhaltungsbetrieb vertraglich geregelt (zum Beispiel Base Maintenance mit X, Triebwerkinstandhaltung mit Y und Line Maintenance mit Z1, Z2 und Z3), sollte auf die Vereinbarkeit der verschiedenen Instandhaltungsverträge geachtet werden.

Ein Instandhaltungsvertrag ist normalerweise nicht dafür vorgesehen, dem Personal detaillierte Arbeitsanweisungen zur Verfügung zu stellen. Entsprechend sollten in der CAMO und in dem Instandhaltungsbetrieb betriebliche Rollen und Verantwortlichkeiten, Verfahren und routinemäßige Abläufe festgelegt sein, um diesen Aufgabenbereichen in einer zufriedenstellenden Art und Weise Rechnung zu tragen, so dass jede beteiligte Person über ihre Verantwortung, Zuständigkeiten und die anzuwendenden Verfahren informiert ist. Diese Verfahren und routinemäßigen Abläufe können entweder in das CAME und das Instandhaltungsbetriebshandbuch (IBH) aufgenommen/beigefügt werden oder können als eigenständige Dokumente festgelegt werden. In anderen Worten: Verfahren und routinemäßige Abläufe sollten die Vertragsbedingungen widerspiegeln.

### **2. Luftfahrzeug-/Triebwerkinstandhaltung**

Die folgenden Unterabsätze können an einen Instandhaltungsvertrag angepasst werden, der für die Base Maintenance von Luftfahrzeugen, die Line Maintenance von Luftfahrzeugen und die Triebwerkinstandhaltung zutrifft.

Zur Luftfahrzeuginstandhaltung gehört auch die Instandhaltung der Triebwerke und der Hilfsaggregate<sup>28</sup>, wenn sie im Luftfahrzeug eingebaut sind.

#### **2.1. Arbeitsumfang**

Die Art der vom Instandhaltungsbetrieb durchzuführenden Instandhaltung sollte unmissverständlich beschrieben werden. Im Fall von Line Maintenance und/oder Base Maintenance sollten im Vertrag das/die Luftfahrzeugmuster angegeben werden und vorzugsweise die Kennzeichen der Luftfahrzeuge enthalten sein.

Im Fall einer Triebwerkinstandhaltung sollte im Vertrag das Triebwerkmuster angegeben werden.

---

<sup>28</sup> Auxiliary Power Unit (APU)

## 2.2. Standorte, die für die Durchführung der Instandhaltung festgelegt sind/für die eine Genehmigung vorliegt

Es sollten die Standorte angegeben werden, an denen Base Maintenance, Line Maintenance oder Triebwerkinstandhaltung, soweit zutreffend, durchgeführt werden soll. Im Vertrag sollte auf die durch den Instandhaltungsbetrieb gehaltene Genehmigung für den/die Standorte verwiesen werden, an denen die Instandhaltung durchgeführt werden soll. Falls erforderlich, kann im Vertrag die Möglichkeit angesprochen werden, Instandhaltung an jedem beliebigen Ort durchzuführen, wenn sich die Notwendigkeit solcher Instandhaltung entweder aus der Nichtverwendungsfähigkeit des Luftfahrzeugs oder aus der Notwendigkeit zur Unterstützung einer gelegentlichen Line Maintenance ergibt.

## 2.3. Vertragliche Vergabe als Unterauftrag

Im Instandhaltungsvertrag sollte beschrieben werden, unter welchen Bedingungen der Instandhaltungsbetrieb Aufgaben an Dritte als Unterauftrag vergeben kann (unabhängig davon, ob dieser Dritte genehmigt ist oder nicht). Der Instandhaltungsvertrag sollte mindestens einen Verweis auf DEMAR 145.A.75(b) enthalten. Zusätzliche Richtlinien finden sich in den zugehörigen AMC und GM. Darüber hinaus kann die CAMO vom Instandhaltungsbetrieb verlangen, vor der Vergabe als Unterauftrag an einen Dritten die Zustimmung der CAMO einzuholen.

Der CAMO sollte Zugang zu jeglichen Informationen (insbesondere Informationen über die Überwachung der Einhaltung) über die am Vertrag beteiligten Unterauftragnehmer des Instandhaltungsbetriebes gewährt werden. Es sollte jedoch beachtet werden, dass unter der Verantwortung der CAMO sowohl die CAMO als auch das LufABw berechtigt sind, vollständig über die Vergabe von Unteraufträgen informiert zu werden, obwohl das LufABw normalerweise nur mit der vertraglichen Vergabe von Unteraufträgen bei Flugzeugen, Triebwerken und Hilfsaggregate befasst ist.

