II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/1383 DER KOMMISSION

vom 8. Juli 2019

zur Änderung und Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 im Hinblick auf die Sicherheitsmanagementsysteme in Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und im Hinblick auf Erleichterungen für Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt in Bezug auf die Instandhaltung und die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ([1]), insbesondere auf Artikel 17 Absatz 1 und Artikel 62 Absätze 14 und 15,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 ([2]) enthält Vorschriften für die Instandhaltung und die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit bestimmter Luftfahrzeuge. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit ist es notwendig, diese Vorschriften dahingehend anzupassen, dass angesichts der geringeren Risiken von in der allgemeinen Luftfahrt eingesetzten Leichtluftfahrzeugen, die im Luftverkehrsbetreiberzeugnis des auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlamentes und des Rates ([3]) zugelassenen Luftfahrtunternehmens nicht aufgeführt sind, vereinfachte Anforderungen eingeführt werden. Daher sollten neue Anforderungen zur Gewährleistung der Lufttüchtigkeit dieser Luftfahrzeuge eingeführt werden. Diese sollten weniger streng sein als die geltenden Anforderungen, die in den Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogrammen, den Lufttüchtigkeitsprüfungen und in Bezug auf die Verschiebung der Mängelbehebung festgelegt sind. Finden diese Instandhaltungsanforderungen auf andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge Anwendung, sollte der Eigentümer solcher Luftfahrzeuge Instandhaltungsaufgaben vertraglich an Instandhaltungsbetriebe vergeben können, die nach der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 Anhang II (Teil-145) genehmigt sind.

(2) Für andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrzeugunternehmens eingetragen sind, sollten neue Vorschriften eingeführt werden, die eine größere Flexibilität bei der Festlegung und Ausführung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms ermöglichen. Folglich sollte eine neue Genehmigung für Organisationen eingeführt werden, die an weniger strenge Anforderungen geknüpft ist und mit der kombinierte Rechte für die Instandhaltung, die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und die Prüfungen der Lufttüchtigkeit sowie für Fluggenehmigungen gewährt werden.

([1]) ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.
([2]) Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1).
([3]) Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

(3) Nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([4]) sind Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) derzeit verpflichtet, über ein Managementsystem zu verfügen, das auch das Management der von ihren Tätigkeiten ausgehenden Sicherheitsrisiken umfasst. Hierzu zählt auch die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ihrer Luftfahrzeugflotte, die von ihren eigenen, nach der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 Anhang I Unterabschnitt G genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (continuing airworthiness management organisation, im Folgenden „CAMO") wahrgenommen wird. Anhang I Unterabschnitt G enthält derzeit jedoch keine Anforderungen an das Sicherheitsmanagement innerhalb eines CAMO. Daher sollte ein CAMO-System eingeführt werden, das auch das Management der Sicherheitsrisiken bei Organisationen umfasst, die für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von durch AOC-Inhaber eingesetzten Luftfahrzeugen zuständig sind. Das Managementsystem sollte für alle CAMO gelten, denen die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit obliegt.

(4) Damit die an der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und Komponenten beteiligten Organisationen dafür sorgen können, dass die mit dieser Verordnung eingeführten neuen Vorschriften und Verfahren eingehalten werden, sollte eine ausreichende Übergangsfrist eingeräumt werden.

(5) Im Interesse der Verhältnismäßigkeit der Vorschriften für andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmens aufgelistet sind, sollten die Grundsätze des Sicherheitsmanagements nicht für kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisationen gelten.

(6) Auch sollten die für die zuständigen Behörden geltenden Anforderungen an die Entwicklungen der Sicherheitsmanagementkonzepte der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angepasst werden, insbesondere hinsichtlich der Einführung des Behördenmanagementsystems, der Umsetzung des einzelstaatlichen Sicherheitsprogramms und der Koordinierung zwischen Behörden.

(7) Eine falsche Bewertung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs aufgrund unvollständiger Aufzeichnungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit kann ein Risiko für die Flugsicherheit darstellen. Daher sollten die bestehenden Vorschriften für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit geändert werden.

(8) Die redaktionellen Fehler, die zu Auslegungsschwierigkeiten bei einigen Bestimmungen von Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 geführt haben, sollten berichtigt werden.

(9) Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 sollte daher geändert werden.

(10) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf den gemäß Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) von der Agentur vorgelegten Stellungnahmen Nr. 05/2016 ([6]), Nr. 06/2016 ([7]) und Nr. 13/2016 ([8]).

(11) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 3*

Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

(1) Die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von in Artikel 1 Buchstabe a genannten Luftfahrzeugen und Komponenten für den Einbau darin ist gemäß den Anforderungen in Anhang I (Teil-M) sicherzustellen mit Ausnahme der Luftfahrzeuge, die in Absatz 2 Unterabsatz 1 aufgeführt sind und für die die Anforderungen von Anhang Vb (Teil-ML) gelten.

([4]) Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

([5]) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

([6]) Stellungnahme Nr. 05/2016: Task force for the review of Part-M for General Aviation.

([7]) Stellungnahme Nr. 06/2016: Embodiment of safety management system (SMS) requirements into Commission Regulation (EU) No 1321/2014 – SMS in Part-M.

([8]) Stellungnahme Nr. 13/2016: Technical records

(2) Die Anforderungen von Anhang Vb (Teil-ML) gelten für folgende Luftfahrzeuge, bei denen es sich um andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge handelt:

a) Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 2 730 kg oder darunter,

b) Drehflügler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1 200 kg oder darunter, die für höchstens vier Insassen zugelassen sind,

c) sonstige ELA2-Luftfahrzeuge.

Sind die in Unterabsatz 1 Buchstaben a, b und c genannten Luftfahrzeuge im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmens eingetragen, gelten die Anforderungen von Anhang I (Teil-M).

(3) Damit sie in das Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmens eingetragen werden können, müssen die in Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben a, b und c genannten Luftfahrzeuge alle nachstehenden Anforderungen erfüllen:

a) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm für diese Luftfahrzeuge wurde von der zuständigen Behörde nach Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.302 genehmigt.

b) Die Instandhaltung wurde entsprechend dem in Buchstabe a genannten Instandhaltungsprogramm fristgerecht durchgeführt und nach Anhang II (Teil-145) Punkte 145.A.48 und 145.A.50 bescheinigt.

c) Es wurde eine Prüfung der Lufttüchtigkeit durchgeführt und eine neue Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.901 ausgestellt.

(4) Abweichend von Absatz 1 ist die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von in Artikel 1 Buchstabe a genannten Luftfahrzeugen, für die eine Fluggenehmigung erteilt wurde, auf der Grundlage der spezifischen Vorkehrungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sicherzustellen, die in der nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission (*) erteilten Fluggenehmigung festgelegt wurden.

(5) Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramme für die in Artikel 1 Buchstabe a genannten Luftfahrzeuge, die den in Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.302 genannten Anforderungen genügen, die bereits vor dem 20. August 2019 galten, gelten entsprechend den Absätzen 1 und 2 als mit den Anforderungen von Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.302 bzw. Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.302 in Einklang stehend.

(6) Betreiber haben die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von in Artikel 1 Buchstabe b genannten Luftfahrzeugen und Komponenten für den Einbau darin gemäß den Anforderungen von Anhang Va (Teil-T) sicherzustellen.

(7) Die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 kg oder darunter, die mit mehreren Turboprop-Triebwerken ausgestattet sind, ist nach den Anforderungen zu gewährleisten, die für andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge gelten und die festgelegt sind in Anhang I (Teil-M) Punkte M.A.201, M.A.301, M.A.302, M.A.601 und M.A.803, Anhang II (Teil-145) Punkt 145. A.30, Anhang III (Teil-66) Anlagen V und VI Punkte 66.A.5, 66.A.30 und 66.A.70, Anhang Vc (Teil-CAMO) Punkt CAMO.A.315 und Anhang Vd (Teil-CAO) Anlage 1 Punkt CAO.A.010 insoweit als sie für andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge gelten.

(*) Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).“

2. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 4*

Genehmigungen für an der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligte Organisationen

(1) An der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und Komponenten für den Einbau darin, einschließlich ihrer Instandhaltung, beteiligten Organisationen wird von der zuständigen Behörde auf Antrag eine Genehmigung auf der Grundlage der für die jeweilige Organisation geltenden Anforderungen von Anhang II (Teil-145), Anhang Vc (Teil-CAMO) bzw. Anhang Vd (Teil-CAO) erteilt.

(2) Abweichend von Absatz 1 können Organisationen, sofern sie dies beantragen, bis zum 20. August 2020 von der zuständigen Behörde Genehmigungen auf der Grundlage der Anforderungen von Anhang I (Teil-M) Unterabschnitte F und G erteilt werden. Diese Genehmigungen gelten bis zum 20. August 2021.

(3) Instandhaltungsgenehmigungen, die von einem Mitgliedstaat auf der Grundlage der in der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (*) in Anhang II genannten Zertifizierungsspezifikation JAR-145 erteilt oder anerkannt wurden und vor dem 29. November 2003 gültig waren, gelten als nach den Anforderungen von Anhang II (Teil-145) dieser Verordnung erteilt.

(4) Organisationen, die über eine gültige Genehmigung verfügen, die nach Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F oder G oder nach Anhang II (Teil-145) erteilt wurde, wird auf ihren Antrag hin von der zuständigen Behörde das Formblatt 3-CAO entsprechend Anhang Vd (Teil-CAO) Anlage 1 ausgestellt.

Die mit der auf der Grundlage von Anhang Vd (Teil-CAO) erteilten Genehmigung verbundenen Rechte gelten als dieselben Rechte, die mit der Genehmigung verbunden sind, die nach Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F oder G oder nach Anhang II (Teil-145) erteilt wurden. Diese Rechte dürfen jedoch nicht über die Rechte einer Organisation nach Anhang Vd (Teil-CAO) Abschnitt A hinausgehen.

Die Organisation kann etwaige Verstöße gegen Anhang Vd (Teil-CAO) bis zum 20. August 2021 beheben. Werden die Verstöße bis zu diesem Zeitpunkt nicht behoben, wird die Genehmigung widerrufen.

Solange die Organisation Anhang Vd (Teil-CAO) genügt oder bis zum 20. August 2021, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt, ist sie nach Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F oder G oder gegebenenfalls nach Anhang II (Teil-145) zu genehmigen und zu beaufsichtigen.

(5) Genehmigungen von Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die nach Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt G erteilt wurden und gültig sind, gelten als nach Anhang Vc (Teil-CAMO) erteilt.

Die Organisation kann etwaige Verstöße gegen Anhang Vc (Teil-CAMO) bis zum 20. August 2021 beheben.

Behebt die Organisation die Verstöße bis zu diesem Zeitpunkt, stellt die zuständige Behörde ein neues Formblatt 14 aus, mit dem sie die Genehmigung nach Anhang Vc (Teil-CAMO) bescheinigt. Werden die Verstöße bis zu diesem Zeitpunkt nicht behoben, wird die Genehmigung widerrufen.

Solange die Organisation Anhang Vc (Teil-CAMO) genügt oder bis zum 20. August 2021, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt, ist sie nach Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt G zu genehmigen und zu beaufsichtigen.

(6) Vor dem 28. Oktober 2008 von einem Instandhaltungsbetrieb, der nach den einzelstaatlichen Bestimmungen des Mitgliedstaats, in dem der Betrieb niedergelassen ist, genehmigt wurde, ausgestellte Freigabebescheinigungen für andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, sowie für Komponenten für den Einbau in diese Luftfahrzeuge, gelten als nach Anhang I (Teil-M) Punkte M.A.801 und M.A.802 sowie nach Anhang II (Teil-145) Punkt 145.A.50 ausgestellt.

(*) Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4).“

3. Artikel 5 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Freigabeberechtigtes Personal muss den Qualifikationsanforderungen nach Anhang III (Teil-66) genügen, ausgenommen den Anforderungen in Anhang I (Teil-M) Punkte M.A.606(h), M.A.607(b), M.A.801(d) und M.A.803, Anhang Vb (Teil-ML) Punkte ML.A.801(c) und ML.A.803, Anhang Vd (Teil-CAO) Punkte CAO.A.035(d) und CAO.A.040(b) sowie Anhang II (Teil-145) Anlage IV Punkt 145.A.30(j).“

4. Folgender Artikel 7a wird eingefügt:

„*Artikel 7a*

Zuständige Behörden

(1) Benennt ein Mitgliedstaat mehrere Stellen als zuständige Behörde, stattet sie mit den notwendigen Befugnissen aus und weist ihnen die Zuständigkeit für die Zulassung von und die Aufsicht über die dieser Verordnung unterliegenden Personen und Organisationen zu, müssen die folgenden Anforderungen eingehalten werden:

a) Die Kompetenzbereiche jeder zuständigen Behörde sind im Hinblick auf die Zuständigkeiten und die geografischen Grenzen klar definiert.

b) Zwischen diesen Behörden hat eine Koordinierung zur Sicherstellung einer wirksamen Zulassung von und Aufsicht über alle(n) Personen und Organisationen, die dieser Verordnung im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten unterliegen, zu erfolgen.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Personal ihrer zuständigen Behörden keine Zulassungs- und Aufsichtsaufgaben wahrnimmt, wenn es Anhaltspunkte dafür gibt, dass dies direkt oder indirekt, insbesondere im Zusammenhang mit familiären oder finanziellen Interessen, zu einem Interessenkonflikt führen könnte.

(3) Sofern dies für die Wahrnehmung der Zulassungs- und Aufsichtsaufgaben im Rahmen dieser Verordnung erforderlich ist, müssen die zuständigen Behörden mit folgenden Befugnissen ausgestattet sein:

a) Überprüfung der Aufzeichnungen, Daten, Verfahren und von sonstigem Material, das für die Erfüllung der Zulassungs- und/oder Aufsichtsaufgaben von Belang ist;

b) Anfertigung von Kopien oder Auszügen dieser Aufzeichnungen, Daten, Verfahren und von sonstigem Material;

c) Anforderung mündlicher Erläuterungen durch das Personal dieser Organisationen;

d) Zugang zu den einschlägigen Räumlichkeiten, Einsatzorten oder Transportmitteln, die Eigentum dieser Personen sind oder von diesen genutzt werden;

e) Durchführung von Audits, Untersuchungen, Bewertungen, Inspektionen, auch von unangekündigten Inspektionen bei diesen Organisationen;

f) je nach Sachlage Ergreifen oder Einleiten von Durchsetzungsmaßnahmen.

(4) Die in Absatz 3 genannten Befugnisse werden unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen des jeweiligen Mitgliedstaats ausgeübt."

5. Artikel 9 wird gestrichen.

6. Anhang I wird gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert;

7. Anhang II wird gemäß Anhang II dieser Verordnung geändert;

8. Anhang III wird gemäß Anhang III dieser Verordnung geändert;

9. Anhang IV wird gemäß Anhang IV dieser Verordnung geändert;

10. Anhang Va wird gemäß Anhang V dieser Verordnung geändert;

11. der Wortlaut in Anhang VI dieser Verordnung wird als Anhang Vb eingefügt;

12. der Wortlaut in Anhang VII dieser Verordnung wird als Anhang Vc eingefügt;

13. der Wortlaut in Anhang VIII dieser Verordnung wird als Anhang Vd eingefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 20. Februar 2020.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 8. Juli 2019

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

ANHANG I

Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis erhält folgende Fassung:

„INHALT

M.1

ABSCHNITT A — TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

UNTERABSCHNITT A — ALLGEMEINES

M.A.101 Geltungsbereich

UNTERABSCHNITT B — ZUSTÄNDIGKEIT

M.A.201 Verantwortlichkeiten

M.A.202 Meldung von Ereignissen

UNTERABSCHNITT C — AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

M.A.301 Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

M.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

M.A.303 Lufttüchtigkeitsanweisungen

M.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen

M.A.305 System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs

M.A.306 System für das technische Bordbuch des Luftfahrzeugs

M.A.307 Übergabe der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs

UNTERABSCHNITT D — INSTANDHALTUNGSNORMEN

M.A.401 Instandhaltungsunterlagen

M.A.402 Durchführung der Instandhaltung

M.A.403 Mängel am Luftfahrzeug

UNTERABSCHNITT E — KOMPONENTEN

M.A.501 Klassifizierung und Einbau

M.A.502 Instandhaltung von Komponenten

M.A.503 Lebensdauerbegrenzte Teile und laufzeitüberwachte Komponenten

M.A.504 Trennung von Komponenten

UNTERABSCHNITT F — INSTANDHALTUNGSBETRIEB

M.A.601 Geltungsbereich

M.A.602 Antrag

M.A.603 Umfang der Genehmigung

M.A.604 Instandhaltungsbetriebshandbuch

M.A.605 Einrichtungen

M.A.606 Anforderungen an das Personal

M.A.607 Freigabeberechtigtes Personal und Lufttüchtigkeitsprüfpersonal

M.A.608 Komponenten, Ausrüstungen und Werkzeuge

M.A.609 Instandhaltungsunterlagen

M.A.610 Arbeitsaufträge für die Instandhaltung

M.A.611 Instandhaltungsnormen

M.A.612 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

M.A.613 Freigabebescheinigung für Komponenten

M.A.614 Aufzeichnungen zu Instandhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit

M.A.615 Rechte des Betriebs

M.A.616 Innerbetriebliche Prüfung

M.A.617 Änderungen beim genehmigten Instandhaltungsbetrieb

M.A.618 Fortdauer der Gültigkeit der Genehmigung

M.A.619 Beanstandungen

UNTERABSCHNITT G — UNTERNEHMEN ZUR FÜHRUNG DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

M.A.701 Geltungsbereich

M.A.702 Antrag

M.A.703 Umfang der Genehmigung

M.A.704 Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

M.A.705 Einrichtungen

M.A.706 Anforderungen an das Personal

M.A.707 Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit

M.A.708 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

M.A.709 Dokumentation

M.A.710 Prüfung der Lufttüchtigkeit

M.A.711 Rechte des Unternehmens

M.A.712 Qualitätssicherungssystem

M.A.713 Änderungen beim genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

M.A.714 Führung der Aufzeichnungen

M.A.715 Fortdauer der Gültigkeit der Genehmigung

M.A.716 Beanstandungen

UNTERABSCHNITT H — FREIGABEBESCHEINIGUNG (CRS)

M.A.801 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

M.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten

M.A.803 Erlaubnis des Piloten/Eigentümers

UNTERABSCHNITT I — BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

M.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

M.A.902 Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit

M.A.903 Registerwechsel von Luftfahrzeugen innerhalb der EU

M.A.904 Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die EU importierten Luftfahrzeugen

M.A.905 Beanstandungen

ABSCHNITT B — VERFAHREN FÜR ZUSTÄNDIGE BEHÖRDEN

UNTERABSCHNITT A — ALLGEMEINES

M.B.101 Geltungsbereich

M.B.102 Zuständige Behörde

M.B.103 Beanstandungen und Durchsetzungsmaßnahmen — Personen

M.B.104 Führung der Aufzeichnungen

M.B.105 Gegenseitiger Informationsaustausch

UNTERABSCHNITT B — ZUSTÄNDIGKEIT

M.B.201 Verantwortlichkeiten

M.B.202 Mitteilungen an die Agentur

UNTERABSCHNITT C — AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

M.B.301 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

M.B.302 Ausnahmen

M.B.303 Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

M.B.304 Widerruf, Aussetzung und Beschränkung

M.B.305 System für das technische Bordbuch des Luftfahrzeugs

UNTERABSCHNITT D — INSTANDHALTUNGSNORMEN

UNTERABSCHNITT E — KOMPONENTEN

UNTERABSCHNITT F — INSTANDHALTUNGSBETRIEB

M.B.601 Antrag

M.B.602 Erstgenehmigung

M.B.603 Erteilung der Genehmigung

M.B.604 Fortdauernde Aufsicht

M.B.605 Beanstandungen

M.B.606 Änderungen

M.B.607 Widerruf, Aussetzung und Beschränkung einer Genehmigung

UNTERABSCHNITT G — UNTERNEHMEN ZUR FÜHRUNG DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

M.B.701 Antrag

M.B.702 Erstgenehmigung

M.B.703 Erteilung der Genehmigung

M.B.704 Fortdauernde Aufsicht

M.B.705 Beanstandungen

M.B.706 Änderungen

M.B.707 Widerruf, Aussetzung und Einschränkung einer Genehmigung

UNTERABSCHNITT H — FREIGABEBESCHEINIGUNG (CRS)

UNTERABSCHNITT I — BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

M.B.901 Beurteilung von Empfehlungen

M.B.902 Prüfung der Lufttüchtigkeit durch die zuständige Behörde

M.B.903 Beanstandungen

M.B.904 Informationsaustausch

Anlage I – Vertrag über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Anlage II — Freigabebescheinigung — EASA-Formblatt 1