## 2.4. Instandhaltungsprogramm

Das Instandhaltungsprogramm, nach welchem die Instandhaltung durchzuführen ist, ist anzugeben.

Die CAMO sollte dieses Instandhaltungsprogramm vom LufABw genehmigen lassen.

## 2.5. Überwachung

Die Bedingungen des Vertrages sollten auch eine Bestimmung enthalten, die es der CAMO erlaubt, den Instandhaltungsbetrieb hinsichtlich der Einhaltung der geltenden Anforderungen zu überwachen. Im Instandhaltungsvertrag sollte beschrieben werden, wie die Ergebnisse einer solchen Überwachung vom Instandhaltungsbetrieb berücksichtigt werden (siehe auch Absatz 2.23 „Besprechungen“).

## 2.6. Beteiligung des LufABw

Der Vertrag sollte das LufABw als die nationale militärische Luftfahrtbehörde, zuständig für die Aufsicht über die Luftfahrzeuge, die betreibende Organisation, die CAMO und

den Instandhaltungsbetrieb, benennen. Darüber hinaus sollte der Vertrag dem LufABw den Zugang zum Instandhaltungsbetrieb ermöglichen.

## 2.7. Instandhaltungsunterlagen und andere erforderliche Unterlagen

Der Vertrag sollte die Instandhaltungsunterlagen und alle anderen Handbücher, die für die Vertragserfüllung erforderlich sind, spezifizieren und wie diese Unterlagen und Handbücher verfügbar gemacht und auf dem neuesten Stand gehalten werden (unabhängig davon, ob sie von der CAMO oder vom Instandhaltungsbetrieb bereitgestellt werden).

Diese beinhalten, ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- Instandhaltungsprogramm,
- Lufttüchtigkeitsanweisungen,
- Unterlagen über Reparaturen/Änderungen,
- Instandhaltungshandbuch des Luftfahrzeuges,
- bebildeter Teilekatalog des Luftfahrzeuges,
- Schaltpläne,
- Handbuch für die Fehlersuche und -behebung,
- Mindestausrüstungsliste (normalerweise an Bord des Luftfahrzeuges),
- Handbuch der betreibenden Organisation,
- Flughandbuch,
- Triebwerkinstandhaltungshandbuch,
- Triebwerküberholungshandbuch.

## 2.8. Eingangszustand

Im Vertrag sollte beschrieben werden, in welchem Zustand/in welcher Konfiguration (z. B. Government Furnished Equipment (GFE), militärspezifische Systeme, die ausgebaut sein können, usw.) das Luftfahrzeug dem Instandhaltungsbetrieb zur Verfügung gestellt werden sollte. Für umfangreiche Instandhaltungsmaßnahmen kann es von Vorteil sein, eine Besprechung zur Planung des Arbeitsumfangs zu organisieren, damit die durchzuführenden Aufgaben gemeinsam vereinbart werden können (siehe Absatz 2.23, „Besprechungen“).

## 2.9. Lufttüchtigkeitsanweisungen und Service Bulletins/Änderungen

Im Vertrag sollte beschrieben werden, für welche Informationen die CAMO verantwortlich ist, um sie dem Instandhaltungsbetrieb zur Verfügung zu stellen, wie zum Beispiel:

- der Status der Lufttüchtigkeitsanweisungen einschließlich des Fälligkeitsdatums und der gewählten Nachweisverfahren, falls zutreffend, und

- der Status von Änderungen und die Entscheidung zur Umsetzung einer Änderung oder eines Service Bulletins.

Des Weiteren sollte im Vertrag die Art der Informationen beschrieben werden, welche die CAMO im Gegenzug benötigt, um die Kontrolle von LTA und des Änderungsstandes abzuschließen.

#### 2.10. Überwachung von Stunden und Zyklen

Die Überwachung der Stunden und Zyklen liegt in der Verantwortung der CAMO. Im Vertrag sollte beschrieben werden, wie die CAMO die aktuellen Stunden und Zyklen dem Instandhaltungsbetrieb zur Verfügung stellen sollte und ob der Instandhaltungsbetrieb regelmäßig über die aktuellen Flugstunden und -zyklen informiert werden sollte, damit er die Aufzeichnungen seiner eigenen Aufgabenbereiche der Planung aktualisieren kann (siehe auch Absatz 2.22, „Informationsaustausch“).