Anlage III — Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit — EASA-Formblatt 15

Anlage IV — System von Klassen und Kategorien für die Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben gemäß Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F und Anhang II (Teil-145)

Anlage V — Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb gemäß Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F

Anlage VII — Komplexe Instandhaltungsaufgaben

Anlage VIII — Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer“;

2. Punkt M.1 wird wie folgt geändert:

a) Punkt (3) erhält folgende Fassung:

„3. für die Genehmigung eines Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms (aircraft maintenance programme, im Folgenden „AMP“) eine der folgenden Behörden:

i) die von dem Eintragungsmitgliedstaat des Luftfahrzeugs benannte Behörde;

ii) sofern der Eintragungsmitgliedstaat vor Genehmigung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms dem zustimmt, eine der folgenden Behörden:

a) die von dem Mitgliedstaat, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, oder, falls der Betreiber keinen Hauptgeschäftssitz hat, von dem Mitgliedstaat, in dem der Betreiber niedergelassen oder ansässig ist, benannte Behörde;

b) die für die Aufsicht über das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständige Behörde oder die Behörde, mit der der Eigentümer einen befristeten Vertrag nach Punkt M.A.201(i)(1) geschlossen hat.“

b) Punkt (4) wird gestrichen;

3. Punkt M.A.101 wird ersetzt durch:

„**M.A.101 Geltungsbereich**

In diesem Abschnitt werden die zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen – einschließlich ihrer Instandhaltung – zu ergreifenden Maßnahmen festgelegt. Zudem werden die Bedingungen festgelegt, die von den an diesen Tätigkeiten beteiligten Personen oder Organisationen zu erfüllen sind.“;

4. Punkt M.A.201(a) erhält folgende Fassung:

„a) Der Eigentümer des Luftfahrzeugs ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich und muss gewährleisten, dass Flüge nur stattfinden, wenn alle folgenden Anforderungen erfüllt sind:

(1) das Luftfahrzeug befindet sich in einem lufttüchtigen Zustand;

(2) Betriebs- und Notfallausrüstungen sind korrekt eingebaut und betriebsbereit oder sind deutlich als nicht betriebsbereit gekennzeichnet;

(3) es liegt ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis vor;

(4) die Instandhaltung des Luftfahrzeugs erfolgt nach dem in Punkt M.A.302 genannten AMP.“;

5. Punkt M.A.201(d) bis (i) erhält folgende Fassung:

„d) Die Verantwortung für die zufriedenstellende Durchführung der Vorflugkontrolle liegt beim verantwortlichen Piloten bzw. beim Betreiber, wenn es sich um Luftfahrzeuge von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen handelt. Diese Vorflugkontrolle ist von dem Piloten oder einer anderen qualifizierten Person durchzuführen, jedoch nicht notwendigerweise von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder von freigabeberechtigtem Personal.

e) Bei Luftfahrzeugen, die von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, ist der Betreiber für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der von ihm betriebenen Luftfahrzeuge verantwortlich und hat dafür zu sorgen, dass:

(1) Flüge nur stattfinden, wenn die in Punkt (a) genannten Bedingungen erfüllt sind;

(2) er im Rahmen des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses für das von ihm betriebene Luftfahrzeug über die Genehmigung als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) nach Anhang Vc (Teil-CAMO) verfügt;

(3) er über die Genehmigung nach Anhang II (Teil-145) verfügt oder einen schriftlichen Vertrag nach Anhang Vc (Teil-CAMO) Punkt CAMO.A.315(c) mit einer Organisation schließt, die über die Genehmigung nach Anhang II (Teil-145) verfügt.

f) Handelt es sich um technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge im gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb oder um einen anderen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb als den, der von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen oder von gewerblichen, zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO) und erklärten Ausbildungsorganisationen (DTO) nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 durchgeführt wird, muss der Betreiber sicherstellen, dass

(1) Flüge nur stattfinden, wenn die in Punkt (a) genannten Bedingungen erfüllt sind;

(2) die mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verbundenen Aufgaben von einem nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigten CAMO wahrgenommen werden. Verfügt der Betreiber selbst nicht über die Genehmigung nach jenem Abschnitt, hat er über die Wahrnehmung dieser Aufgaben nach Anlage I dieses Anhangs mit dem nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigten Unternehmen einen schriftlichen Vertrag zu schließen;

(3) das in Punkt (2) genannte CAMO über eine Genehmigung nach Anhang II (Teil-145) als Organisation verfügt, die berechtigt ist, eine Genehmigung für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen und Komponenten für den Einbau darin zu erteilen, oder jenes CAMO mit nach Anhang II (Teil-145) genehmigten Organisationen einen schriftlichen Vertrag nach Anhang Vc (Teil-CAMO) Punkt CAMO.A.315(c) geschlossen hat.

g) Handelt es sich um technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht unter die Punkte (e) und (f) fallen, hat der Eigentümer sicherzustellen, dass:

(1) Flüge nur stattfinden, wenn die in Punkt (a) genannten Bedingungen erfüllt sind;

(2) die mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verbundenen Aufgaben von einem nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigten CAMO wahrgenommen werden. Verfügt der Eigentümer selbst nicht über die Genehmigung als CAMO nach Anhang Vc (Teil-CAMO), hat er über die Wahrnehmung der in Anlage I dieses Anhangs genannten Aufgaben mit dem nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigten Unternehmen einen schriftlichen Vertrag zu schließen;

(3) das in Punkt (2) genannte CAMO über eine Genehmigung nach Anhang II (Teil-145) als Organisation verfügt, die berechtigt ist, eine Genehmigung für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen und Komponenten für den Einbau darin zu erteilen, oder jenes CAMO mit nach Anhang II (Teil-145) genehmigten Organisationen einen schriftlichen Vertrag nach Anhang Vc (Teil-CAMO) Punkt CAMO.A.315(c) geschlossen hat.

h) Handelt es sich um andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge im gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb oder um einen anderen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb als den, der von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen oder von gewerblichen, zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO) und gewerblichen erklärten Ausbildungsorganisationen (DTO) nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 durchgeführt wird, muss der Betreiber sicherstellen, dass

(1) Flüge nur stattfinden, wenn die in Punkt (a) genannten Bedingungen erfüllt sind;

(2) die mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verbundenen Aufgaben von einem nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigten CAMO oder von einer nach Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigten kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation (CAO) wahrgenommen werden. Handelt es sich bei dem Betreiber nicht um ein nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigtes CAMO oder nicht um eine nach Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigte CAO, hat er nach Anlage I dieses Anhangs mit einem nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigten CAMO oder einer nach Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigten CAO einen schriftlichen Vertrag zu schließen;

(3) das bzw. die in Punkt (2) genannte CAMO oder CAO über eine Genehmigung nach Anhang II (Teil-145) oder nach Teil-M Unterabschnitt F dieses Anhangs oder als CAO mit Instandhaltungsrechten verfügt oder dass das CAMO nach Anhang Vc (Teil-CAMO) Punkt CAMO.A.315(c) einen schriftlichen Vertrag mit Organisationen geschlossen hat, die über eine Genehmigung nach Anhang II (Teil-145) oder nach Teil-M Unterabschnitt F dieses Anhangs oder nach Anhang Vd (Teil-CAO) mit Instandhaltungsrechten verfügen.

i) Handelt es sich um andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht unter die Punkte (e) und (h) fallen oder die nur im beschränkten Flugbetrieb eingesetzt werden, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass Flüge nur dann stattfinden, wenn die in Punkt (a) genannten Bedingungen erfüllt sind. Zu diesem Zweck hat der Eigentümer entweder:

(1) die in Punkt M.A.301 genannten Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Wege eines nach Anlage I geschlossenen schriftlichen Vertrags einem CAMO oder einer CAO zu übertragen oder

(2) diese Aufgaben selbst wahrzunehmen.

Entscheidet sich der Eigentümer dafür, diese Aufgaben selbst wahrzunehmen, kann er beschließen, die Aufgaben der Erstellung des Genehmigungsverfahrens des AMP nur dann wahrzunehmen, wenn diese Aufgaben im Wege eines nach Punkt M.A.302 geschlossenen schriftlichen Vertrags von einem CAMO oder einer CAO wahrgenommen werden."

6. Punkt M.A.202 erhält folgende Fassung:

„**M.A.202 Meldung von Ereignissen**

a) Unbeschadet der in Anhang II (Teil-145) und Anhang Vc (Teil-CAMO) genannten Meldepflichten hat jede nach Punkt M.A.201 verantwortliche Person oder Organisation jeden an einem Luftfahrzeug oder einer Komponente festgestellten Zustand zu melden, der die Flugsicherheit gefährdet, und zwar

(1) der vom Eintragungsmitgliedsstaat des Luftfahrzeugs benannten zuständigen Behörde und, sofern abweichend vom Eintragungsmitgliedsstaat, der vom Mitgliedstaat des Betreibers benannten zuständigen Behörde;

(2) der für die Musterbauart oder die Ergänzung zur Musterbauart verantwortlichen Organisation.

b) Die in Punkt (a) genannten Meldungen müssen in der von der gemäß Punkt (a) zuständigen Behörde festgelegten Art und Weise erfolgen, wobei die meldende Person oder Organisation alle einschlägigen Informationen über den ihr bekannten Zustand angeben muss.

c) Erfolgt die Instandhaltung oder die Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs auf der Grundlage eines schriftlichen Vertrags, hat die für diese Tätigkeiten verantwortliche Person oder Organisation jeden in Punkt (a) genannten Zustand auch dem Eigentümer und dem Betreiber des Luftfahrzeugs sowie, falls abweichend, dem bzw. der betreffenden CAMO oder CAO zu melden.

d) Die Person oder Organisation legt die in den Punkten (a) und (c) genannten Meldungen sobald wie möglich, jedoch nicht später als 72 Stunden ab dem Zeitpunkt vor, zu dem die Person oder Organisation den Zustand festgestellt hat, der Gegenstand der Meldung ist, sofern nicht außergewöhnliche Umstände dem entgegenstehen.

e) Sobald die Art der Maßnahmen, welche die Person oder Organisation zu ergreifen beabsichtigt, um ähnliche Ereignisse in Zukunft zu vermeiden, feststeht, legt sie einen Folgebericht mit näheren Angaben zu diesen Maßnahmen vor. Dieser Folgebericht ist in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise vorzulegen.“;

7. die Punkte M.A.301 und M.A.302 erhalten folgende Fassung:

„**M.A.301 Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

Die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs und die Betriebstüchtigkeit der Betriebs- und Notfallausrüstung müssen sichergestellt werden durch

a) die Durchführung von Vorflugkontrollen;

b) die – je nach Sachlage – in Übereinstimmung mit den in Punkt M.A.304 bzw. Punkt M.A.401 genannten Unterlagen erfolgende Behebung von Mängeln oder Schäden, die den sicheren Betrieb beeinträchtigen, unter Berücksichtigung der Mindestausrüstungsliste (MEL) und der Konfigurationsabweichungsliste, sofern vorhanden;

c) die Durchführung sämtlicher Instandhaltung in Einklang mit dem AMP nach Punkt M.A.302;

d) die Freigabe sämtlicher Instandhaltung nach Unterabschnitt H;

e) die Bewertung der Wirksamkeit des genehmigten AMP nach Punkt M.A.302 bei allen technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeugen, die von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden;

f) die Befolgung aller zutreffenden

(1) Lufttüchtigkeitsanweisungen (AD),

(2) betrieblichen Anweisungen mit Auswirkungen auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit,

(3) von der Agentur vorgegebenen Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit,

(4) von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem erlassenen Maßnahmen,

g) die Durchführung von Änderungen und Reparaturen in Übereinstimmung mit Punkt M.A.304;

h) die Aushändigung des Wägeberichts mit der aktuellen Konfiguration des Luftfahrzeugs an den verantwortlichen Piloten oder den Betreiber bei nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen;

i) Instandhaltungstestflüge, falls erforderlich.

M.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

a) Die Instandhaltung jedes Luftfahrzeugs ist gemäß einem AMP zu gestalten.

b) Das AMP und alle nachfolgenden Änderungen dieses Programms bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde.

c) Wird die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs durch ein CAMO oder eine CAO geführt oder wurde zwischen dem Eigentümer und einem CAMO oder einer CAO ein schriftlicher Vertrag nach Punkt M.A.201(i)(1) geschlossen, können das AMP und die Änderungen desselben mittels eines indirekten Genehmigungsverfahrens genehmigt werden.

In diesem Fall ist das indirekte Genehmigungsverfahren durch das bzw. die betreffende CAMO bzw. CAO als Teil des in Anhang Vc Punkt CAMO.A.300 genannten Handbuchs zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME) oder als Teil des in Anhang Vd Punkt CAO.A.025 genannten kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs (CAE) festzulegen und von der für das CAMO bzw. die CAO zuständigen Behörde zu genehmigen.

Auf das indirekte Genehmigungsverfahren darf nur dann zurückgegriffen werden, wenn das bzw. die betreffende CAMO oder CAO der Aufsicht des Eintragungsmitgliedstaats des Luftfahrzeugs unterliegt, sofern nicht ein schriftlicher Vertrag nach Punkt M.1(3) geschlossen wurde, auf dessen Grundlage die Zuständigkeit für die Genehmigung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms der für das CAMO bzw. die CAO zuständigen Behörde übertragen wurde.

d) Das AMP muss nachweislich Folgendem genügen:

1. den von der zuständigen Behörde herausgegebenen Anweisungen;

2. den Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit,

i) die von den Inhabern der Musterzulassung, der eingeschränkten Musterzulassung, der Ergänzung zur Musterzulassung, der Genehmigung für ein großes Reparaturverfahren, der ETSO-Zulassung oder jeder anderen einschlägigen, nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 und deren Anhang I (Teil-21) erteilten Genehmigung herausgegeben wurden,

ii) die in den in Anhang I (Teil-21) Punkt 21.A.90B bzw. 21.A.431B der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genannten Zertifizierungsspezifikationen enthalten sind, falls zutreffend;

e) Abweichend von Punkt (d) kann der Eigentümer oder das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs von den in Punkt (d)(2) genannten Anweisungen abweichen und abhängig von den Daten, die sich aus den nach Punkt (h) hinreichend durchgeführten Prüfungen ergaben, abgestufte Intervalle im AMP vorschlagen. Für die Abstufung sicherheitsrelevanter Aufgaben sind indirekte Genehmigungen nicht zulässig. Der Eigentümer oder das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs kann im AMP auch zusätzliche Anweisungen vorschlagen.

f) Das AMP enthält Angaben zur gesamten durchzuführenden Instandhaltung, auch zur Häufigkeit und zu etwaigen besonderen Aufgaben, die mit der Art und der Spezifität des Betriebs zusammenhängen.

g) Handelt es sich um technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, muss das AMP ein Zuverlässigkeitsprogramm beinhalten, wenn das AMP auf der Logik der „Maintenance Steering Group" (Lenkungsausschuss Instandhaltung) oder Zustandsüberwachung beruht.

h) Das AMP wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf entsprechend geändert. Diese Überprüfungen gewährleisten, dass neue oder geänderte Instandhaltungsanweisungen Berücksichtigung finden, die von den Inhabern von Musterzulassungen und Ergänzungen zu Musterzulassungen und jeglichen anderen Organisationen, die solche Informationen nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 veröffentlichen, herausgegeben werden, und gleichzeitig das AMP im Hinblick auf die Betriebserfahrung und Anweisungen der zuständigen Behörde aktuell und gültig bleibt."

8. Punkt M.A.304 erhält folgende Fassung:

„**M.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen**

Eine Person oder Organisation, die ein Luftfahrzeug oder eine Komponente repariert, muss alle Schäden bewerten. Änderungen und Reparaturen sind – je nach Sachlage – anhand folgender Unterlagen zu bewerten:

a) den von der Agentur genehmigten Unterlagen;

b) den von einer nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 zugelassenen Entwurfsorganisation genehmigten Unterlagen;

c) den in den Anforderungen nach Anhang I (Teil-21) Punkt 21.A.90B bzw. 21.A.431B der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 enthaltenen Unterlagen.";

9. Punkt M.A.305 erhält folgende Fassung:

„**M.A.305 System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs**

a) Nach Beendigung jeder Instandhaltung muss die Freigabebescheinigung für das Luftfahrzeug (CRS) nach Punkt M.A.801 bzw. Punkt 145.A.50 so bald wie praktisch möglich, jedoch nicht später als 30 Tage nach Beendigung jeder Instandhaltung, im System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs erfasst werden.

b) Das System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen muss Folgendes umfassen:

(1) das Datum der Indienststellung, die gesamte Betriebszeit, die in den für das Luftfahrzeug, die Motoren und/oder Propeller geltenden Parametern gesammelt wurde;

(2) die in den Punkten (c) und (d) genannten Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zusammen mit den in Punkt (e) genannten detaillierten Instandhaltungsaufzeichnungen;

(3) das technische Bordbuch, sofern nach Punkt M.A.306 gefordert.

c) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs müssen den aktuellen Wägebericht und den aktuellen Zustand enthalten

(1) der Lufttüchtigkeitsanweisungen und der von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem erlassenen Maßnahmen,

(2) der Änderungen und Reparaturen,

(3) der Einhaltung des AMP sowie

(4) der aufgeschobenen Instandhaltungsaufgaben und der zurückgestellten Behebung von Mängeln.

d) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen den aktuellen Zustand enthalten, kennzeichnend für Komponenten

(1) von lebensdauerbegrenzten Teilen, einschließlich der Betriebszeit, die jedes betroffene Teil im Verhältnis zu den anwendbaren, die Lufttüchtigkeit begrenzenden Parametern gesammelt hat, sowie

(2) von laufzeitüberwachten Komponenten, einschließlich der von den betroffenen Komponenten im jeweiligen Parameter gesammelten Betriebszeit, seit der letzten Durchführung der planmäßigen Instandhaltung, wie im AMP angegeben.

e) Der Eigentümer oder Betreiber richtet ein System ein, das es ihm ermöglicht, die folgenden Dokumente und Daten für die nachstehend angegebenen Zeiträume in einer Form aufzubewahren, die für die zuständige Behörde annehmbar ist:

(1) System für das technische Bordbuch des Luftfahrzeugs: das technische Bordbuch oder sonstige in Umfang und Detail gleichwertige Daten über einen Zeitraum von 36 Monaten vor dem letzten Eintrag,

(2) die CRS und detaillierte Instandhaltungsaufzeichnungen:

i) zum Nachweis der Einhaltung der von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem vorgegebenen Lufttüchtigkeitsanweisungen und Maßnahmen für – je nach Sachlage – das Luftfahrzeug, die Motoren, Propeller bzw. darin eingebaute Komponenten bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die aufgezeichneten Daten von neuen, in Umfang und Detail gleichwertigen Daten ersetzt werden, wobei der abgedeckte Zeitraum 36 Monate nicht unterschreiten darf;

ii) zum Nachweis der Übereinstimmung mit den geltenden Unterlagen nach Punkt M.A.304 in Bezug auf aktuelle Änderungen und Reparaturen des Luftfahrzeugs, der Motoren, Propeller und sonstiger Komponenten, die den Beschränkungen der Lufttüchtigkeit unterliegen; sowie

iii) sämtlicher planmäßiger Instandhaltung oder sonstiger für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs, der Motoren oder Propeller benötigter Instandhaltung bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die aufgezeichneten Daten von neuen, in Umfang und Detail gleichwertigen Daten ersetzt werden, wobei der abgedeckte Zeitraum 36 Monate nicht unterschreiten darf;

(3) komponentenspezifische Daten:

i) Aufzeichnungen über den Betrieb für jedes lebensdauerbegrenzte Teil, auf denen der aktuelle Status der Übereinstimmung mit den Lufttüchtigkeitsbeschränkungen beruht;

ii) die CRS und detaillierte Instandhaltungsaufzeichnungen zur letzten Durchführung einer planmäßigen Instandhaltung und sonstiger darauffolgender unplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten an sämtlichen in ihrer Lebenszeit beschränkten Teilen und laufzeitüberwachten Komponenten, bis eine weitere planmäßige Instandhaltung in gleichwertigem Umfang und Detail folgt, wobei der abgedeckte Zeitraum 36 Monate nicht unterschreiten darf;

iii) die CRS und die Abnahmeerklärung des Eigentümers für jede Komponente, die in ein ELA2-Luftfahrzeug eingebaut wird, ohne dass das in der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 Anhang I (Teil-21) Punkt 21.A.307(c) geforderte EASA-Formblatt 1 vorliegt, wobei der abgedeckte Zeitraum 36 Monate nicht unterschreiten darf;

(4) Fristen für die Aufbewahrung von Unterlagen, wenn das Luftfahrzeug auf Dauer außer Betrieb gesetzt wird:

i) die nach Punkt M.A.305(b)(1) geforderten Daten in Bezug auf Luftfahrzeug, Motoren und Propeller müssen mindestens 12 Monate aufbewahrt werden;

ii) der zuletzt gültige Stand und die Berichte nach Punkt M.A.305(c) und (d) müssen mindestens 12 Monate aufbewahrt werden, und

iii) die jüngsten CRS und detaillierten Instandhaltungsaufzeichnungen nach Punkt M.A.305(e)(2)(ii) und (e)(3)(i) müssen für mindestens 12 Monate aufbewahrt werden.

f) Die nach Punkt M.A.201 für Aufgaben der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortliche Person oder Organisation muss den Anforderungen an das System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit genügen und der zuständigen Behörde die Aufzeichnungen auf Verlangen vorlegen.

g) Alle Einträge in das System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs müssen klar und genau sein. Wenn es erforderlich ist, einen Eintrag zu korrigieren, so muss die Korrektur in einer Weise erfolgen, die den Originaleintrag deutlich erkennen lässt. "

10. In Punkt M.A.306(a) erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„a) Für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb, den gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb, den gewerblichen Flugbetrieb von ATO oder DTO hat der Betreiber zusätzlich zu den Anforderungen von Punkt M.A.305 ein System für ein technisches Bordbuch einzusetzen, dass die folgenden Informationen für jedes Luftfahrzeug enthält:"

11. Punkt M.A.306(b) erhält folgende Fassung:

„b) Die erstmalige Ausgabe des Systems für das technische Bordbuch bedarf der Genehmigung durch die zuständige Behörde nach Anhang Vc (Teil-CAMO) Punkt CAMO.A.105 bzw. Anhang Vd (Teil-CAO) Punkt CAO.1(1). Bei jeder späteren Änderung des Systems ist nach Punkt CAMO.A.300(c) oder Punkt CAO.A.025(c) zu verfahren"

12. Punkt M.A.306(c) wird gestrichen;

13. Punkt M.A.307 erhält folgende Fassung:

„a) Wird ein Luftfahrzeug auf Dauer von einem Eigentümer oder Betreiber an einen anderen übergeben, muss der übergebende Eigentümer oder Betreiber sicherstellen, dass die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.305 sowie gegebenenfalls das System für das technische Bordbuch nach Punkt M.A.306 ebenfalls übergeben werden.

b) Der Eigentümer muss sicherstellen, dass bei vertraglicher Verpflichtung eines CAMO oder einer CAO die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.305 ebenfalls an dieses Unternehmen bzw. diese Organisation übergeben werden.

c) Die Fristen für die Aufbewahrung der Aufzeichnungen nach Punkt M.A.305(e) gelten weiterhin für den neuen Eigentümer bzw. Betreiber, CAMO oder CAO."