#### 2.11. Lebensdauerbegrenzte Teile und laufzeitüberwachte Komponenten

Die Kontrolle von lebensdauerbegrenzten Teilen und laufzeitüberwachten Komponenten liegt in der Verantwortung der CAMO. Im Vertrag sollte beschrieben werden, ob die CAMO den Status der lebensdauerbegrenzten Teile und laufzeitüberwachten Komponenten dem Instandhaltungsbetrieb zur Verfügung stellen sollte, sowie, dass diese Organisation die CAMO über den Aus-/Einbau von lebensdauerbegrenzten Teilen und laufzeitüberwachten Komponenten informiert, damit die CAMO ihre Aufzeichnungen aktualisieren kann (siehe auch Absatz 2.22, „Informationsaustausch“).

#### 2.12. Teileversorgung

Im Vertrag sollte beschrieben werden, ob eine bestimmte Art von Material oder Komponenten durch die CAMO oder durch den Instandhaltungsbetrieb bereitgestellt wird, welche Art von Komponenten gepoolt wird, usw. Der Vertrag sollte eindeutig erklären, dass es in der Verantwortung des Instandhaltungsbetriebes liegt, sich davon zu überzeugen, dass die betreffende Komponente den genehmigten Unterlagen/Standards entspricht und sicherzustellen, dass sich die Komponente in einem für den Einbau zufriedenstellenden Zustand befindet. Zusätzliche Richtlinien zur Abnahme von Komponenten finden sich in DEMAR M.A.501 und DEMAR 145.A.42.

#### 2.13. Gepoolte Teile an Standorten der Line Maintenance

Falls zutreffend sollte im Vertrag beschrieben sein, wie das Thema gepoolte Teile an Standorten der Line Maintenance behandelt werden soll.

#### 2.14. Planmäßige Instandhaltung

Für die Planung der planmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen sollte die dem Instandhaltungsbetrieb zu übergebende Unterstützungsdokumentation beschrieben werden. Hierzu zählen, ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- Anzuwendende Arbeitspakete, einschließlich Arbeitskarten,
- Liste für den planmäßigen Komponentenausbau,
- mit aufzunehmende Änderungen.

Beschließt der Instandhaltungsbetrieb aus irgendeinem Grund, eine Arbeit zurückzustellen, so muss dies formell mit der CAMO vereinbart werden. Geht die Zurückstellung über eine genehmigte Grenze hinaus, ist Absatz 2.17, „Abweichungen vom Instandhaltungsplan“ anzuziehen. Dies sollte, wenn zutreffend, im Instandhaltungsvertrag angesprochen werden.

#### 2.15. Nicht planmäßige Instandhaltung/Behebung von Mängeln

Im Vertrag sollte beschrieben werden, bis zu welchem Grad der Instandhaltungsbetrieb einen Mangel ohne Rücksprache mit der CAMO beheben darf. Er sollte mindestens das Management der Zustimmung zu Reparaturen und die Umsetzung von Reparaturen beschreiben. Die Zurückstellung jeglicher Mängelbehebung sollte der CAMO vorgelegt werden.

#### 2.16. Zurückgestellte Aufträge

Siehe vorstehende Absätze 2.14 und 2.15 sowie DEMAR 145.A.50(e). Des Weiteren sollte für Line und Base Maintenance von Luftfahrzeugen die Verwendung der Mindestausrüstungsliste der betreibenden Organisation und die Zusammenarbeit mit der CAMO im Fall eines Mangels, der nicht am Standort der Line Maintenance behoben werden kann, angesprochen werden.

#### 2.17. Abweichung vom Instandhaltungsplan

Abweichungen vom Instandhaltungsplan müssen durch die CAMO gemäß den im Instandhaltungsprogramm festgelegten Verfahren gemanagt werden. Im Vertrag sollte die Unterstützung beschrieben werden, die der Instandhaltungsbetrieb der betreibenden Organisation zur Verfügung stellen kann, um den Antrag auf Abweichung zu begründen.

#### 2.18. Prüfflug zu Instandhaltungszwecken

Ist nach erfolgter Luftfahrzeuginstandhaltung ein Prüfflug erforderlich, so sollte dieser gemäß der im CAME beschriebenen Verfahren und/oder dem Handbuch der betreibenden Organisation und/oder dem Flughandbuch und/oder anderen anzuwendenden Instandhaltungsdokumenten durchgeführt werden.

#### 2.19. Prüfung auf dem Teststand

Im Vertrag sollten die Annahmekriterien beschrieben werden und, ob ein Vertreter bzw. eine Vertreterin der CAMO Zeuge bzw. Zeugin der Prüfung eines Triebwerks sein sollte.