14. Punkt M.A.403(d) erhält folgende Fassung:

„d) Sämtliche vor dem Flug nicht behobenen Mängel müssen in dem System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.305 sowie gegebenenfalls in dem System für das technische Bordbuch nach Punkt M.A.306 erfasst werden."

15. Punkt M.A.501(a)(1) erhält folgende Fassung:

„(1) Komponenten in einem zufriedenstellenden Zustand, die entsprechend dem EASA-Formblatt 1 oder einem gleichwertigen Dokument freigegeben und gemäß Unterabschnitt Q des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 gekennzeichnet wurden, sofern in Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 oder in diesem Anhang (Teil-M) oder in Anhang Vd (Teil-CAO) nicht anderweitig festgelegt."

16. Punkt M.A.501(a)(3) erhält folgende Fassung:

„(3) Komponenten, die als nicht wiederverwendbar eingeteilt wurden, weil sie ihre vorgeschriebene Lebensdauerbegrenzung erreicht haben oder mit einem nicht reparierbaren Mangel behaftet sind."

17. Punkt M.A.502 erhält folgende Fassung:

„**M.A.502 Instandhaltung von Komponenten**

a) Die Instandhaltung von Komponenten ist von Instandhaltungsbetrieben durchzuführen, die – je nach Sachlage – über eine Genehmigung nach Unterabschnitt F dieses Anhangs, nach Anhang II (Teil-145) oder nach Anhang Vd (Teil-CAO) verfügen.

b) Abweichend von Punkt (a) kann eine in ein Luftfahrzeug eingebaute Komponente von einem Luftfahrzeuginstandhaltungsbetrieb, der über eine Genehmigung nach Unterabschnitt F dieses Anhangs, nach Anhang II (Teil-145) oder nach Anhang Vd (Teil-CAO) verfügt, oder von freigabeberechtigtem Personal nach Punkt M.A.801(b)(2) instandgehalten werden. Sofern die zuständige Behörde dem zustimmt, ist eine solche Instandhaltung in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für das Luftfahrzeug oder die Komponenten durchzuführen. Die genannten Luftfahrzeuginstandhaltungsbetriebe oder das genannte freigabeberechtigte Personal dürfen bzw. darf Komponenten für Instandhaltungszwecke vorübergehend ausbauen, sofern dies für eine leichtere Zugänglichkeit der Komponente notwendig ist, es sei denn, der Ausbau erfordert zusätzliche Instandhaltungsarbeiten. Die in Übereinstimmung mit diesem Punkt durchgeführte Instandhaltung von Komponenten kommt nicht für die Ausstellung eines EASA-Formblatts 1 infrage und unterliegt den Anforderungen für die Freigabe von Luftfahrzeugen nach Punkt M.A.801.

c) Abweichend von Punkt (a) kann eine in ein Motor oder Hilfstriebwerk (APU) eingebaute Komponente von einem Motoreninstandhaltungsbetrieb, der über eine Genehmigung nach Unterabschnitt F dieses Anhangs, nach Anhang II (Teil-145) oder nach Anhang Vd (Teil-CAO) verfügt, instandgehalten werden. Eine solche Instandhaltung ist in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Motoren oder APU bzw. mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten durchzuführen, sofern die zuständige Behörde dem zustimmt. Solche Betriebe mit einer Berechtigung der Kategorie B dürfen Komponenten für Instandhaltungszwecke vorübergehend ausbauen, sofern dies für eine leichtere Zugänglichkeit der Komponente notwendig ist, es sei denn, der Ausbau erfordert zusätzliche Instandhaltungsarbeiten.

Die Punkte (a) bis (c) gelten nicht für Komponenten, die in Anhang I (Teil-21) Punkt 21.A.307(c) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genannt sind.

d) Die Instandhaltung von in Anhang I (Teil- 21) Punkt 21A.307(c) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genannten Komponenten muss, sofern diese Komponenten in das Luftfahrzeug eingebaut sind oder für die leichtere Zugänglichkeit vorübergehend ausgebaut werden, von einem Luftfahrzeuginstandhaltungsbetrieb, der über eine Genehmigung nach Unterabschnitt F dieses Anhangs, Anhang II (Teil-145) bzw. Anhang Vd (Teil-CAO) verfügt, oder von freigabeberechtigtem Personal nach Punkt M.A.801(b)(2) oder vom Piloten/Eigentümer nach Punkt M.A.801(b)(3) durchgeführt werden. Die in Übereinstimmung mit diesem Punkt durchgeführte Instandhaltung von Komponenten kommt nicht für die Ausstellung eines EASA-Formblatts 1 infrage und unterliegt den Anforderungen für die Freigabe von Luftfahrzeugen nach Punkt M.A.801.“

18. Punkt M.A.503 erhält folgende Fassung:

„**M.A.503 Lebensdauerbegrenzte Teile und laufzeitüberwachte Komponenten**

a) Eingebaute lebensdauerbegrenzte Teile und laufzeitüberwachte Komponenten dürfen die im AMP und in den AD festgelegte Begrenzung vorbehaltlich der Bestimmungen von Punkt M.A.504(c) nicht überschreiten.

b) Am Ende der Begrenzung ist die Komponente aus dem Luftfahrzeug für Instandhaltungszwecke auszubauen oder, bei lebensdauerbegrenzten Teilen, zu entsorgen.“

19. Punkt M.A.504(b) erhält folgende Fassung:

„b) Nicht wiederverwendbare Komponenten dürfen nicht mehr in das System für die Komponentenzufuhr zurückfließen, es sei denn, ihre vorgeschriebene Lebensdauerbegrenzung wurde verlängert oder eine Lösung zu ihrer Reparatur wurde gemäß Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genehmigt.“

20. Punkt M.A.603(a) und (b) erhalten folgende Fassung:

„a) Eine Organisation, die Tätigkeiten durchführt, die Gegenstand dieses Unterabschnitts sind, darf nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde tätig werden. Die zuständige Behörde erteilt diese Genehmigung unter Verwendung des in Anlage V enthaltenen Formblatts.

b) Der Umfang der genehmigungspflichtigen Arbeiten ist im Instandhaltungsbetriebshandbuch nach Punkt M.A.604 festzulegen. Die für die Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben zu verwendenden Klassen und Kategorien sind in Anlage IV dieses Teils festgelegt.“;

21. Punkt M.A.604(a)(1) erhält folgende Fassung:

„(1) Eine von dem nach Punkt M.A.606(a) benannten verantwortlichen Betriebsleiter unterzeichnete Erklärung zur Bestätigung, dass der Betrieb seine Tätigkeiten zu jedem Zeitpunkt in Übereinstimmung mit diesem Anhang (Teil-M) bzw. Anhang Vb (Teil-ML) und dem Handbuch ausführt;“;

22. Punkt M.A.606(i) erhält folgende Fassung:

„i) Führt der Betrieb Prüfungen der Lufttüchtigkeit nach Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.901 durch und stellt die entsprechende Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit für ELA1-Luftfahrzeuge aus, die nicht im gewerblichen Flugbetrieb eingesetzt werden, muss er über nach Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.904 qualifiziertes und zur Prüfung der Lufttüchtigkeit berechtigtes Personal verfügen.“;

23. Punkt M.A.606(j) wird gestrichen;

24. Punkt M.A.607(a)(1) erhält folgende Fassung:

„(1) dass freigabeberechtigtes Personal nachweisen kann, dass es die Anforderungen von Anhang III (Teil-66) Punkt 66.A.20(b) oder, sofern in jenem Anhang so vorgegeben, die gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen eines Mitgliedstaats erfüllt;“;

25. Punkt M.A.609 erhält folgende Fassung:

„**M.A.609 Instandhaltungsunterlagen**

Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb muss bei der Durchführung der Instandhaltung, einschließlich Änderungen und Reparaturen, über aktuelle anwendbare Instandhaltungsunterlagen nach Punkt M.A.401 dieses Anhangs oder nach Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.401 verfügen und diese anwenden. Werden hingegen Instandhaltungsunterlagen vom Kunden zur Verfügung gestellt, muss der Betrieb diese Unterlagen nur während der laufenden Arbeiten zur Verfügung haben und verwenden.“;

26. die Punkte M.A.611, M.A.612 und M.A.613 erhalten folgende Fassung:

„**M.A.611 Instandhaltungsnormen**

Sämtliche Instandhaltung muss, wie in Artikel 3 Absatz 1 dargelegt, in Übereinstimmung mit den Anforderungen in Abschnitt A Unterabschnitt D dieses Anhangs oder mit den Anforderungen von Anhang Vb (Teil-ML) Abschnitt A Unterabschnitt D durchgeführt werden.

M.A.612 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

Nach Abschluss sämtlicher erforderlichen Instandhaltung an Luftfahrzeugen nach diesem Unterabschnitt muss, wie in Artikel 3 Absatz 1 dargelegt, eine Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge in Übereinstimmung mit Punkt M.A.801 dieses Anhangs oder mit Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.801 ausgestellt werden.

M.A.613 Freigabebescheinigung für Komponenten

a) Nach Abschluss sämtlicher erforderlichen Instandhaltung an Komponenten nach diesem Unterabschnitt muss eine Freigabebescheinigung für Komponenten in Übereinstimmung mit Punkt M.A.802 dieses Anhangs bzw. mit Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.802 ausgestellt werden. Hierfür ist das EASA-Formblatt 1 auszustellen, ausgenommen für Komponenten, die nach Punkt M.A.502(b) und (d) instandgehalten werden, Komponenten, die nach Punkt M.A.603(c) dieses Anhangs hergestellt wurden und Komponenten, für die nach Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.502 anderweitige Bestimmungen gelten.

b) Die Bescheinigung für die Freigabe von Komponenten, EASA- Formblatt 1, kann aus einer elektronischen Datenbank generiert werden.“;

27. Punkt M.A.614(b) erhält folgende Fassung:

„b) Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb muss dem Eigentümer oder Betreiber des Luftfahrzeugs ein Exemplar jeder Freigabebescheinigung zusammen mit einem Exemplar sämtlicher detaillierter Instandhaltungsaufzeichnungen übergeben, die mit den durchgeführten Arbeiten im Zusammenhang stehen und für den Nachweis der Einhaltung von Punkt M.A.305 benötigt werden.“;

28. Punkt M.A.615 erhält folgende Fassung:

„**M.A.615 Rechte des Betriebs**

Ein gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs genehmigter Instandhaltungsbetrieb darf

a) Luftfahrzeuge und/oder Komponenten, auf die sich seine Genehmigung erstreckt, an den in der Bescheinigung über die Genehmigung und im Handbuch des Instandhaltungsbetriebs angegebenen Orten instandhalten,

b) spezielle Leistungen unter der Kontrolle des Instandhaltungsbetriebs, wie im Instandhaltungsbetriebshandbuch beschrieben, von einem anderen angemessen qualifizierten Betrieb durchführen lassen,

c) Luftfahrzeuge oder Komponenten, auf die sich seine Genehmigung erstreckt, an jedem beliebigen Ort und zu den im Instandhaltungsbetriebshandbuch angegebenen Bedingungen instandhalten, soweit sich die Notwendigkeit für diese Instandhaltung aus dem Umstand ergibt, dass die Luftfahrzeuge nicht einsatzfähig sind oder gelegentliche Instandhaltungsarbeiten unterstützt werden müssen;

d) Freigabebescheinigungen nach Abschluss der Instandhaltung in Übereinstimmung mit Punkt M.A.612 oder Punkt M.A.613 dieses Anhangs ausstellen;

e) Prüfungen der Lufttüchtigkeit durchführen und die entsprechende Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zu den in Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.903 genannten Bedingungen für ELA1-Luftfahrzeuge erteilen, die nicht im gewerblichen Flugbetrieb eingesetzt werden, sofern er ausdrücklich hierfür zugelassen ist.

Der Betrieb darf Luftfahrzeuge oder Komponenten, auf die sich seine Genehmigung erstreckt, nur instandhalten, wenn alle erforderlichen Einrichtungen, Ausrüstungen, Werkzeuge, Materialien, Instandhaltungsunterlagen und das freigabeberechtigte Personal verfügbar sind.“;

29. Punkt M.A.619(a) und (b) erhalten folgende Fassung:

„a) Als Beanstandung der Stufe 1 gilt jede schwerwiegende Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs und des Anhangs Vb (Teil-ML), die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzt und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet.

b) Als Beanstandung der Stufe 2 gilt jede Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs und des Anhangs Vb (Teil-ML), die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzen und die Flugsicherheit gefährden kann.“;

30. Punkt M.A.801 erhält folgende Fassung:

„**M.A.801 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge**

a) Außer für Luftfahrzeuge, die von einem nach Anhang II (Teil-145) genehmigten Instandhaltungsbetrieb für den Betrieb freigegeben werden, muss die Freigabebescheinigung in Übereinstimmung mit diesem Unterabschnitt ausgestellt werden.

b) Kein Luftfahrzeug darf für den Betrieb freigegeben werden, wenn nicht eine Freigabebescheinigung ausgestellt wurde, nachdem alle beauftragten Instandhaltungsaufgaben ordnungsgemäß ausgeführt worden sind. Die CRS wird von freigabeberechtigtem Personal des nach Unterabschnitt F dieses Anhangs oder nach Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigten Instandhaltungsbetriebs ausgestellt, es sei denn, es handelt sich um andere als die in Anlage VII dieses Anhangs aufgeführten komplexen Instandhaltungsaufgaben, für die die CRS alternativ ausgestellt wird von

1. unabhängigem, freigabeberechtigtem Personal, das nach Artikel 5 dieser Verordnung handelt;

2. dem Piloten/Eigentümer nach Punkt M.A.803 dieses Anhangs.

c) Abweichend von Punkt (b) kann der Eigentümer im Falle unvorhergesehener Umstände, in denen ein Luftfahrzeug an einem Ort außer Betrieb gesetzt ist, an dem kein nach diesem Anhang, nach Anhang II (Teil-145) oder nach Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigter Instandhaltungsbetrieb und kein unabhängiges freigabeberechtigtes Personal zur Verfügung steht, jeder Person die Erlaubnis zur Instandhaltung und Freigabe des Luftfahrzeugs nach den in Unterabschnitt D dieses Anhangs festgelegten Standards erteilen, die über nicht weniger als drei Jahre angemessener Instandhaltungserfahrung verfügt und entweder eine gültige Lizenz nach ICAO Anhang 1 für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen mit einer Berechtigung für das Muster, für das die Freigabe erteilt werden soll, oder eine gültige Genehmigung als freigabeberechtigtes Personal für die Arbeiten besitzt, für die die Freigabe durch einen nach ICAO Anhang 6 genehmigten Instandhaltungsbetrieb benötigt wird. In diesem Fall muss der Eigentümer

(1) Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung und zu den Qualifikationen der Person, die die CRS erteilt hat, anfordern und in den Luftfahrzeugaufzeichnungen aufbewahren;

(2) sicherstellen, dass eine solche Instandhaltung später überprüft wird und bei nächster Gelegenheit, spätestens jedoch innerhalb von sieben Kalendertagen nach der Ausstellung der CRS durch die vom Eigentümer hierfür autorisierte Person, von einer angemessen autorisierten Person nach Punkt (b) oder einem nach Unterabschnitt F dieses Anhangs, nach Anhang II (Teil-145) oder Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigten Betrieb eine neue CRS ausgestellt wird;

(3) das für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortliche Unternehmen, wenn hierzu vertraglich beauftragt, oder, sofern kein Unternehmen vertraglich beauftragt wurde, die zuständige Behörde innerhalb von sieben Tagen nach Erteilung einer solchen Autorisierung benachrichtigen.

d) Im Fall einer Freigabe nach Punkt (b)(2) kann das freigabeberechtigte Personal bei der Durchführung der Instandhaltungsaufgaben von Personen unterstützt werden, die seiner direkten und ständigen Kontrolle unterliegen.

e) Eine CRS muss mindestens folgende Angaben enthalten:

(1) grundlegende Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung,

(2) das Datum, an dem die Instandhaltung abgeschlossen wurde,

(3) Angaben zur Identität der Organisation oder Person, die die CRS ausgestellt hat, d. h., entweder

i) das Aktenzeichen der Genehmigung des Instandhaltungsbetriebs und des freigabeberechtigten Personals, das die CRS ausgestellt hat, oder

ii) die Identität und gegebenenfalls die Lizenznummer des freigabeberechtigten Personals, das die CRS – im unter Punkt (b)(2) genannten Fall – ausgestellt hat,

4. etwaige Beschränkungen der Lufttüchtigkeit oder des Flugbetriebs.

f) Abweichend von Punkt (b) und unbeschadet Punkt (g) kann für den Fall, dass die erforderliche Instandhaltung nicht abgeschlossen werden kann, eine CRS mit den genehmigten Beschränkungen für das Luftfahrzeug ausgestellt werden. In diesem Fall sind im Rahmen der nach Punkt (e)(4) erforderlichen Angaben in der CRS die unvollständige Instandhaltung sowie etwaige Beschränkungen der Lufttüchtigkeit oder des Betriebs zu vermerken.

g) Eine CRS darf nicht ausgestellt werden, wenn Verstöße bekannt sind, die die Flugsicherheit gefährden.“;

31. Punkt M.A.802 erhält folgende Fassung:

„**M.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten**

a) Nach Abschluss einer im Einklang mit Punkt M.A.502 durchgeführten Instandhaltung einer Luftfahrzeugkomponente muss eine Freigabebescheinigung ausgestellt werden, sofern es sich nicht um Luftfahrzeuge handelt, die von einem nach Anhang II (Teil-145) genehmigten Instandhaltungsbetrieb für den Betrieb freigegeben werden.

b) Die Freigabebescheinigung (EASA-Formblatt 1) stellt die Freigabebescheinigung für Komponenten dar, es sei denn, solche Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeug-Komponenten sind nach Punkt M.A.502(b) oder M.A.502(d) durchgeführt worden; in diesem Fall unterliegt die Instandhaltung den Freigabeverfahren für Luftfahrzeuge nach Punkt M.A.801.“;

32. Punkt M.A.803(b) erhält folgende Fassung:

„b) Für andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 730 kg und darunter, die nicht im gewerblichen Luftverkehrsbetrieb, im gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb oder im gewerblichen Flugbetrieb von ATO oder DTO eingesetzt werden, kann der Pilot/Eigentümer eine CRS ausstellen, nachdem er eine eingeschränkte Pilot/Eigentümer-Instandhaltung nach Anlage VIII dieses Anhangs durchgeführt hat.“;

33. Punkt M.A.803(d) erhält folgende Fassung:

„d) Die CRS muss in das System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eingegeben werden und grundlegende Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung und den verwendeten Instandhaltungsunterlagen enthalten sowie das Datum, an dem die Instandhaltung abgeschlossen wurde, die Identität, die Unterschrift und Pilotenlizenznummer des Piloten/Eigentümers, der eine solche Bescheinigung ausstellt.“;

34. Punkt M.A.901 erhält folgende Fassung:

„**M.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen**

Um die Gültigkeit des Lufttüchtigkeitszeugnisses sicherzustellen, müssen das Luftfahrzeug und die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung seiner Lufttüchtigkeit in regelmäßigen Abständen im Rahmen einer Lufttüchtigkeitsprüfung überprüft werden.

a) Nach Abschluss einer zufriedenstellenden Prüfung der Lufttüchtigkeit muss eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit entsprechend Anlage III (EASA-Formblatt 15a oder 15b) dieses Anhangs ausgestellt werden. Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit hat eine Gültigkeitsdauer von einem Jahr.

b) Bei einem Luftfahrzeug in einer überwachten Umgebung handelt es sich um ein Luftfahrzeug, das in den vorangegangenen 12 Monaten

(1) fortlaufend von einem bzw. einer einzigen CAMO oder CAO betreut wurde;

(2) von einem nach Unterabschnitt F dieses Anhangs, Anhang II (Teil-145) oder Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigten Instandhaltungsbetrieb instandgehalten wurde, auch für den Fall, dass die Durchführung von Instandhaltungsaufgaben nach Punkt M.A.803(b) und die Freigabe in Übereinstimmung mit Punkt M.A.801(b)(1) oder (2) dieses Anhangs erfolgte.

c) Für alle Luftfahrzeuge, die von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, und für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2 730 kg, die sich in einer überwachten Umgebung befinden, darf das in Punkt (b)(1) genannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, vorbehaltlich der Einhaltung von Punkt (j), nach Punkt CAMO.A.125 und Punkt CAO.A.095(c)(1)

(1) die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.901 ausstellen;

(2) die Gültigkeit der von ihm erteilten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit höchstens zweimal um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern, sofern das Luftfahrzeug innerhalb einer überwachten Umgebung verblieben ist.

d) Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wird von der zuständigen Behörde nach einer zufriedenstellenden Bewertung auf Empfehlung eines CAMO oder einer CAO ausgestellt und zusammen mit dem Antrag des Eigentümers oder des Betreibers für alle Luftfahrzeuge zugesandt, die von den nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, sowie für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2 730 kg, die folgenden alternativen Bedingungen genügen:

(1) sie befinden sich nicht in einer überwachten Umgebung;

(2) die Aufrechterhaltung ihrer Lufttüchtigkeit wird von einem Unternehmen geführt, das nicht zur Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen berechtigt ist.

Die Grundlage für die Empfehlung in Punkt (1) bildet eine nach Punkt M.A.901 durchgeführte Prüfung der Lufttüchtigkeit.

e) Für Luftfahrzeuge, die nicht von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden und für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 730 kg und darunter kann jedes bzw. jede vom Eigentümer oder Betreiber gewählte CAMO oder CAO nach Punkt CAMO.A.125 oder Punkt CAO.A.095 vorbehaltlich Punkt (j)

(1) die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.901 ausstellen;

(2) die Gültigkeit der von ihm/ihr erteilten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit höchstens zweimal um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern, sofern das Luftfahrzeug innerhalb einer überwachten Umgebung verblieben ist und von ihm/ihr geführt wurde.

f) Abweichend von Punkt M.A.901(c)(2) und M.A.901(e)(2) kann das in Punkt (b)(1) genannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die sich in einer überwachten Umgebung befinden, vorbehaltlich Punkt (j) die Gültigkeit der von der zuständigen Behörde oder einem bzw. einer anderen CAMO oder CAO erteilten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit höchstens zweimal um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern.

g) Wann immer die Umstände auf ein potenzielles Risiko für die Flugsicherheit schließen lassen, führt die zuständige Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit selbst durch und stellt die Prüfbescheinigung selbst aus.

h) Unbeschadet Punkt (g) kann die zuständige Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit auch in den folgenden Fällen selbst durchführen und die Prüfbescheinigung selbst ausstellen:

(1) wenn die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs von einem CAMO oder einer CAO mit Hauptgeschäftssitz in einem Drittland geführt wird,

(2) wenn es sich um ein sonstiges Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 730 kg und darunter handelt, sofern der Eigentümer dies beantragt.

i) Stellt die zuständige Behörde die Prüfbescheinigung über die Lufttüchtigkeit nach Punkt (g) oder (h) selbst aus oder hat die Empfehlung nach Punkt M.B.901 bewertet, hat der Eigentümer oder Betreiber des Luftfahrzeugs, sofern für diese Zwecke notwendig, der zuständigen Behörde Folgendes zur Verfügung zu stellen:

1. alle von der zuständigen Behörde verlangten Unterlagen,

2. geeignete Räumlichkeiten an dem jeweiligen Ort für das Personal der Behörde,

3. die Unterstützung durch das freigabeberechtigte Personal.

j) Eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit darf nicht ausgestellt oder verlängert werden, wenn es Belege dafür oder Hinweise darauf gibt, dass das Luftfahrzeug nicht lufttüchtig ist.

k) Die Prüfung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs umfasst eine vollständig dokumentierte Prüfung der Aufzeichnungen zu dem Luftfahrzeug, bei der festgestellt wird, dass die folgenden Anforderungen erfüllt sind:

(1) die Flugstunden und die zugehörigen Flugzyklen für Zelle, Motor und Propeller wurden ordnungsgemäß aufgezeichnet;

(2) das Flughandbuch hat für die Luftfahrzeugkonfiguration Gültigkeit und ist auf dem neuesten Stand;

(3) die gesamte für das Luftfahrzeug fällige Instandhaltung wurde in Übereinstimmung mit dem genehmigten AMP durchgeführt;

(4) alle bekannten Mängel wurden behoben oder, wenn zutreffend, nach Punkt M.A.403 ordnungsgemäß zurückgestellt;

(5) alle anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen wurden durchgeführt und ordnungsgemäß aufgezeichnet;

(6) alle Änderungen und Reparaturen an dem Luftfahrzeug wurden aufgezeichnet und nach Punkt M.A.304 durchgeführt;

(7) alle in das Luftfahrzeug eingebauten lebensdauerbegrenzten und laufzeitüberwachten Komponenten wurden ordnungsgemäß gekennzeichnet und erfasst und haben ihre Begrenzung nicht überschritten;

(8) die gesamte Instandhaltung wurde nach diesem Anhang durchgeführt;

(9) der aktuelle Wägebericht gibt die aktuelle Konfiguration des Luftfahrzeugs wieder und ist gültig;

(10) das Luftfahrzeug entspricht dem neuesten von der Agentur genehmigten Änderungsstand seiner Musterbauart;

(11) falls erforderlich wurde für das Luftfahrzeug eine Lärmbescheinigung nach Unterabschnitt I des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ausgestellt, die der aktuellen Konfiguration des Luftfahrzeugs entspricht.

l) Die Lufttüchtigkeitsprüfung des Luftfahrzeugs umfasst eine physische Prüfung des Luftfahrzeugs. Hierfür muss Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das nicht entsprechend Anhang III (Teil-66) qualifiziert ist, von qualifiziertem Personal unterstützt werden.

m) Durch die physische Prüfung am Luftfahrzeug muss das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal sicherstellen, dass

(1) alle erforderlichen Markierungen und Hinweisschilder ordnungsgemäß angebracht sind;

(2) das Luftfahrzeug seinem genehmigten Flughandbuch entspricht;

(3) die Luftfahrzeugkonfiguration mit der genehmigten Dokumentation übereinstimmt;

(4) kein offensichtlicher Mangel festgestellt werden kann, der nicht nach Punkt M.A.403 abgehandelt wurde;

(5) keine Nichtübereinstimmungen zwischen dem Luftfahrzeug und der nach Punkt (k) dokumentierten Prüfung der Aufzeichnungen festgestellt werden können.

n) Abweichend von Punkt (a) kann die Lufttüchtigkeitsprüfung um eine Höchstdauer von 90 Tagen ohne Beeinträchtigung der Kontinuität des Prüfungsintervalls vorgezogen werden, sodass die physische Prüfung während einer Instandhaltungskontrolle stattfinden kann.

o) Eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formblatt 15b) oder eine Empfehlung zur Ausstellung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formblatt 15a), auf die in Anlage III zu diesem Anhang Bezug genommen wird, kann nur ausgestellt werden

1. durch autorisiertes Lufttüchtigkeitsprüfpersonal im Auftrag des genehmigten Betriebs;

2. nach vollständiger Durchführung der Lufttüchtigkeitsprüfung.

p) Eine Ausfertigung der für ein Luftfahrzeug ausgestellten oder verlängerten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit muss innerhalb von zehn Tagen an den Mitgliedstaat gesandt werden, in dem das betreffende Luftfahrzeug eingetragen ist.

q) Aufgaben im Rahmen der Prüfung der Lufttüchtigkeit dürfen nicht an Unterauftragnehmer vergeben werden.

r) Sollte die Prüfung der Lufttüchtigkeit ein nicht eindeutiges Ergebnis hervorbringen, hat das Unternehmen, das die Prüfung durchgeführt hat, die zuständige Behörde so schnell wie möglich, in jedem Fall innerhalb von 72 Stunden ab dem Zeitpunkt, zu dem das Unternehmen den Grund für das nicht eindeutige Ergebnis der Lufttüchtigkeitsprüfung festgestellt hat, hiervon in Kenntnis zu setzen.

s) Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit darf erst ausgestellt werden, wenn alle Beanstandungen behoben wurden.“;

35. Punkt M.A.902(b)(5) erhält folgende Fassung:

„(5) eine Änderung oder Reparatur nicht Punkt M.A.304 genügt.“;

36. Punkt M.A.904 erhält folgende Fassung:

„**M.A.904 Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die EU importierten Luftfahrzeugen**

a) Wird ein aus einem Drittland oder aus einem Rechtssystem, in dem die Verordnung (EU) 2018/1139 nicht gilt, importiertes Luftfahrzeug in das Register eines Mitgliedstaats eingetragen, muss der Antragsteller

(1) bei der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats einen Antrag auf Ausstellung eines neuen Lufttüchtigkeitszeugnisses nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 stellen;

(2) für Luftfahrzeuge, die nicht neu sind, eine zufriedenstellende Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.901 durchführen lassen;

(3) alle Instandhaltungsarbeiten durchführen lassen, um die Anforderungen des genehmigten AMP nach Punkt M.A.302 zu erfüllen.

b) Hat sich die Organisation, die die Lufttüchtigkeitsprüfung durchführt, davon überzeugt, dass das Luftfahrzeug alle einschlägigen Anforderungen erfüllt, übermittelt sie eine dokumentierte Empfehlung für die Ausstellung einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit an die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats.

c) Der Eigentümer des Luftfahrzeugs muss der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats den Zugang zum Luftfahrzeug für Inspektionszwecke ermöglichen.

d) Hat sich die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats davon überzeugt, dass das Luftfahrzeug die Anforderungen von Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 erfüllt, stellt sie ein Lufttüchtigkeitszeugnis aus.

e) Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats hat auch die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen. Die Bescheinigung ist ein Jahr gültig, sofern die zuständige Behörde nicht beschließt, die Gültigkeit aus Gründen der Flugsicherheit zu verkürzen.“;

37. Punkt M.A.905(a) und (b) erhalten folgende Fassung:

„a) Als Beanstandung der Stufe 1 gilt jede schwerwiegende Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzt und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet.

b) Als Beanstandung der Stufe 2 gilt jede Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzen und die Flugsicherheit gefährden kann.“;

38. Folgender Punkt M.B.103 wird eingefügt:

„**M.B.103 Beanstandungen und Durchsetzungsmaßnahmen — Personen**

Stellt die für die Aufsicht nach diesem Anhang zuständige Behörde im Zuge ihrer Aufsicht oder auf andere Weise eine Nichterfüllung der geltenden Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 bei einem Inhaber eines/einer auf der Grundlage jener Verordnung ausgestellten Zeugnisses/Zulassung, Berechtigung oder Bescheinigung fest, hat die zuständige Behörde, die diesen Verstoß feststellt, alle notwendigen Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen, damit der Verstoß beendet wird.“;

39. Punkt M.B.104 erhält folgende Fassung:

„**M.B.104 Führung von Aufzeichnungen**

a) Die zuständigen Behörden müssen ein System zur Führung von Aufzeichnungen einrichten, anhand dessen das Verfahren für die Erteilung, Verlängerung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf jedes/jeder einzelnen Zeugnisses/Zulassung in angemessener Weise verfolgt werden kann.

b) Die Aufzeichnungen für die Aufsicht über gemäß diesem Anhang genehmigte Organisationen umfassen mindestens:

(1) den Antrag auf Genehmigung der Organisation,

(2) die Bescheinigung über die Genehmigung der Organisation einschließlich etwaiger Änderungen,

(3) eine Kopie des Audit-Programms, das die Termine für fällige und bereits durchgeführte Audits enthält,

(4) die Aufzeichnungen über die fortdauernde Aufsicht durch die zuständige Behörde einschließlich aller Auditaufzeichnungen,

(5) Kopien der einschlägigen Korrespondenz,

(6) Angaben zu allen Freistellungs- und Durchsetzungsmaßnahmen,

(7) alle Berichte anderer zuständiger Behörden in Bezug auf die Aufsicht über die Organisation,

(8) Handbuch der Organisation und seine Änderungen,

(9) Kopien aller sonstigen von der zuständigen Behörde direkt genehmigten Dokumente.

c) Der Aufbewahrungszeitraum für die Aufzeichnungen nach Punkt (b) beträgt mindestens fünf Jahre.

d) Die Aufzeichnungen zur Aufsicht über jedes einzelne Luftfahrzeug beinhalten mindestens eine Kopie

(1) des Lufttüchtigkeitszeugnisses des Luftfahrzeugs,

(2) der Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit,

(3) der Empfehlungen für die Prüfung der Lufttüchtigkeit, die von nach Teil-CAO oder Teil-CAMO genehmigten Organisationen ausgestellt wurden,

(4) der Berichte über die Prüfungen der Lufttüchtigkeit, die direkt von der zuständigen Behörde durchgeführt wurden,

(5) des gesamten einschlägigen Schriftverkehrs bezüglich des Luftfahrzeugs,

(6) der Angaben zu allen Freistellungen und Durchsetzungsmaßnahmen,

(7) aller Dokumente, die von der zuständigen Behörde nach diesem Anhang oder Anhang II (Teil-ARO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 genehmigt wurden.

e) Die unter Punkt (d) genannten Aufzeichnungen sind für die Dauer von zwei Jahren, nachdem das Luftfahrzeug endgültig außer Betrieb genommen wurde, aufzubewahren.

f) Alle Aufzeichnungen sind auf Antrag eines anderen Mitgliedstaats oder der Agentur zur Verfügung zu stellen.“;

40. Punkt M.B.201 erhält folgende Fassung:

„**M.B.201 Verantwortlichkeiten**

Die unter Punkt M.1 angegebenen zuständigen Behörden sind für die Durchführung von Audits, Inspektionen und Untersuchungen in Bezug auf die Erfüllung der Anforderungen dieses Anhangs verantwortlich.“;

41. Folgender Punkt M.B.202 wird eingefügt:

„**M.B.202 Mitteilungen an die Agentur**

a) Die zuständige Behörde hat die Agentur im Fall signifikanter Probleme mit der Durchführung der Verordnung (EU) 2018/1139 unverzüglich zu benachrichtigen.

b) Die zuständige Behörde leitet an die Agentur sicherheitsrelevante Informationen weiter, von denen sie aus Ereignismeldungen, die ihr nach Punkt M.A.202 übermittelt wurden, Kenntnis erhalten hat.“;

42. Punkt M.B.301 erhält folgende Fassung:

„**M.B.301 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm**

a) Die zuständige Behörde überprüft, ob das AMP mit Punkt M.A.302 in Einklang steht.

b) Sofern in Punkt M.A.302(c) nicht anders angegeben, müssen das AMP und seine Änderungen direkt von der zuständigen Behörde genehmigt werden. Die zuständige Behörde hat Zugang zu allen nach Punkt M.A.302(d), (e) und (f) geforderten Unterlagen.

c) Im Fall einer indirekten Genehmigung nach Punkt M.A.302(c) muss das AMP-Genehmigungsverfahren der CAO oder des CAMO von der zuständigen Behörde über das in den Punkten CAO.A.025 und CAMO.A.300 genannte Handbuch dieser Organisationen genehmigt werden.“;

43. Folgender Punkt M.B.305 wird eingefügt:

„**M.B.305 System für das technische Bordbuch des Luftfahrzeugs**

a) Die zuständige Behörde genehmigt die erstmalige Ausgabe des Systems für das technische Bordbuch nach Punkt M.A.306.

b) Damit die Organisation Änderungen des Systems für das technische Bordbuch ohne vorherige Genehmigung der zuständigen Behörde vornehmen kann, hat die zuständige Behörde das in Punkt CAMO.A.300(c) bzw. CAO.A.025(c) jeweils genannte Verfahren zu genehmigen“;

44. Punkt M.B.602(b) und (c) erhalten folgende Fassung:

„b) Die zuständige Behörde muss sich davon überzeugen, dass die im Instandhaltungsbetriebshandbuch aufgeführten Verfahren den Bestimmungen von Unterabschnitt F dieses Anhangs entsprechen, und sicherstellen, dass der verantwortliche Betriebsleiter die Verpflichtungserklärung unterzeichnet.

c) Die zuständige Behörde muss überprüfen, ob der Betrieb die Anforderungen erfüllt, die in Unterabschnitt F dieses Anhangs festgelegt sind.“;

45. Punkt M.B.603(a) erhält folgende Fassung:

„a) Erfüllt der Instandhaltungsbetrieb die Bestimmungen der einschlägigen Punkte dieses Anhangs, hat die zuständige Behörde dem Antragsteller eine Bescheinigung über die Genehmigung (EASA-Formblatt 3) (Anlage V dieses Anhangs) auszustellen, aus der der Umfang der Genehmigung hervorgeht.“;

46. Punkt M.B.604(a) erhält folgende Fassung:

„a) Die zuständige Behörde muss mit Hilfe eines Programms eine Liste führen und auf dem neuesten Stand halten, aus der jeder der von ihr beaufsichtigten Instandhaltungsbetriebe, die gemäß Unterabschnitt F von Abschnitt B dieses Anhangs genehmigt wurden, sowie die Termine von fälligen und bereits durchgeführten Audits hervorgehen.“;

47. In Punkt M.B.605(a) erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„a) Wird bei Audits oder auf andere Weise nachgewiesen, dass eine in diesem Anhang oder in Anhang Vb (Teil-ML) festgelegte Anforderung nicht erfüllt ist, sind seitens der zuständigen Behörde die folgenden Maßnahmen zu ergreifen:“;

48. Punkt M.B.606(c) erhält folgende Fassung:

„c) Für Änderungen des Instandhaltungsbetriebshandbuchs gilt:

(1) Im Fall einer direkten Genehmigung von Änderungen nach Punkt M.A.604(b) hat die zuständige Behörde zu überprüfen, dass die in dem Handbuch festgelegten Verfahren den Anforderungen dieses Anhangs genügen, bevor sie den genehmigten Betrieb von der Genehmigung förmlich in Kenntnis setzt.