#### 2.20. Dokumentation der Freigabe zum Betrieb

Die Freigabe zum Betrieb hat durch den Instandhaltungsbetrieb gemäß seiner Instandhaltungsbetriebsverfahren zu erfolgen. Im Vertrag sollte jedoch beschrieben werden, welche unterstützende Dokumentation zu verwenden ist (Bord- und Wartungsbuch des Luftfahrzeuges, Freigabeformat des Instandhaltungsbetriebs usw.) und welche Dokumentation der Instandhaltungsbetrieb der CAMO bei Übergabe des Luftfahrzeuges zur Verfügung stellen sollten. Hierzu zählen ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- Freigabebescheinigung<sup>29</sup>,
- Bericht über Flugtests,
- Liste umgesetzter Änderungen,
- Liste der Reparaturen,
- Liste der durchgeführten LTA,
- Bericht über die Instandhaltungsvisite,
- Bericht über Prüfung auf dem Teststand.

#### 2.21. Führen von Instandhaltungsaufzeichnungen

Die CAMO kann den Instandhaltungsbetrieb vertraglich als Unterauftragnehmer beauftragen, einige der gemäß DEMAR M Unterabschnitt C erforderlichen Instandhaltungsaufzeichnungen aufzubewahren. Dies bedeutet, dass die CAMO unter ihrem Managementsystems einen Teil ihrer Aufgaben zum Führen von Aufzeichnungen vertraglich als Unterauftrag vergibt und daher die Bestimmungen gemäß DEMAR CAMO.A.125(d)(3) gelten.

#### 2.22. Informationsaustausch

Für jeden erforderlichen Austausch von Informationen zwischen der CAMO und dem Instandhaltungsbetrieb sollte im Vertrag beschrieben werden, wann welche Informationen zur Verfügung gestellt werden sollten (d. h. in welchem Fall oder in welcher Häufigkeit) und wie, von wem und an wen diese zu übermitteln sind.

#### 2.23. Besprechungen

Die Bedingungen des Vertrages sollten eine bestimmte Anzahl von zu haltenden Besprechungen zwischen der CAMO und dem Instandhaltungsbetrieb vorsehen.

##### 2.23.1. Überprüfung des Vertrages

Bevor der Vertrag umgesetzt wird, ist es besonders wichtig, dass sich das technische Personal beider an der Vertragserfüllung beteiligten Parteien trifft, um sicherzustellen, dass zu jedem Punkt ein gemeinsames Verständnis der Pflichten beider Parteien vorliegt.

##### 2.23.2. Besprechung zur Planung des Arbeitsumfangs

Es können Besprechungen zur gemeinsamen Planung und Vereinbarung des Arbeitsumfangs organisiert werden.

##### 2.23.3. Technische Besprechung

Es können regelmäßige Besprechungen organisiert werden, in welchen technische Angelegenheiten, wie z. B. LTA, SB, zukünftige Änderungen, während des Aufenthalts in einem Instandhaltungsbetrieb festgestellte

---

<sup>29</sup> Certificate of Release to Service (CRS)

erhebliche Mängel, Zuverlässigkeit usw., überprüft sowie Maßnahmen dazu vereinbart werden.

2.23.4. Besprechung zur Einhaltung und Leistung

Besprechungen zur Einhaltung und Leistung können organisiert werden, um Angelegenheiten zu untersuchen, die sich aus der Überwachung der CAMO ergeben, und um sich auf erforderliche vorbeugende-, und Korrekturmaßnahmen zu einigen.

2.23.5. Zuverlässigkeitsbesprechung

Wenn es ein Zuverlässigkeitsprogramm gibt, sollte im Vertrag jeweils die Beteiligung der CAMO und des Instandhaltungsbetriebes an diesem Programm, einschließlich ihrer Teilnahme an Zuverlässigkeitsbesprechungen, beschrieben sein.

**Anlage V zu AMC2 CAMO.B.310(c) – DEMAR Form 13**

---

Die DEMAR Form 13 ist in dem DEMAR Forms Dokument enthalten.

## Übergangsbestimmungen

Diese AMC und GM treten mit ihrer Veröffentlichung in Kraft. Als Übergangsfrist wird ein Zeitraum von 24 Monaten gewährt.

## Änderungsjournal

Änderung Nr.	Änderung Datum	Geänderter Inhalt
1	19.11.2024	Erstveröffentlichung