(2) Im Fall einer indirekten Genehmigung von Änderungen nach Punkt M.A.604(c) hat die zuständige Behörde sicherzustellen, dass

i) die Änderungen geringfügig sind und

ii) sie eine angemessene Kontrolle über die Genehmigung der Änderungen hat, um sicherzustellen, dass die Anforderungen dieses Anhangs weiterhin erfüllt werden.“;

49. Punkt M.B.901(1) erhält folgende Fassung:

„(1) muss das entsprechend qualifizierte Personal der zuständigen Behörde überprüfen, ob mit der in der Empfehlung enthaltenen Erfüllungserklärung der Nachweis erbracht ist, dass eine vollständige Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.901 durchgeführt worden ist.“;

50. Punkt M.B.902(a) und (b) erhalten folgende Fassung:

„a) Führt die zuständige Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit durch und stellt die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formblatt 15a in Anlage III dieses Anhangs) aus, muss sie eine Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.901 durchführen.

b) Die zuständige Behörde muss über geeignetes Personal für die Durchführung der Lufttüchtigkeitsprüfung verfügen.

(1) Für alle Luftfahrzeuge, die von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, sowie für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2 730 kg, muss dieses Personal

a) mindestens fünf Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben haben;

b) eine einschlägige Lizenz nach Anhang III (Teil-66) oder eine der Luftfahrzeugkategorie entsprechende, einzelstaatlich anerkannte Qualifikation für Instandhaltungspersonal (wenn sich Artikel 5 Absatz 6 auf einzelstaatliche Vorschriften bezieht) oder einen luftfahrttechnischen Abschluss oder Gleichwertiges besitzen;

c) eine formale Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung erhalten haben;

d) eine Position mit einschlägigen Verantwortlichkeiten innehaben.

Unbeschadet der Punkte (a) bis (d) kann die Anforderung nach Punkt M.B.902(b)(1)(b) durch fünf Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ersetzt werden, die zusätzlich zu den bereits nach Punkt M.B.902(b)(1)(a) geforderten vorliegen müssen.

(2) Für alle Luftfahrzeuge, die nicht von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, sowie für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 730 kg und darunter, muss dieses Personal

a) mindestens drei Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben haben;

b) eine einschlägige Lizenz nach Anhang III (Teil-66) oder eine der Luftfahrzeugkategorie entsprechende, einzelstaatlich anerkannte Qualifikation für Instandhaltungspersonal (wenn sich Artikel 5 Absatz 6 auf einzelstaatliche Vorschriften bezieht) oder einen luftfahrttechnischen Abschluss oder Gleichwertiges besitzen;

c) eine angemessene Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung erhalten haben;

d) eine Position mit einschlägigen Verantwortlichkeiten innehaben.

Unbeschadet der Punkte (a) bis (d) kann die in Punkt M.B.902(b)(2)(b) angegebene Anforderung durch vier Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ersetzt werden, die zusätzlich zu den bereits nach Punkt M.B.902(b)(2)(a) geforderten vorliegen müssen.“;

51. Der folgende Punkt M.B.904 wird hinzugefügt:

„**M.B.904 Informationsaustausch**

Nach Eingang einer Mitteilung über den Registerwechsel eines Luftfahrzeugs zwischen Mitgliedstaaten nach Punkt M.A.903 muss die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug aktuell registriert ist, die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dessen Register das Luftfahrzeug wechseln soll, über alle bekannten Probleme mit dem betreffenden Luftfahrzeug unterrichten. Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug registriert werden soll, hat dafür zu sorgen, dass die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug noch registriert ist, über den Registerwechsel ordnungsgemäß unterrichtet wurde.“;

52. Anlage I erhält folgende Fassung:

„*Anlage I*

Vertrag über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

1. Beauftragt ein Eigentümer oder Betreiber nach Punkt M.A.201 ein CAMO oder eine CAO vertraglich mit der Wahrnehmung von Aufgaben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, muss der Eigentümer oder Betreiber auf Anforderung der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats dieser ein Exemplar des von beiden unterzeichneten Vertrags übermitteln.

2. Bei der Ausarbeitung des Vertrags sind die Anforderungen dieses Anhangs zu berücksichtigen und die Pflichten der Unterzeichner bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs festzulegen.

3. Jeder Vertrag muss mindestens folgende Angaben enthalten:

— Eintragungsnummer, Bauart und Seriennummer des Luftfahrzeugs,

— Name oder Firma, einschließlich Anschrift, des Eigentümers oder eingetragenen Mieters des Luftfahrzeugs,

— Angaben zu den vertraglich beauftragten CAMO oder CAO sowie deren Anschrift

— Art des Flugbetriebs.

4. Der Vertrag muss folgenden Wortlaut enthalten:

„Der Eigentümer oder Betreiber betraut das CAMO oder die CAO mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, der Ausarbeitung eines nach Punkt M.1 von der zuständigen Behörde zu genehmigenden AMP sowie mit der Organisation der Instandhaltung des Luftfahrzeugs gemäß diesem AMP.

Gemäß dem vorliegenden Vertrag verpflichten sich beide Unterzeichner, den jeweiligen Verpflichtungen aus diesem Vertrag nachzukommen.

Der Eigentümer oder Betreiber bescheinigt nach bestem Wissen und Gewissen, dass alle dem CAMO oder der CAO gemachten aktuellen und künftigen Angaben bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs korrekt sind und an dem Luftfahrzeug keine Änderungen ohne die vorherige Zustimmung des CAMO oder der CAO vorgenommen werden.

Im Falle einer Nichteinhaltung dieses Vertrags durch einen der Unterzeichner verliert dieser seine Gültigkeit. In einem solchen Fall übernimmt der Eigentümer oder Betreiber die volle Verantwortung für alle Arbeiten in Verbindung mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, und der Eigentümer ist verpflichtet, die zuständigen Behörden des Eintragungsmitgliedstaats innerhalb von zwei Wochen nach der Nichterfüllung des Vertrags hiervon zu unterrichten.“

5. Beauftragt ein Eigentümer oder Betreiber ein CAMO oder eine CAO vertraglich nach Punkt M.A.201, werden die Pflichten der beiden Parteien wie folgt aufgeteilt:

5.1 Pflichten des CAMO oder der CAO:

(1) das Luftfahrzeugmuster in die Genehmigungsbedingungen aufnehmen lassen;

(2) die nachstehend aufgeführten Bedingungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs einhalten:

a) ein AMP für das Luftfahrzeug, gegebenenfalls einschließlich eines zu erstellenden Zuverlässigkeitsprogramms ausarbeiten,

b) die Instandhaltungsaufgaben (im AMP) ausweisen, die nach Punkt M.A.803(c) vom Piloten/Eigentümer ausgeführt werden dürfen,

c) für die Genehmigung des AMP sorgen,

d) nach erfolgter Genehmigung dem Eigentümer oder Betreiber ein Exemplar des AMP zukommen lassen,

e) eine Inspektion zum Zweck der Überleitung vom bisherigen Instandhaltungsprogramm des Luftfahrzeugs organisieren,

f) die gesamte Instandhaltung durch einen genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchführen lassen,

g) dafür sorgen, dass alle anwendbaren Lufttüchtigkeitsanweisungen befolgt werden,

h) dafür sorgen, dass alle während der planmäßigen Instandhaltung oder Prüfungen der Lufttüchtigkeit festgestellten Mängel oder vom Eigentümer gemeldeten Mängel durch einen genehmigten Instandhaltungsbetrieb behoben werden,

i) die planmäßige Instandhaltung, die Befolgung von Lufttüchtigkeitsanweisungen, den Austausch von Teilen mit begrenzter Lebensdauer und die Anforderungen an die Inspektion von Komponenten koordinieren,

j) den Eigentümer stets informieren, wenn das Luftfahrzeug zu einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb gebracht werden muss,

k) alle technischen Aufzeichnungen verwalten,

l) alle technischen Aufzeichnungen archivieren.

(3) dafür sorgen, dass jegliche Änderungen an dem Luftfahrzeug nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 vor ihrer Durchführung genehmigt werden;

(4) dafür sorgen, dass jegliche Reparaturen an dem Luftfahrzeug nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 vor ihrer Durchführung genehmigt werden;

(5) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unterrichten, wenn das Luftfahrzeug vom Eigentümer nicht entsprechend der Aufforderung des genehmigten Unternehmens zum genehmigten Instandhaltungsbetrieb gebracht wird;

(6) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats von der etwaigen Nichteinhaltung des vorliegenden Vertrags informieren;

(7) dafür sorgen, dass die Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs erforderlichenfalls durchgeführt und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausgestellt oder der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats die entsprechende Empfehlung gegeben wird;

(8) der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats innerhalb von zehn Tagen ein Exemplar der ausgestellten oder verlängerten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zusenden;

(9) alle Ereignisse gemäß den anzuwendenden Vorschriften melden;

(10) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unterrichten, wenn der vorliegende Vertrag von einer der beiden Parteien gekündigt wird.

5.2 Pflichten des Eigentümers oder Betreibers:

(1) über ein allgemeines Verständnis des genehmigten AMP verfügen;

(2) über ein allgemeines Verständnis dieses Anhangs verfügen;

(3) das Luftfahrzeug zu dem mit dem CAMO oder der CAO vereinbarten genehmigten Instandhaltungsbetrieb bringen, und zwar zu dem entsprechend der Aufforderung des CAMO oder der CAO vorgegebenen Zeitpunkt;

(4) Änderungen an dem Luftfahrzeug nicht ohne vorherige Absprache mit dem CAMO oder der CAO vornehmen;

(5) das CAMO oder die CAO über jede, ausnahmsweise ohne das Wissen und die Kontrolle des CAMO oder der CAO vorgenommene Instandhaltung informieren;

(6) dem CAMO oder der CAO mittels Bordbuch alle während des Betriebs festgestellten Mängel melden;

(7) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unterrichten, wenn der vorliegende Vertrag von einer der beiden Parteien gekündigt wird;

(8) das CAMO oder die CAO und die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unterrichten, wenn das Luftfahrzeug verkauft wird;

(9) alle Ereignisse gemäß den anzuwendenden Vorschriften melden;

(10) das CAMO oder die CAO, wie mit diesem bzw. dieser vereinbart, regelmäßig über die Flugstunden des Luftfahrzeugs und alle sonstigen Nutzungsdaten unterrichten;

(11) bei Piloten/Eigentümer-Instandhaltung die CRS nach Punkt M.A.803(d) in die Bordbücher eintragen, ohne dabei die Beschränkungen der Instandhaltungsaufgaben zu überschreiten, wie sie im genehmigten AMP nach Punkt M.A.803(c) aufgeführt sind;

(12) das CAMO oder die CAO spätestens 30 Tage nach Abschluss jeglicher Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer nach Punkt M.A.305(a) unterrichten.

6. Beauftragt ein Eigentümer oder Betreiber vertraglich ein CAMO oder eine CAO nach Punkt M.A.201, sind die Pflichten jeder Partei in Bezug auf die obligatorische und freiwillige Meldung von Ereignissen nach der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] genau anzugeben.

[1] Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18).“;

53. Anlage II wird wie folgt geändert:

a) Punkt (5) wird wie folgt geändert:

i) Feld 12 Punkt (x) erhält folgende Fassung:

„x) Für Instandhaltungsbetriebe, die nach Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F oder Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigt sind, die unter Punkt M.A.613 bzw. CAO.A.070 genannte CRS-Erklärung für die Komponente:

„Bescheinigt hiermit, dass, wenn in diesem Feld nichts anderes festgelegt ist, die in Feld 11 aufgeführte und in diesem Feld beschriebene Arbeit in Übereinstimmung mit den Anforderungen von Abschnitt A Unterabschnitt F von Anhang I (Teil-M) oder Anhang Vd (Teil-CAO) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 durchgeführt wurde und dass der Artikel im Hinblick auf diese Arbeit für die Erteilung einer Freigabe geeignet ist. DIES IST KEINE FREIGABE GEMÄSS ANHANG II (TEIL-145) DER VERORDNUNG (EU) Nr. 1321/2014."

Werden die Daten ausgehend von einem elektronischen EASA-Formblatt 1 ausgedruckt, sollten Angaben, die nicht in andere Felder gehören, in diesem Feld eingetragen werden."

ii) Feld 14a erhält folgende Fassung:

„*Feld 14a*

Die entsprechenden Kästchen zur Angabe, welche Vorschriften für die abgeschlossenen Arbeiten gelten, sind zu markieren. Wird das Kästchen „Andere, in Feld 12 angegebene Vorschrift" markiert, sind die Vorschriften der anderen Luftfahrtbehörde(n) in Feld 12 anzugeben. Es muss mindestens ein Kästchen markiert werden, gegebenenfalls können beide Kästchen markiert werden.

Für die gesamte Instandhaltung, die von nach Abschnitt A Unterabschnitt F von Anhang I (Teil-M) oder Anhang Vd (Teil-CAO) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 genehmigten Instandhaltungsbetrieben ausgeführt worden ist, ist das Kästchen „Andere, in Feld 12 angegebene Vorschrift" anzukreuzen und die CRS-Erklärung in Feld 12 abzugeben. Die Erklärung „wenn in diesem Feld nichts anderes angegeben ist" ist dann für die folgenden Fälle vorgesehen:

a) Fälle, in denen die Instandhaltung nicht zu Ende geführt werden konnte.

b) Fälle, in denen die Instandhaltung abweichend von dem nach Anhang I (Teil-M) oder Anhang Vd (Teil-CAO) geforderten Standard durchgeführt wurde.

c) Fälle, in denen die Instandhaltung in Übereinstimmung mit einer anderen Vorschrift als der in Anhang I (Teil-M) oder Anhang Vd (Teil-CAO) angegebenen Vorschrift durchgeführt wurde. In diesem Fall ist in Feld 12 die entsprechende nationale Vorschrift anzugeben.

Für sämtliche Instandhaltung, die von nach Abschnitt A von Anhang II (Teil-145) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 genehmigten Instandhaltungsbetrieben durchgeführt worden ist, ist die Erklärung „wenn in Feld 12 nichts anderes angegeben ist" dann für die folgenden Fälle vorgesehen:

a) Fälle, in denen die Instandhaltung nicht zu Ende geführt werden konnte.

b) Fälle, in denen die Instandhaltung abweichend von dem nach Anhang II (Teil-145) geforderten Standard durchgeführt wurde.

c) Fälle, in denen die Instandhaltung in Übereinstimmung mit einer anderen Vorschrift als der in Anhang II (Teil-145) angegebenen Vorschrift durchgeführt wurde. In diesem Fall ist in Feld 12 die entsprechende nationale Vorschrift anzugeben.";

b) In der Fußnote des EASA-Formblatts 1 (Titelseite) erhält der Text „EASA Formblatt 1 – MF/145 Ausgabe 2" folgenden Wortlaut:

„EASA-Formblatt 1 — MF/CAO/145 Ausgabe 3"

54. Anlage III erhält folgende Fassung:

„*Anlage III*

Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit — EASA-Formblatt 15

[MITGLIEDSTAAT]

Mitgliedstaat der Europäischen Union (*)

BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT (ARC)

ARC-Aktenzeichen: .....

Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates bescheinigt das folgende Unternehmen, das nach Abschnitt A von Anhang Vc (Teil-CAMO) bzw. nach Abschnitt A von Anhang Vb (Teil-CAO) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission genehmigt ist,

[NAME UND ANSCHRIFT DES GENEHMIGTEN UNTERNEHMENS]

Aktenzeichen der Genehmigung: [CODE DES MITGLIEDSTAATS].MG.[NNNN].

hiermit, an dem nachfolgend aufgeführten Luftfahrzeug eine Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.901 von Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vorgenommen zu haben:

Hersteller des Luftfahrzeugs: .....

Herstellerbezeichnung: .....

Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs: .....

Seriennummer des Luftfahrzeugs: .....

Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Prüfung für lufttüchtig befunden worden.

Ausstellungsdatum: ..... Datum des Ablaufs der Gültigkeit: .....

Flugstunden (FH) der Zelle am Ausstellungsdatum (**): .....

Unterschrift: ..... Nr. der Erlaubnis: .....

1. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung nach Punkt M.A.901 von Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.

Ausstellungsdatum: ..... Datum des Ablaufs der Gültigkeit: .....

Flugstunden (FH) der Zelle am Ausstellungsdatum (**): .....

Unterschrift: ..... Nr. der Erlaubnis: .....

Name des Unternehmens: ..... Aktenzeichen der Genehmigung: .....

2. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung nach Punkt M.A.901 von Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.

Ausstellungsdatum: ..... Datum des Ablaufs der Gültigkeit: .....

Flugstunden (FH) der Zelle am Ausstellungsdatum (**): .....

Unterschrift: ..... Nr. der Erlaubnis: .....

Name des Unternehmens: ..... Aktenzeichen der Genehmigung: .....

(*) Für Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen.

EASA-Formblatt 15b Ausgabe 5
(*) Für Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen.
(**) Außer für Luftschiffe.

[MITGLIEDSTAAT]

Mitgliedstaat der Europäischen Union (*)

BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT (ARC)

ARC-Aktenzeichen: .....

Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates bescheinigt [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS], dass das nachstehend genannte Luftfahrzeug

Hersteller des Luftfahrzeugs: .....

Herstellerbezeichnung: .....

Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs: .....

Seriennummer des Luftfahrzeugs: .....

zum Zeitpunkt der Prüfung für lufttüchtig befunden worden ist.

Ausstellungsdatum: ..... Datum des Ablaufs der Gültigkeit: .....

Flugstunden (FH) der Zelle am Ausstellungsdatum (**): .....

Unterschrift: ..... Nr. der Erlaubnis: .....

1. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung nach Punkt M.A.901 von Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.

Ausstellungsdatum: ..... Datum des Ablaufs der Gültigkeit: .....

Flugstunden (FH) der Zelle am Ausstellungsdatum (**): .....

Unterschrift: Nr. der Erlaubnis: .....

Name des Unternehmens: ..... Aktenzeichen der Genehmigung: .....

2. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung nach Punkt M.A.901 von Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.

Ausstellungsdatum: ..... Datum des Ablaufs der Gültigkeit: .....

Flugstunden (FH) der Zelle am Ausstellungsdatum (**): .....

Unterschrift: ..... Nr. der Erlaubnis: .....

Name des Unternehmens: ..... Aktenzeichen der Genehmigung: .....

EASA-Formblatt 15a Ausgabe 5
(*) Für Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen.
(**) Außer für Luftschiffe.“;

55. Anlage IV wird wie folgt geändert:

i) die Kästchen für die Kategorie A2 erhalten folgende Fassung:

„KLASSE	KATEGORIE	BESCHRÄNKUNG	BASIS	LINIE
LUFTFAHRZEUGE	A2 — Flugzeuge bis 5 700 kg	[Angabe des Flugzeugherstellers oder der Flugzeuggruppe, der Flugzeugserie oder des Flugzeugmusters und/oder der Instandhaltungsaufgaben] *Beispiel: DHC-6 Twin Otter-Serie* Angabe, ob die Ausstellung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zugelassen ist oder nicht (nur möglich für ELA1-Luftfahrzeuge, die nicht im gewerblichen Flugbetrieb eingesetzt werden)	[JA/NEIN] (*)	[JA/NEIN] (*)“

ii) die Kästchen für die Kategorie A4 erhalten folgende Fassung:

„KLASSE	KATEGORIE	BESCHRÄNKUNG	BASIS	LINIE
LUFTFAHRZEUGE	A4 — Andere Luftfahrzeuge als A1, A2 und A3	[Angabe der Luftfahrzeugkategorie (Segelflugzeug, Ballon, Luftschiff usw.), des Herstellers oder der Gruppe oder der Serie oder des Musters und/oder der Instandhaltungsaufgabe(n).] Angabe, ob die Ausstellung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zugelassen ist oder nicht (nur möglich für ELA1-Luftfahrzeuge, die nicht im gewerblichen Flugbetrieb eingesetzt werden)	[JA/NEIN] (*)	[JA/NEIN] (*)“;

56. Anlage V erhält folgende Fassung:

„Anlage V

Zulassung als Instandhaltungsbetrieb – EASA-Formblatt 3-MF

Seite 1 von 2

[MITGLIEDSTAAT (*)]

Mitgliedstaat der Europäischen Union (**)

BESCHEINIGUNG ÜBER DIE ZULASSUNG ALS INSTANDHALTUNGSBETRIEB

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].MF.[XXXX]

Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission und vorbehaltlich der im Folgenden angegebenen Bedingungen bescheinigt [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)] hiermit

[NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

die Zulassung als Instandhaltungsbetrieb entsprechend Anhang I (Teil-M) Abschnitt A Unterabschnitt F der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission, dem die Instandhaltung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen, die in den beigefügten Genehmigungsbedingungen aufgeführt sind, sowie die Erteilung entsprechender Freigabebescheinigungen unter Verwendung der obigen Bezugsdokumente und, sofern angegeben, die Erteilung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach einer Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.903 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission für jene Luftfahrzeuge, die im beigefügten Genehmigungsverzeichnis aufgeführt sind, genehmigt ist.

BEDINGUNGEN:

1. Diese Zulassung ist auf die Tätigkeiten beschränkt, die im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des nach Anhang I (Teil-M) Abschnitt A Unterabschnitt F der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission genehmigten Handbuchs des Instandhaltungsbetriebs angegeben sind.

2. Diese Zulassung erfordert die Einhaltung der im genehmigten Instandhaltungsbetriebshandbuch aufgeführten Verfahren.

3. Diese Zulassung behält so lange ihre Gültigkeit, wie der Instandhaltungsbetrieb die Bestimmungen von Anhang I (Teil-M) und Anhang Vb (Teil-ML) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission einhält.

4. Vorbehaltlich der Einhaltung der vorstehenden Bedingungen behält diese Zulassung ihre Gültigkeit bis zum [Datum zwei Jahre nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung eintragen], sofern die Zulassung nicht vor diesem Zeitpunkt zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen wurde.

Datum der Erstausstellung: .....

Datum dieser Revision: .....

Revisions-Nr.: .....

Unterschrift: .....

Für die zuständige Behörde: [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

EASA-Formblatt 3-MF Ausgabe 4

(*) Oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.

(**) Für Staaten, die nicht EU-Mitgliedstaaten oder EASA-Mitgliedstaaten sind, zu streichen.

Seite 2 von 2

GENEHMIGUNGSBEDINGUNGEN DES INSTANDHALTUNGSBETRIEBS

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].MF.XXXX

Organisation: [NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

KLASSE	KATEGORIE	BESCHRÄNKUNG
LUFTFAHRZEUGE (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
MOTOREN (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
KOMPONENTEN, AUSGENOMMEN VOLLSTÄNDIGE MOTOREN ODER HILFSTURBINEN (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
SPEZIELLE LEISTUNGEN (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)

Diese Genehmigungsbedingungen sind beschränkt auf die Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie die Tätigkeiten, die im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des genehmigten Instandhaltungsbetriebshandbuchs aufgeführt sind.

Referenz des Instandhaltungsbetriebshandbuchs:

Datum der Erstausstellung: .....

Datum der letzten genehmigten Revision: ..... Revisions-Nr.: .....

Unterschrift: .....

Für die zuständige Behörde:[ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

EASA-Formblatt 3-MF Ausgabe 4

(*) Oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.

(**) Nichtzutreffendes streichen, falls der Betrieb nicht über die entsprechende Genehmigung verfügt.

(***) Entsprechende Kategorie und Beschränkungen ergänzen.

(****) Entsprechende Beschränkung eintragen und angeben, ob die Abgabe von Empfehlungen und Erteilung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zugelassen ist oder nicht (nur möglich für ELA1-Luftfahrzeuge, die nicht im gewerblichen Flugbetrieb eingesetzt werden, wenn der Betrieb die Prüfung der Lufttüchtigkeit zusammen mit der jährlichen Inspektion im Rahmen des AMP durchführt).“;

57. Anlage VI wird gestrichen;

58. in Anlage VII erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Bei den folgenden Aufgaben handelt es sich um die komplexen Instandhaltungsaufgaben, auf die in den Punkten M.A.801(b)(2) und M.A.801(c) verwiesen wird:“;

59. in Anlage VIII wird Punkt (b)(9) gestrichen.

ANHANG II

Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

1. Punkt 145.A.30 wird wie folgt geändert:

   a) Punkt (k) erhält folgende Fassung:

      „k) Wenn der Betrieb Prüfungen der Lufttüchtigkeit nach Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.903 durchführt und die entsprechende Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausstellt, muss er über nach Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.904 qualifiziertes und zur Prüfung der Lufttüchtigkeit berechtigtes Personal verfügen.“;

   b) Punkt (l) wird gestrichen;

2. Punkt 145.A.42(a)(3) erhält folgende Fassung:

   „iii) Komponenten, die als nicht wiederverwendbar eingeteilt wurden, weil sie ihre vorgeschriebene Lebensdauerbegrenzung erreicht haben oder mit einem nicht reparierbaren Mangel behaftet sind.“;

3. Punkt 145.A.42(c)(2) erhält folgende Fassung:

   „ii) Nicht wiederverwendbare Komponenten dürfen nicht mehr in das System für die Komponentenzufuhr zurückfließen, es sei denn, ihre vorgeschriebene Lebensdauerbegrenzung wurde verlängert oder eine Lösung zu ihrer Reparatur wurde gemäß Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genehmigt.“;

4. Punkt 145.A.50(d) erhält folgende Fassung:

   „d) Nachdem die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten an einer aus dem Luftfahrzeug ausgebauten Komponente durchgeführt wurden, muss eine Freigabebescheinigung ausgestellt werden. Die Freigabebescheinigung „EASA-Formblatt 1“ nach Anhang I (Teil-M) Anlage II stellt die Freigabebescheinigung für die Komponente dar, sofern nicht in Punkt M.A.502(b) etwas anderes bestimmt ist. Wenn ein Betrieb eine Komponente für den eigenen Gebrauch instand hält, ist je nach den im Handbuch festgelegten internen Freigabeverfahren unter Umständen kein EASA-Formblatt 1 erforderlich.“;

5. Punkt 145.A.55(b) und (c) erhalten folgende Fassung:

   „b) Der Betrieb muss dem Eigentümer oder Betreiber des Luftfahrzeugs eine Kopie jeder Freigabebescheinigung zusammen mit einer Kopie sämtlicher detaillierter Instandhaltungsaufzeichnungen übergeben, die mit den durchgeführten Arbeiten im Zusammenhang stehen und für den Nachweis der Einhaltung von Punkt M.A.305 benötigt werden.

   c) Der Betrieb muss eine Kopie aller detaillierten Instandhaltungsaufzeichnungen und aller zugehörigen Instandhaltungsunterlagen für einen Zeitraum von drei Jahren aufbewahren, gerechnet von dem Tag, an dem eine Freigabebescheinigung für das Luftfahrzeug oder die Komponente, an dem/der gearbeitet wurde, ausgestellt wurde.

      1. Die Aufzeichnungen gemäß diesem Punkt müssen so aufbewahrt werden, dass sie vor Beschädigung, Änderung und Diebstahl geschützt sind.

      2. Sämtliche EDV-Hardware für die Sicherung von Daten muss an einem anderen Ort als dem gelagert werden, an dem sich die für die Arbeit verwendeten Daten befinden, und zwar in einer Umgebung, in der sichergestellt ist, dass sie in einem guten Zustand erhalten bleiben.

      3. Wenn ein nach diesem Anhang genehmigter Betrieb seine Tätigkeit beendet, müssen alle aufbewahrten Instandhaltungsaufzeichnungen aus den drei Jahren vor der Beendigung der Tätigkeit des Betriebs dem letzten Eigentümer oder Kunden des betreffenden Luftfahrzeugs oder der Komponente übergeben oder nach Vorschrift der zuständigen Behörde gelagert werden.“;

6. Punkt 145.A.70(a)(6) erhält folgende Fassung:

   „6. eine Liste des freigabeberechtigten Personals, des Unterstützungspersonals und gegebenenfalls des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit, mit Angabe des jeweiligen Genehmigungsumfangs.“;

7. Punkt 145.A.75 wird wie folgt geändert:

   a) Punkt (f) erhält folgende Fassung:

      „f) Wenn der Betrieb für unter Anhang Vb (Teil-ML) fallende Luftfahrzeuge ausdrücklich hierfür genehmigt ist, Prüfungen der Lufttüchtigkeit durchzuführen und die entsprechende Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zu den unter Punkt ML.A.903 in Anhang Vb (Teil-ML) dieser Verordnung genannten Bedingungen auszustellen.“;

   b) Punkt g wird gestrichen;

8. Punkt 145.A.95(a) und (b) erhalten folgende Fassung:

   „a) Als Beanstandung der Stufe 1 gilt jede schwerwiegende Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzt und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet.

   b) Als Beanstandung der Stufe 2 gilt jede Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzen und die Flugsicherheit gefährden kann.“;

9. Punkt 145.B.60 erhält folgende Fassung:

   „**145.B.60 Ausnahmen**

   Gewährt ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 eine Ausnahme von den Anforderungen dieses Anhangs, so muss die zuständige Behörde die Ausnahme aufzeichnen. Sie muss diese Aufzeichnungen für den unter Punkt 145.B.55(3) vorgesehenen Zeitraum aufbewahren.“;

10. Anlage III erhält folgende Fassung:

„Anlage III

Zulassung als Instandhaltungsbetrieb – EASA-Formblatt 3-145

Seite 1 von 2

[MITGLIEDSTAAT (*)**]**

Mitgliedstaat der Europäischen Union (**)

BESCHEINIGUNG ÜBER DIE ZULASSUNG ALS INSTANDHALTUNGSBETRIEB

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].145.XXXX

Im Einklang mit der Verordnung (EG) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission und vorbehaltlich der im Folgenden angegebenen Bedingungen bescheinigt die [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)] hiermit

[NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

die Zulassung als Instandhaltungsbetrieb entsprechend Anhang II (Teil-145) Abschnitt A der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014, dem die Instandhaltung von Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen, die in den beigefügten Genehmigungsbedingungen aufgeführt sind, sowie die Erteilung entsprechender Freigabebescheinigungen unter Verwendung der obigen Bezugsdokumente und, sofern angegeben, die Ausstellung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach einer Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.903 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission für jene Luftfahrzeuge, die in den beigefügten Genehmigungsbedingungen aufgeführt sind, genehmigt ist.

BEDINGUNGEN:

1. Diese Zulassung unterliegt den im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des genehmigten Instandhaltungsbetriebshandbuchs gemäß Anhang II (Teil-145) Abschnitt A aufgeführten Einschränkungen.

2. Diese Zulassung erfordert die Einhaltung der im genehmigten Instandhaltungsbetriebshandbuch aufgeführten Verfahren.

3. Diese Zulassung behält so lange ihre Gültigkeit, wie der Instandhaltungsbetrieb die Bestimmungen von Anhang II (Teil-145) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 einhält.

4. Vorbehaltlich der Einhaltung der vorstehenden Bedingungen behält diese Zulassung ihre Gültigkeit für eine unbegrenzte Dauer, sofern sie nicht zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen worden ist.

Datum der Erstausstellung: .....

Datum dieser Revision: .....

Revisions-Nr.: .....

Unterschrift: .....

Für die zuständige Behörde: [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

EASA-Formblatt 3-145 Ausgabe 4
(*) Oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.
(**) Für Staaten, die nicht-EU- oder EASA-Mitgliedstaaten sind, zu streichen.

INSTANDHALTUNGSBETRIEB

GENEHMIGUNGSBEDINGUNGEN

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].145.[XXXX]

Betrieb: [NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

KLASSE	KATEGORIE	EINSCHRÄNKUNG	BASE MAINTENANCE	LINE MAINTE-NANCE
LUFTFAHRZEU-GE (**)	(***)	(***)	[JA/NEIN] (**)	[JA/NEIN] (**)
	(***)	(***)	[JA/NEIN] (**)	[JA/NEIN] (**)
	(***)	(***)	[JA/NEIN] (**)	[JA/NEIN] (**)
	(***)	(***)	[JA/NEIN] (**)	[JA/NEIN] (**)
MOTOREN (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
KOMPONENTEN, AUSGENOMMEN VOLLSTÄNDIGE MOTOREN ODER HILFSTURBI-NEN (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
SPEZIELLE LEISTUNGEN (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		

Diese Genehmigungsbedingungen sind beschränkt auf die Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie die Tätigkeiten, die im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des genehmigten Instandhaltungsbetriebshandbuchs aufgeführt sind.

Referenz des Instandhaltungsbetriebshandbuchs: .....

Datum der Erstausstellung: .....

Datum der letzten genehmigten Revision: ..... Revisions-Nr.: .....

Unterschrift: .....

Für die zuständige Behörde: [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

EASA-Formblatt 3-145 Ausgabe 4

(*) Oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.

(**) Nichtzutreffendes streichen, falls der Betrieb nicht über die entsprechende Genehmigung verfügt.

(***) Entsprechende Kategorie und Einschränkungen ergänzen.

(****) Entsprechende Einschränkung eintragen und angeben, ob die Ausstellung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zugelassen ist oder nicht. “

ANHANG III

Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

1. Punkt 66.A.45(d) erhält folgende Fassung:

„d) Abweichend von den Punkten (b) und (c) können für Luftfahrzeuge der Gruppen 2 und 3 Luftfahrzeugmusterberechtigungen auf einer Lizenz auch eingetragen werden, wenn folgende Schritte abgeschlossen sind:

— die entsprechende Luftfahrzeugmusterprüfung für die Kategorien B1, B2 oder C gemäß Anlage III dieses Anhangs (Teil-66) wurde zufriedenstellend bestanden;

— für die Kategorien B1 und B2 wurde praktische Erfahrung mit dem Luftfahrzeugmuster nachgewiesen. Die praktische Erfahrung muss hierbei einen repräsentativen Querschnitt der für die Kategorie relevanten Instandhaltungsarbeiten enthalten.

Im Falle von Personen mit einer Berechtigung für die Kategorie C, die durch einen Hochschulabschluss gemäß Punkt 66.A.30(a)(5) qualifiziert sind, muss die erste relevante Luftfahrzeugmusterprüfung auf dem Niveau der Kategorie B1 oder B2 abgelegt werden.“;

2. Punkt 66.B.25(a) erhält folgende Fassung:

„a) Zwischen den zuständigen Behörden muss ein gegenseitiger Informationsaustausch gemäß Artikel 72 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 stattfinden.“;

3. Punkt 66.B.30 erhält folgende Fassung:

„**66.B.30 Ausnahmen**

Über alle gemäß Artikel 71 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 gewährten Ausnahmen müssen von der zuständigen Behörde Aufzeichnungen geführt und aufbewahrt werden.“;

4. Die Tabelle in Anlage I (Modul 10) erhält folgende Fassung:

„STUFE				
	A	B1	B2	B3
10.1 Rechtsvorschriften Rolle der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation; Rolle der Europäischen Kommission; Rolle der EASA; Rolle der Mitgliedstaaten und der nationalen Luftfahrtbehörden; Verordnung (EU) 2018/1139, Verordnung (EU) Nr. 748/2012 und Verordnung (EU) Nr. 1321/2014; Beziehungen zwischen den verschiedenen Anhängen (Teilen) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012, der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 und der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.	1	1	1	1“

ANHANG IV

Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

1. Punkt 147.B.25(b) erhält folgende Fassung:

„b) Über alle gemäß Artikel 71 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 gewährten Ausnahmen müssen von der zuständigen Behörde Aufzeichnungen geführt und aufbewahrt werden.“;

2. Anlage II erhält folgende Fassung:

„Anlage II

Zulassung als Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal (EASA Formblatt 11)

Seite 1 von 2

[MITGLIEDSTAAT (*)]

Mitgliedstaat der Europäischen Union (**)

BESCHEINIGUNG ÜBER DIE ZULASSUNG ALS AUSBILDUNGS- UND PRÜFUNGSBETRIEB FÜR INSTANDHALTUNGSPERSONAL

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].147.[XXXX].

Gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission in ihrer geltenden Fassung und vorbehaltlich der im Folgenden angegebenen Bedingungen bescheinigt die [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)] hiermit

[NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

die Zulassung als Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal entsprechend Anhang IV (Teil-147) Abschnitt A der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014, dem die Durchführung der Ausbildung und Abnahme von Prüfungen gemäß den beigefügten Genehmigungsbedingungen sowie die Ausstellung entsprechender Anerkennungsurkunden an die Ausbildungsteilnehmer unter Verwendung des obigen Aktenzeichens genehmigt ist.

BEDINGUNGEN:

1. Diese Zulassung unterliegt den im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des gemäß Anhang IV (Teil-147) Abschnitt A genehmigten Handbuchs des Ausbildungsbetriebs für Instandhaltungspersonal aufgeführten Einschränkungen.
2. Diese Zulassung setzt die Einhaltung der im genehmigten Handbuch des Ausbildungsbetriebs für Instandhaltungspersonal aufgeführten Verfahren voraus.
3. Diese Zulassung behält so lange ihre Gültigkeit, wie der Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal die Bestimmungen von Anhang IV (Teil-147) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 einhält.
4. Vorbehaltlich der Einhaltung der vorstehenden Bedingungen behält diese Zulassung ihre Gültigkeit für eine unbegrenzte Dauer, sofern sie nicht zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen worden ist.

Datum der Erstausstellung: .....

Datum dieser Revision: .....

Revisions-Nr.: .....

Unterschrift: .....

Für die zuständige Behörde: [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

EASA-Formblatt 11 Ausgabe 6
(*) Oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.
(**) Für Nicht-EU- oder EASA-Mitgliedstaaten zu streichen.

GENEHMIGUNGSBEDINGUNGEN DES AUSBILDUNGS- UND PRÜFUNGSBETRIEBS FÜR INSTANDHALTUNGSPERSONAL

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].147.[XXXX].

Betrieb: [NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

KLASSE	LIZENZKATEGORIE	EINSCHRÄNKUNG	
GRUNDLAGEN (**)	B1 (**)	TB1.1 (**)	FLUGZEUGE MIT TURBINENTRIEBWERK (**)
		TB1.2 (**)	FLUGZEUGE MIT KOLBENTRIEBWERK (**)
		TB1.3 (**)	HUBSCHRAUBER MIT TURBINENTRIEBWERK (**)
		TB1.4 (**)	HUBSCHRAUBER MIT KOLBENTRIEBWERK (**)
	B2 (**)/(****)	TB2 (**)	AVIONIK (**)
	B2L (**)	TB2L (**)	AVIONIK (Systemberechtigungen angeben) (**)
	B3 (**)	TB3 (**)	NICHT DRUCKBELÜFTETE FLUGZEUGE MIT KOLBENTRIEBWERK MIT HÖCHSTSTARTMASSE (MTOM) VON 2000 KG UND DARUNTER (**)
	A (**)	TA.1 (**)	FLUGZEUGE MIT TURBINENTRIEBWERK (**)
		TA.2 (**)	FLUGZEUGE MIT KOLBENTRIEBWERK (**)
		TA.3 (**)	HUBSCHRAUBER MIT TURBINENTRIEBWERK (**)
		TA.4 (**)	HUBSCHRAUBER MIT KOLBENTRIEBWERK (**)
	L (**) (Nur Prüfung)	TL (**)	DIE JEWEILIGE UNTERKATEGORIE DER LIZENZ ANGEBEN (**)
MUSTER/ AUFGABEN (**)	C (**)	T4 (**)	[LUFTFAHRZEUGMUSTER ANGEBEN] (***)
	B1 (**)	T1 (**)	[LUFTFAHRZEUGMUSTER ANGEBEN] (***)
	B2 (**)	T2 (**)	[LUFTFAHRZEUGMUSTER ANGEBEN] (***)
	A (**)	T3 (**)	[LUFTFAHRZEUGMUSTER ANGEBEN] (***)

Diese Genehmigungsbedingungen sind auf die im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des Handbuchs des Ausbildungsbetriebs für Instandhaltungspersonal aufgeführten Ausbildungen und Prüfungen beschränkt.

Referenz des Handbuchs des Ausbildungsbetriebs für Instandhaltungspersonal: .....

Datum der Erstausstellung: .....

Datum der letzten genehmigten Revision: ..... Revisions-Nr.: .....

Unterschrift: .....

Für die zuständige Behörde:[ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

EASA-Formblatt 11 Ausgabe 5

(*) Oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.

(**) Nichtzutreffendes streichen, falls der Betrieb nicht über die entsprechende Genehmigung verfügt.

(***) Entsprechende Berechtigung und Einschränkung ergänzen.

(****) Die Genehmigung für den Grundlagenlehrgang und die Grundlagenprüfung B2 schließt den Grundlagenlehrgang und die Grundlagenprüfung B2L für alle Systemberechtigungen ein.“

3. Anlage III erhält folgende Fassung:

„1. **Grundlagenlehrgang und Grundlagenprüfung**

Für die Anerkennung des Abschlusses entweder des Grundlagenlehrgangs oder der Grundlagenprüfung oder des Abschlusses von beidem ist das Urkundenmuster für einen Grundlagenlehrgang ist zu verwenden.

In der Urkunde sind die Prüfungen für jedes Modul mit dem jeweiligen Prüfungsdatum und der entsprechenden Fassung der Anlage I von Anhang III (Teil-66) anzugeben.

Seite 1 von 1

ANERKENNUNGSURKUNDE

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].147.[XXXX].[YYYYY]

Die vorliegende Anerkennungsurkunde wird ausgestellt für:

[NAME]

[GEBURTSDATUM UND -ORT]

durch:

[NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].147.[XXXX].

Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal, dem die Durchführung der Ausbildung und Abnahme von Prüfungen gemäß seinem Genehmigungsbedingungen und Anhang IV (Teil-147) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 genehmigt ist.

Durch die vorliegende Urkunde wird bestätigt, dass die oben genannte Person gemäß der geltenden Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission entweder den genehmigten Grundlagenlehrgang (**) absolviert oder die nachstehend aufgeführte Grundlagenprüfung (**) abgelegt hat.

[GRUNDLAGENLEHRGANG (**)] oder/und [GRUNDLAGENPRÜFUNG (**)]

[LISTE der TEIL-66 MODULE/DATUM DER PRÜFUNG]

Datum: .....

Unterschrift: .....

Für: [NAME DES BETRIEBS]

EASA-Formblatt 148 Ausgabe 3
(*) Oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.
(**) Nicht Zutreffendes streichen.

2. **Musterlehrgang und Musterprüfung**

Für die Anerkennung des Abschlusses entweder des theoretischen Teils oder des praktischen Teils oder des Abschlusses von beiden Teilen der Ausbildung für die Musterberechtigung ist das Urkundenmuster für einen Musterlehrgang ist zu verwenden.

In der Urkunde ist die in dem Lehrgang behandelte Kombination aus Luftfahrzeugzelle und Triebwerk anzugeben.

Die entsprechenden Referenzzeilen sind gegebenenfalls zu streichen, und im Kasten „Art des Musterlehrgangs" ist anzugeben, ob lediglich der theoretische Teil, der praktische Teil oder der theoretische und der praktische Teil absolviert wurden.

Aus der Urkunde muss eindeutig hervorgehen, ob es sich bei dem Lehrgang um einen vollständigen oder einen reduzierten Lehrgang (z. B. über die Luftfahrzeugzelle, Triebwerke, Avionik/Elektrik) oder eine Unterschiedsschulung auf der Grundlage der bisherigen Erfahrungen des Teilnehmers handelt, z. B. A340-Lehrgang (CFM) für A320-Techniker. Bei reduzierten Lehrgängen ist in der Urkunde anzugeben, ob die Schnittstellenbereiche abgedeckt wurden oder nicht.

Seite 1 von 1

ANERKENNUNGSURKUNDE

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].147.[XXXX].[YYYYY]

Die vorliegende Anerkennungsurkunde wird ausgestellt für:

[NAME]

[GEBURTSDATUM UND -ORT]

durch:

[NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].147.[XXXX].

Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal, dem die Durchführung der Ausbildung und Abnahme von Prüfungen gemäß seinen Genehmigungsbedingungen und Anhang IV (Teil-147) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 genehmigt ist.

Durch die vorliegende Urkunde wird bestätigt, dass die oben genannte Person den theoretischen (**) und/oder praktischen Teil (**) des unten genannten genehmigten Luftfahrzeugmusterlehrgangs sowie die zugehörigen Prüfungen gemäß der geltenden Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission absolviert hat.

[LUFTFAHRZEUGMUSTERLEHRGANG (**)]

[BEGINN UND ENDE DES LEHRGANGS]

[ANGABE DER THEORETISCHEN ODER PRAKTISCHEN TEILE]

oder

[LUFTFAHRZEUGMUSTERPRÜFUNG (**)]

[ENDDATUM]

Datum: .....

Unterschrift: .....

Für: [NAME DES BETRIEBS]

EASA-Formblatt 149 Ausgabe 4
(*) Oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.
(**) Nicht Zutreffendes streichen.";

ANHANG V

Anhang Va der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis erhält folgende Fassung:

„INHALTSVERZEICHNIS

T.1 Zuständige Behörde

Abschnitt A — Technische Anforderungen

Unterabschnitt A — ALLGEMEINES

T.A.101 Geltungsbereich

Unterabschnitt B — ANFORDERUNGEN

T.A.201 Verantwortlichkeiten

Unterabschnitt E — INSTANDHALTUNGSBETRIEB

T.A.501 Instandhaltungsbetrieb

Unterabschnitt G — | ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN FÜR UNTERNEHMEN ZUR FÜHRUNG DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT, DIE GEMÄSS ANHANG Vc (TEIL-CAMO) GENEHMIGT SIND

T.A.701 Geltungsbereich

T.A.704 Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

T.A.706 Anforderungen an das Personal

T.A.708 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

T.A.709 Dokumentation

T.A.711 Rechte

T.A.712 Managementsystem

T.A.714 Führung von Aufzeichnungen

T.A.715 Fortdauer der Gültigkeit

T.A.716 Beanstandungen

Abschnitt B — Zusätzliches Verfahren für zuständige Behörden

Unterabschnitt A — Allgemeines

T.B.101 Geltungsbereich

T.B.104 Führung von Aufzeichnungen

Unterabschnitt B — Zuständigkeit

T.B.201 Verantwortlichkeiten

T.B.202 Beanstandungen

Unterabschnitt G — | ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN FÜR UNTERNEHMEN ZUR FÜHRUNG DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT, DIE GEMÄSS ANHANG Vc (TEIL-CAMO) GENEHMIGT SIND

T.B.702 Erstzertifizierungsverfahren

T.B.704 Fortdauernde Aufsicht

T.B.705 Beanstandungen und Abhilfemaßnahmen“

2. Abschnitt A wird wie folgt geändert:

a) Punkt T.A.101 erhält folgende Fassung:

„**T.A.101 Geltungsbereich**

In diesem Abschnitt werden die Anforderungen festgelegt, mit denen gewährleistet wird, dass die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der in Artikel 1 Buchstabe b genannten Luftfahrzeuge unter Einhaltung der grundlegenden Anforderungen von Anhang V der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates erfolgt.

Es werden auch die Bedingungen festgelegt, die von den Personen und Unternehmen zu erfüllen sind, die für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und für die Instandhaltung solcher Luftfahrzeuge verantwortlich sind.“

b) die Überschrift von Unterabschnitt G erhält folgende Fassung:

„ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN FÜR UNTERNEHMEN ZUR FÜHRUNG DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT, DIE GEMÄSS ANHANG Vc (TEIL-CAMO) GENEHMIGT SIND“

c) Punkt T.A.701 erhält folgende Fassung:

„**T.A.701 Geltungsbereich**

Dieser Unterabschnitt enthält die Anforderungen, die zusätzlich zu den Anforderungen in Anhang Vc (Teil-CAMO) von einem Unternehmen zu erfüllen sind, dem in Übereinstimmung mit diesem Anhang die Kontrolle über die Wahrnehmung der in Punkt T.A.201 genannten Aufgaben genehmigt wurde.“

d) Punkt T.A.704 erhält folgende Fassung:

„**T.A.704 Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

Zusätzlich zu den Anforderungen von Punkt CAMO.A.300 gilt, dass das Handbuch Verfahren enthalten muss, die festlegen, wie das Unternehmen die Einhaltung der Anforderungen dieses Anhangs sicherstellt.“

e) Punkt T.A.706 erhält folgende Fassung:

„**T.A.706 Anforderungen an das Personal**

Zusätzlich zu den Anforderungen von Punkt CAMO.A.305 gilt, dass das in Punkt CAMO.A.305(a)(3) bis (a)(5) und (b)(2) genannte Personal über angemessene Kenntnisse der anwendbaren Rechtsvorschriften der Drittländer verfügen muss, in denen das Luftfahrzeug eingetragen ist.“

f) in Punkt T.A.708 erhält der erste Absatz folgende Fassung:

„Ungeachtet Punkt CAMO.A.315 muss das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für ein Luftfahrzeug, das gemäß den Anforderungen dieses Anhangs geführt wird,“

g) Punkt T.A.709 erhält folgende Fassung:

„**T.A.709 Dokumentation**

„Ungeachtet Punkt CAMO.A.325 muss das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für jedes Luftfahrzeug, das gemäß den Anforderungen dieses Anhangs geführt wird, über die anzuwendenden und vom Eintragungsstaat akzeptierten Instandhaltungsunterlagen, verfügen und diese anwenden.“

h) die Punkte T.A.711 und T.A.712 erhalten folgende Fassung:

„**T.A.711 Rechte**

Ein gemäß Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigtes Unternehmen kann die in Punkt T.A.708 festgelegten Aufgaben für die in seinem Luftverkehrsbetreiberzeugnis aufgeführten Luftfahrzeuge wahrnehmen, sofern das Unternehmen von der zuständigen Behörde genehmigte Verfahren zur Gewährleistung der Einhaltung der Anforderungen dieses Anhangs festgelegt hat.

T.A.712 Managementsystem

Zusätzlich zu den Anforderungen von Punkt CAMO.A.200 muss das Unternehmen die Einhaltung der Anforderungen dieses Anhangs sicherstellen.“

i) die Punkte T.A.714, T.A.715 und T.A.716 erhalten folgende Fassung:

„**T.A.714 Führung von Aufzeichnungen**

Zusätzlich zu den Anforderungen von Punkt CAMO.A.220(a) hat das Unternehmen die in Punkt T.A.201(1)(j) vorgeschriebenen Aufzeichnungen zu führen.

T.A.715 Fortdauer der Gültigkeit

Zusätzlich zu den Bedingungen von Punkt CAMO.A.135 gelten für die Fortdauer der Gültigkeit der Genehmigung für ein Unternehmen, das die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit führt, die folgenden Bedingungen:

a) das Unternehmen erfüllt die anwendbaren Anforderungen dieses Anhangs und

b) das Unternehmen stellt sicher, dass von der zuständigen Behörde ermächtigten Personen Zugang zu allen seinen Einrichtungen, Luftfahrzeugen oder Dokumenten gewährt wird, die im Zusammenhang mit seinen – auch im Unterauftrag vergebenen – Tätigkeiten stehen, damit diese sich von der Einhaltung der Bestimmungen dieses Anhangs überzeugen können.

T.A.716 Beanstandungen

a) Nach Erhalt einer Mitteilung über Beanstandungen gemäß Punkt T.B.705 muss das Unternehmen

1. die Ursache oder Ursachen für die Nichteinhaltung und die dazu beitragenden Faktoren ermitteln,

2. einen Plan mit Abhilfemaßnahmen ausarbeiten, annehmen und umsetzen,

3. der zuständigen Behörde glaubhaft nachweisen, dass die erforderlichen Abhilfemaßnahmen getroffen wurden, um der Beanstandung zu begegnen.

b) Die in Punkt (a)(1) bis 3 genannten Maßnahmen müssen innerhalb der von der zuständigen Behörde gemäß Punkt T.B.705 festgelegten Frist durchgeführt werden."

3. Abschnitt B wird wie folgt geändert:

a) die Überschrift erhält folgende Fassung:

„ZUSÄTZLICHES VERFAHREN FÜR ZUSTÄNDIGE BEHÖRDEN"

b) die Überschrift von Unterabschnitt G erhält folgende Fassung:

„ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN FÜR UNTERNEHMEN ZUR FÜHRUNG DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT, DIE GEMÄSS ANHANG Vc (TEIL-CAMO) GENEHMIGT SIND"

c) Punkt T.B.702 erhält folgende Fassung:

„**T.B.702 Erstzertifizierungsverfahren**

Zusätzlich zu den Anforderungen von Punkt CAMO.B.310 muss die zuständige Behörde prüfen und feststellen, dass diese Verfahren den Anforderungen dieses Anhangs entsprechen und prüfen, ob das Unternehmen die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt."

d) die Punkte T.B.704 und T.B.705 erhalten folgende Fassung:

„**T.B.704 Fortdauernde Aufsicht**

Zusätzlich zu den Anforderungen von Punkt CAMO.B.305 überprüft die zuständige Behörde in jedem Aufsichtsplanungszyklus eine repräsentative Stichprobe der in Artikel 1 Buchstabe b genannten Luftfahrzeuge, die von dem Unternehmen geführt werden.

T.B.705 Beanstandungen und Abhilfemaßnahmen

Im Fall von Unternehmen, die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von in Artikel 1 Buchstabe b genannten Luftfahrzeugen führen, wendet die zuständige Behörde bei der Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen dieses Anhang durch das Unternehmen die in Punkt CAMO.B.350 enthaltenen Anforderungen an."

ANHANG VI

„ANHANG Vb

(Teil-ML)

INHALT

ML.1

ABSCHNITT A — TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

UNTERABSCHNITT A — ALLGEMEINES

ML.A.101 Geltungsbereich

UNTERABSCHNITT B — ZUSTÄNDIGKEIT

ML.A.201 Verantwortlichkeiten

ML.A.202 Meldung besonderer Ereignisse

UNTERABSCHNITT C — AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

ML.A.301 Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ML.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

ML.A.303 Lufttüchtigkeitsanweisungen

ML.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen

ML.A.305 Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs

ML.A.307 Übergabe der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs

UNTERABSCHNITT D — INSTANDHALTUNGSNORMEN

ML.A.401 Instandhaltungsunterlagen

ML.A.402 Durchführung der Instandhaltung

ML.A.403 Mängel am Luftfahrzeug

UNTERABSCHNITT E — KOMPONENTEN

ML.A.501 Klassifizierung und Einbau

ML.A.502 Instandhaltung von Komponenten

ML.A.503 Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung

ML.A.504 Überwachung nicht betriebstüchtiger Komponenten

UNTERABSCHNITT H — FREIGABEBESCHEINIGUNG (CRS)

ML.A.801 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

ML.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten

ML.A.803 Berechtigung des Piloten/Eigentümers

UNTERABSCHNITT I — BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT (ARC)

ML.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ML.A.902 Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit

ML.A.903 Verfahren zur Prüfung der Lufttüchtigkeit

ML.A.904 Qualifikation des Lufttüchtigkeitsprüfpersonals

ML.A.905 Registerwechsel von Luftfahrzeugen innerhalb der Union

ML.A.906 Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die Union importierten Luftfahrzeugen

ML.A.907 Beanstandungen

ABSCHNITT B — VERFAHREN FÜR ZUSTÄNDIGE BEHÖRDEN

UNTERABSCHNITT A — ALLGEMEINES

ML.B.101 Geltungsbereich

ML.B.102 Zuständige Behörde

ML.B.104 Führung der Aufzeichnungen

ML.B.105 Gegenseitiger Informationsaustausch

UNTERABSCHNITT B — ZUSTÄNDIGKEIT

ML.B.201 Verantwortlichkeiten

UNTERABSCHNITT C — AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

ML.B.302 Ausnahmen

ML.B.303 Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ML.B.304 Widerruf, Aussetzung und Einschränkung

UNTERABSCHNITT I — BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT (ARC)

ML.B.902 Prüfung der Lufttüchtigkeit durch die zuständige Behörde

ML.B.903 Beanstandungen

Anlage I — Vertrag über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Anlage II — Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer

Anlage III — Komplexe Instandhaltungsaufgaben, die nicht vom Piloten/Eigentümer freigegeben werden dürfen

Anlage IV — Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formblatt 15c)

ML.1

a) Gemäß Artikel 3 Absatz 2 gilt dieser Anhang (Teil-ML) für folgende andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmens eingetragen sind:

   1. Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von bis zu 2 730 kg,

   2. Drehflügler mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 1 200 kg, die für höchstens vier Insassen zugelassen sind,

   3. sonstige ELA2-Luftfahrzeuge.

b) Für die Zwecke dieses Anhangs ist die zuständige Behörde die Behörde, die vom Eintragungsmitgliedstaat des Luftfahrzeugs benannt wurde.

c) Für die Zwecke dieses Anhangs bezeichnet der Ausdruck

   1. „unabhängiges freigabeberechtigtes Personal“ freigabeberechtigtes Personal, das nicht im Auftrag eines genehmigten Instandhaltungsbetriebs arbeitet und das eine der folgenden Anforderungen erfüllt:

      i) entweder die Anforderungen von Anhang III (Teil-66) oder

      ii) für Luftfahrzeuge, auf die Anhang III (Teil 66) keine Anwendung findet, die im Eintragungsmitgliedstaat des Luftfahrzeugs geltenden Anforderungen an das freigabeberechtigte Personal;

   2. „Instandhaltungsbetrieb“ eine Organisation, die über eine Genehmigung verfügt, die nach einem der folgendem Verfahren erteilt wurde:

      i) Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F,

      ii) Anhang II (Teil-145) Abschnitt A,

      iii) Anhang Vd (Teil-CAO) Abschnitt A.

   3. „Eigentümer“ die Person, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zuständig ist, d. h.

      i) der eingetragene Eigentümer des Luftfahrzeugs oder

      ii) der Leasingnehmer im Falle eines Leasingvertrags oder

      iii) der Betreiber.

ABSCHNITT A

TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

UNTERABSCHNITT A

ALLGEMEINES

ML.A.101 Geltungsbereich

In diesem Abschnitt werden die zur Sicherstellung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zu ergreifenden Maßnahmen festgelegt. Zudem werden die Bedingungen festgelegt, die von den an diesen Tätigkeiten beteiligten Personen oder Organisationen zu erfüllen sind.

UNTERABSCHNITT B

ZUSTÄNDIGKEIT

ML.A.201 Verantwortlichkeiten

a) Der Eigentümer des Luftfahrzeugs ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich und muss gewährleisten, dass Flüge nur stattfinden, wenn alle folgenden Anforderungen erfüllt sind:

   1. das Luftfahrzeug befindet sich in einem lufttüchtigen Zustand;

   2. Betriebs- und Notfallausrüstungen sind korrekt eingebaut und betriebsbereit oder sind deutlich als nicht betriebsbereit gekennzeichnet;

   3. es liegt ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis vor;

   4. die Instandhaltung des Luftfahrzeugs erfolgt nach dem in Punkt ML.A.302 genannten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm (AMP).

b) Abweichend von Punkt (a) gelten bei geleasten Luftfahrzeugen die Verantwortlichkeiten nach Punkt (a) für den Leasingnehmer, wenn er entweder im Eintragungsdokument des Luftfahrzeugs oder im Leasingvertrag ausgewiesen ist.

c) Die Verantwortung für die Durchführung der Instandhaltungsaufgaben liegt bei den Personen oder Organisationen, die Luftfahrzeuge und Komponenten instandhalten.

d) Die Verantwortung für die zufriedenstellende Durchführung der Vorflugkontrolle liegt beim verantwortlichen Piloten des Luftfahrzeugs. Die Vorflugkontrolle ist von dem Piloten oder einer anderen qualifizierten Person durchzuführen, jedoch nicht notwendigerweise von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder von freigabeberechtigtem Personal.

e) Für Luftfahrzeuge, die von gewerblichen zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO) und gewerblichen erklärten Ausbildungsorganisationen (DTO) nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 betrieben werden, oder die nicht gemäß Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 (Teil-NCO) betrieben werden oder die im Einklang mit Anhang II (Teil-BOP) Teilabschnitt ADD der Verordnung (EU) 2018/395 oder Anhang II (Teil-SAO) Teilabschnitt DEC der Verordnung (EU) 2018/1976 (*) betrieben werden' muss der Betreiber

   1. über eine Genehmigung als CAMO oder CAO für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit seines Luftfahrzeugs gemäß Anhang Vc (Teil-CAMO) oder Anhang Vd (Teil-CAO) verfügen oder ein solches Unternehmen bzw. eine solche Organisation unter Verwendung des Vertrags gemäß Anlage I unter Vertrag nehmen;

   2. sicherstellen, dass alle Instandhaltungsarbeiten von nach Punkt ML.1(c)(2) genehmigten Instandhaltungsbetrieben durchgeführt werden;

   3. sicherstellen, dass die Anforderungen nach Punkt (a) erfüllt sind.

f) Für Luftfahrzeuge, die nicht unter Punkt (e) fallen, kann der Eigentümer des Luftfahrzeugs, um den Anforderungen nach Punkt (a) zu genügen, die Aufgaben im Zusammenhang mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vertraglich an ein(e) gemäß Anhang Vc (Teil-CAMO) oder Anhang Vd (Teil-CAO) als CAMO oder CAO genehmigte(s) Unternehmen bzw. Organisation vergeben. In diesem Fall hat das unter Vertrag genommene Unternehmen die Verantwortung für die ordnungsgemäße Erfüllung dieser Aufgaben zu tragen, und es ist ein schriftlicher Vertrag gemäß Anlage I dieses Anhangs zu schließen. Schließt der Eigentümer keinen Vertrag mit einem solchen Unternehmen, so ist der Eigentümer für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich.

g) Der Eigentümer hat der zuständigen Behörde Zugang zum Luftfahrzeug und zu den Luftfahrzeugaufzeichnungen zu gewähren, damit die zuständige Behörde feststellen kann, ob das Luftfahrzeug die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt.

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission vom 14. Dezember 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 326 vom 20.12.2018, S. 64).

ML.A.202 Meldung besonderer Ereignisse

a) Unbeschadet der in Anhang II (Teil-145) und Anhang Vc (Teil-CAMO) genannten Meldepflichten hat jede nach Punkt ML.A.201 verantwortliche Personen oder Organisation jeden an einem Luftfahrzeug oder einer Komponente festgestellten Zustand zu melden, der die Flugsicherheit gefährdet, und zwar

1. der vom Eintragungsmitgliedstaat des Luftfahrzeugs benannten zuständigen Behörde und, sofern abweichend vom Eintragungsmitgliedstaat, der vom Mitgliedstaat des Betreibers benannten zuständigen Behörde;

2. der für die Musterbauart oder die Ergänzungen zur Musterbauart verantwortlichen Organisation.

b) Die in Punkt (a) genannten Meldungen müssen in einer Weise erfolgen, die von der nach Punkt (a) zuständigen Behörde festgelegt wurde, wobei die meldende Person oder Organisation alle einschlägigen Informationen über den ihr bekannten Zustand angeben muss.

c) Erfolgt die Instandhaltung oder die Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs auf der Grundlage eines schriftlichen Vertrags, hat die für diese Tätigkeiten verantwortliche Person oder Organisation jeden in Punkt (a) genannten Zustand auch dem Eigentümer des Luftfahrzeugs sowie, falls abweichend, dem bzw. des betreffenden CAMO oder CAO zu melden.

d) Die Person oder Organisation legt die in den Punkten (a) und (c) genannten Meldungen sobald wie möglich, jedoch nicht später als 72 Stunden ab dem Zeitpunkt vor, an dem die Person oder Organisation den Zustand festgestellt hat, der Gegenstand der Meldung ist, sofern nicht außergewöhnliche Umstände dem entgegenstehen.

UNTERABSCHNITT C

AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

ML.A.301 Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs und die Betriebstüchtigkeit der Betriebs- und Notfallausrüstung müssen sichergestellt werden durch

a) die Durchführung von Vorflugkontrollen;

b) die – je nach Sachlage – in Übereinstimmung mit den in Punkt ML.A.304 bzw. Punkt ML.A.401 genannten Unterlagen erfolgende Korrektur von Mängeln oder Schäden, die den sicheren Betrieb beeinträchtigen, unter Berücksichtigung der Mindestausrüstungsliste (MEL) und der Konfigurationsabweichungsliste, sofern vorhanden;

c) die Durchführung sämtlicher Instandhaltung in Einklang mit dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm nach Punkt ML.A.302;

d) die Befolgung aller zutreffenden

1. Lufttüchtigkeitsanweisungen (AD),

2. betrieblichen Anweisungen mit einer Auswirkung auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit,

3. von der Agentur vorgegebenen Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit,

4. von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem erlassenen Maßnahmen,

e) die Durchführung von Änderungen und Reparaturen in Übereinstimmung mit Punkt ML.A.304,

f) Instandhaltungstestflüge, falls erforderlich.

ML.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

a) Die Instandhaltung jedes Luftfahrzeugs ist gemäß einem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm zu gestalten.

b) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm und alle nachfolgenden Änderungen müssen entweder

1. vom Eigentümer gemäß Punkt ML.A.302(c)(7) erklärt werden, wenn die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs nicht von einem CAMO oder einer CAO geführt wird; oder

2. von dem bzw. der für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlichen CAMO oder CAO genehmigt werden.

Der Eigentümer, der das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm gemäß Punkt (b)(1) erklärt, oder die Organisation, die das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm gemäß Punkt (b)(2) genehmigt, hat das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm auf dem neuesten Stand zu halten.

c) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

1. muss eindeutige Angaben zum Eigentümer des Luftfahrzeugs und zum betreffenden Luftfahrzeug, einschließlich eventuell eingebautem Motor und Propeller, enthalten;

2. muss entweder

   a) die Aufgaben oder Inspektionen gemäß dem unter Punkt (d) genannten geltenden Mindestinspektionsprogramm (MIP) oder

   b) die Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) umfassen, die vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung (DAH) herausgegeben wurden;

3. kann zusätzliche Instandhaltungsmaßnahmen zu den in Punkt (c)(2) genannten oder alternative Instandhaltungsmaßnahmen zu den unter Punkt (c)(2)(b) genannten Instandhaltungsmaßnahmen enthalten, und zwar auf Vorschlag des Eigentümers, des CAMO oder der CAO, sobald sie gemäß Punkt (b) genehmigt oder erklärt wurden. Alternative Instandhaltungsmaßnahmen zu den in Punkt (c)(2)(b) genannten dürfen nicht weniger restriktiv sein als die im geltenden Mindestinspektionsprogramm festgelegten Maßnahmen;

4. muss alle zwingend vorgeschriebenen Angaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten, beispielsweise Lufttüchtigkeitsanweisungen mit Wiederholungsintervallen, den Abschnitt über Beschränkungen der Lufttüchtigkeit (ALS) der Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) und im Datenblatt der Musterzulassung (TCDS) enthaltene besondere Anforderungen an die Instandhaltung;

5. muss Angaben zu allen aufgrund des spezifischen Luftfahrzeugmusters, der Konfiguration des Luftfahrzeugs sowie Art und Spezifität des Betriebs durchzuführenden zusätzlichen Instandhaltungsaufgaben enthalten, wobei mindestens folgende Elemente zu berücksichtigen sind:

   a) spezifische eingebaute Geräte und Änderungen des Luftfahrzeugs;

   b) an dem Luftfahrzeug vorgenommene Reparaturen;

   c) Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung und flugsicherheitsrelevante Komponenten;

   d) Instandhaltungsempfehlungen, beispielsweise die Zeit zwischen Überholungen (TBO), die durch Service Bulletins, Service Letters und sonstige fakultative Serviceinformationen abgegeben werden;

   e) geltende betriebliche Anweisungen oder Anforderungen in Bezug auf die regelmäßige Inspektion bestimmter Ausrüstungen;

   f) besondere Betriebsgenehmigungen;

   g) Nutzung des Luftfahrzeugs und Betriebsumfeld.

6. muss ermitteln, ob die Piloten/Eigentümer zur Durchführung der Instandhaltung berechtigt sind;

7. muss, sofern die Erklärung durch den Eigentümer erfolgt, eine unterzeichnete Erklärung enthalten, in der der Eigentümer erklärt, dass dies das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug mit dem betreffenden Eintragungszeichen ist und dass er die volle Verantwortung für seine Inhalte und vor allem für etwaige Abweichungen von den Empfehlungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung übernimmt;

8. muss, nachdem es vom CAMO oder von der CAO genehmigt wurde, von diesem Unternehmen bzw. dieser Organisation unterzeichnet werden, das bzw. die die Aufzeichnungen zusammen mit der Begründung etwaiger Abweichungen von den Empfehlungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung aufzubewahren hat;

9. muss mindestens einmal jährlich auf seine Wirksamkeit hin überprüft werden. Diese Überprüfung hat entweder

   a) in Verbindung mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs die Person durchzuführen, die die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs überprüft;

   b) das CAMO oder die CAO durchzuführen, das bzw. die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs in den Fällen führt, in denen die Überprüfung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms nicht in Verbindung mit einer Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgt.

   Werden bei der Überprüfung Mängel des Luftfahrzeugs festgestellt, die auf Mängel beim Inhalt des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms zurückzuführen sind, so ist das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm entsprechend zu ändern. In diesem Fall hat die Person, die die Überprüfung durchführt, die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats zu unterrichten, wenn sie mit den vom Eigentümer, vom CAMO oder von der CAO getroffenen Maßnahmen zur Änderung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms nicht einverstanden ist. Die zuständige Behörde muss unter Hinweis auf die entsprechenden Beanstandungen entscheiden, welche Änderungen des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms erforderlich sind, und gegebenenfalls gemäß Punkt ML.B.304 reagieren.

d) Ein Mindestinspektionsprogramm

1. muss folgende Inspektionsintervalle umfassen:

   a) für Flugzeuge, Reisemotorsegler (TMG) und Ballone alle Jahres- bzw. 100-Stunden-Intervalle, je nachdem, was früher eintritt, wobei eine Toleranz von einem Monat bzw. 10 Stunden angewandt werden kann. Das nächste Intervall ist ab dem Zeitpunkt der Inspektion zu berechnen;

   b) für Segelflugzeuge und Motorsegler (außer TMG) alle Jahresintervalle, auf die eine Toleranz von einem Monat verwendet werden kann. Das nächste Intervall ist ab dem Zeitpunkt der Inspektion zu berechnen;

2. muss je nach Luftfahrzeugmuster Folgendes umfassen:

   a) Wartungsaufgaben gemäß den Anforderungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung;

   b) Inspektion der Markierungen;

   c) Überprüfung von Wägungsaufzeichnungen und Wägung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, der Verordnung (EU) 2018/395 und der Verordnung (EU) 2018/1976;

   d) Funktionsprüfung des Transponders (sofern eingebaut);

   e) Funktionsprüfung des Pitot-Statik-Systems;

   f) bei Flugzeugen:

      i) Funktionsprüfungen von Leistung und Drehzahl (RPM), Magnetzündern, Kraftstoff- und Öldruck, Motortemperaturen;

      ii) bei Motoren mit automatischer Motorsteuerung das veröffentlichte Verfahren für den Prüflauf;

      iii) bei Motoren mit Trockensumpfschmierung, Motoren mit Turboladern und flüssigkeitsgekühlten Motoren Funktionsprüfung auf Anzeichen von Störungen des Flüssigkeitskreislaufs;

   g) Inspektion des Zustands und der Befestigung der strukturellen Elemente, Systeme und Komponenten für die folgenden Bereiche:

      i) für Flugzeuge:

         Zelle, Kabine und Cockpit, Fahrwerk, Flügel- und Mittelteil, Flugsteuerung, Leitwerk, Avionik und Elektrik, Triebwerk, Kupplungen und Getriebe, Propeller und verschiedene Systeme, wie das ballistische Rettungssystem;

      ii) für Segelflugzeuge und Motorsegler:

         Zelle, Kabine und Cockpit, Fahrwerk, Flügel- und Mittelteil, Leitwerk, Avionik und Elektrik, Motor (für Motorsegler) und verschiedene Systeme, wie herausnehmbarer Ballast und/oder Bremsschirm und Steuerelemente sowie Wasserballastsystem;

      iii) für Heißluftballone:

         Hülle, Brenner, Korb, Kraftstoffbehälter, Ausrüstungen und Instrumente;

      iv) für Gasballone:

         Hülle, Korb, Ausrüstungen und Instrumente.

   Solange dieser Anhang kein Mindestinspektionsprogramm für Luftschiffe und Drehflügler enthält, wird deren Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm auf der Grundlage der vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung herausgegebenen Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt (c)(2)(b) festgelegt.

e) Abweichend von den Punkten (b) und (c) ist eine Erklärung des Eigentümers bzw. eine Genehmigung durch ein CAMO oder eine CAO nicht erforderlich, und ein Dokument über das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm muss nicht vorgelegt werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

   1. alle vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung herausgegebenen Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit werden ohne Abweichungen befolgt;

   2. alle durch Service Bulletins, Service Letters und sonstige fakultative Serviceinformationen abgegebenen Instandhaltungsempfehlungen, beispielsweise die Zeit zwischen Überholungen (TBO), werden ohne Abweichungen befolgt;

   3. es sind keine zusätzlichen Instandhaltungsaufgaben auszuführen, die sich aus Folgendem ergeben:

      a) spezifische eingebaute Geräte und Änderungen des Luftfahrzeugs;

      b) an dem Luftfahrzeug vorgenommene Reparaturen;

      c) Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung und flugsicherheitsrelevante Komponenten;

      d) besondere Betriebsgenehmigungen;

      e) Nutzung des Luftfahrzeugs und Betriebsumfeld.

   4. Piloten/Eigentümer sind zur Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer berechtigt.

   Diese Ausnahme ist nicht anwendbar, wenn der Pilot/Eigentümer oder – im Falle von Luftfahrzeugen im gemeinsamen Eigentum – einer der Piloten/Eigentümer die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer nicht durchführen darf, weil dies im erklärten oder genehmigten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm anzugeben ist.

f) Sind die Bedingungen gemäß Punkt (e)(1) bis (4) erfüllt, muss das für das Luftfahrzeug geltende Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm Folgendes umfassen:

1. die vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung herausgegebenen Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit;
2. die Instandhaltungsempfehlungen, beispielsweise die Zeit zwischen Überholungen (TBO), die durch Service Bulletins, Service Letters und sonstige fakultative Serviceinformationen abgegeben werden;
3. die zwingend vorgeschriebenen Informationen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, beispielsweise Lufttüchtigkeitsanweisungen mit Wiederholungsintervallen, der Abschnitt über Beschränkungen der Lufttüchtigkeit (ALS) der Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) und im Datenblatt der Musterzulassung (TCDS) enthaltene besondere Anforderungen an die Instandhaltung;
4. die Aufgaben aufgrund spezieller betrieblicher Anweisungen oder Luftraum-Anweisungen oder Anforderungen in Bezug auf bestimmte Instrumente und Ausrüstungen.

ML.A.303 Lufttüchtigkeitsanweisungen

Alle einschlägigen Lufttüchtigkeitsanweisungen müssen gemäß den Anforderungen dieser Lufttüchtigkeitsanweisung durchgeführt werden, sofern von der Agentur nichts anderes vorgegeben wird.

ML.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen

Eine Person oder Organisation, die ein Luftfahrzeug oder eine Komponente repariert, muss alle Schäden bewerten. Änderungen und Reparaturen sind – je nach Sachlage – auf folgender Grundlage zu bewerten:

a) den von der Agentur genehmigten Unterlagen; oder

b) den von einem nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 zugelassenen Entwicklungsbetrieb genehmigten Unterlagen; oder

c) den in den Anforderungen nach Anhang I (Teil-21) Punkt 21.A.90B bzw. Punkt 21.A.431B der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 enthaltenen Unterlagen.

ML.A.305 Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs

a) Nach Beendigung von Instandhaltungsarbeiten muss die zugehörige Freigabebescheinigung (CRS) gemäß Punkt ML.A.801 im System der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs erfasst werden. Jede Eintragung hat so bald wie möglich, spätestens jedoch 30 Tage nach Abschluss der Instandhaltungsaufgabe zu erfolgen.

b) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen – je nach Sachlage – aus einem Luftfahrzeug-Bordbuch, einem oder mehreren Motorbetriebstagebüchern oder den Betriebsblättern der Motorbaugruppen, einem oder mehreren Betriebstagebüchern für Propeller und den Betriebsblättern für Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung bestehen.

c) In die Luftfahrzeug-Bordbücher müssen das Luftfahrzeugmuster und das Eintragungskennzeichen sowie das Datum zusammen mit der Gesamtflugzeit, den Flugzyklen und den Landungen eingetragen werden.

d) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen folgende Angaben enthalten:

1. den aktuellen Stand der von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem erlassenen Maßnahmen;
2. den aktuellen Stand der Änderungen, Reparaturen und sonstigen Instandhaltungsempfehlungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung;
3. den aktuellen Stand der Einhaltung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms;
4. den aktuellen Stand der Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung;
5. den aktuellen Wägebericht;
6. die aktuelle Liste aufgeschobener Instandhaltungsarbeiten.

e) Zusätzlich zur genehmigten Freigabebescheinigung, EASA-Formblatt 1 entsprechend Anhang I (Teil-M) Anlage II oder einer gleichwertigen Bescheinigung, müssen die folgenden, für alle eingebauten Komponenten (z. B. Motor, Propeller, Motorbaugruppe oder Komponente mit Lebensdauerbegrenzung) relevanten Angaben in das jeweilige Motor- oder Propeller-Betriebstagebuch, das Betriebsblatt für die Motorbaugruppe oder für Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung aufgenommen werden:

1. Kennzeichnung der Komponente;
2. das Muster, die Seriennummer und, sofern zutreffend, das Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs, des Motors, des Propellers, der Motorbaugruppe oder der Komponente mit Lebensdauerbegrenzung, in das/den/die die betreffende Komponente eingebaut wurde, zusammen mit dem Bezug auf den Einbau und den Ausbau der Komponente;

3. das Datum zusammen mit der von der betreffenden Komponente zurückgelegten Gesamtflugzeit, den Flugzyklen, den Landungen und der Kalenderzeit, sofern für die betreffende Komponente relevant;

4. die für die Komponente geltenden Angaben nach Punkt d.

f) Die für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und die Aufgaben nach Punkt ML.A.201 verantwortliche Person oder Organisation muss die Aufzeichnungen nach Punkt ML.A.305 führen und der zuständigen Behörde auf deren Verlangen vorlegen.

g) Alle Einträge in die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen klar und genau sein. Wenn es erforderlich ist, einen Eintrag zu korrigieren, so muss die Korrektur in einer Weise erfolgen, die den Originaleintrag deutlich erkennen lässt.

h) Ein Eigentümer muss sicherstellen, dass ein System eingerichtet wird, um die im Folgenden angegebenen Aufzeichnungen für die vorgeschriebenen Zeiträume aufzubewahren:

1. sämtliche ausführlichen Instandhaltungsaufzeichnungen für das Luftfahrzeug und für darin eingebaute lebensdauerbegrenzte Komponenten bis zu dem Zeitpunkt, an dem die darin enthaltenen Informationen von neuen, in Umfang und Detail gleichwertigen Informationen ersetzt werden, jedoch für mindestens 36 Monate nach Freigabe des Luftfahrzeugs oder der Komponente;

2. die Gesamtdauer, d. h. Stunden, Kalenderzeit, Zyklen und Landungen, während der das Luftfahrzeug und alle lebensdauerbegrenzten Komponenten in Betrieb waren, für mindestens zwölf Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurde;

3. die Zeit, d. h. Stunden, Kalenderzeit, Zyklen und Landungen, je nach Zweckmäßigkeit, seit der letzten planmäßigen Instandhaltung der lebensdauerbegrenzten Komponente, mindestens bis zu einer erneuten planmäßigen Instandhaltung in gleichwertigem Umfang und Detail;

4. den gültigen Stand der Einhaltung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms, zumindest bis die planmäßige Instandhaltung des Luftfahrzeugs oder der Komponente durch andere planmäßige, in Umfang und Detail gleichwertige Instandhaltungsarbeiten ersetzt werden;

5. den gültigen Stand der auf das Luftfahrzeug und die Komponente anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen für mindestens zwölf Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurde;

6. Einzelheiten aktueller Änderungen und Reparaturen an dem Luftfahrzeug, dem (den) Motor(en), Propeller(n) und allen anderen für die Lufttüchtigkeit wesentlichen Komponenten mindestens zwölf Monate, nachdem sie auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurden.

ML.A.307 Übergabe der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs

a) Wird ein Luftfahrzeug auf Dauer von einem Eigentümer an einen anderen übergeben, so muss der übergebende Eigentümer sicherstellen, dass die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Punkt ML.A.305 ebenfalls übergeben werden.

b) Der Eigentümer muss sicherstellen, dass bei vertraglicher Verpflichtung eines CAMO oder einer CAO die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Punkt ML.A.305 ebenfalls an dieses Unternehmen übergeben werden.

c) Die Fristen für die Aufbewahrung der Aufzeichnungen nach Punkt ML.A.305(h) gelten weiterhin für den neuen Eigentümer bzw. das CAMO oder die CAO.

UNTERABSCHNITT D

INSTANDHALTUNGSNORMEN

ML.A.401 Instandhaltungsunterlagen

a) Die Person oder Organisation, die ein Luftfahrzeug instandhält, darf bei der Durchführung der Instandhaltung nur die anzuwendenden Instandhaltungsunterlagen verwenden.

b) Im Sinne dieses Anhangs gelten als anzuwendende Instandhaltungsunterlagen:

1. alle geltenden Anforderungen, Verfahren, Standards oder Informationen, die von der zuständigen Behörde oder der Agentur herausgegeben werden;

2. alle anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen;

3. alle anzuwendenden Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die von Inhabern von Musterzulassungen und Ergänzungen zu Musterzulassungen und jeglichen anderen Organisationen herausgegeben wurden, die gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 diese Angaben veröffentlichen;

4. alle anzuwendenden Unterlagen, die gemäß Punkt 145.A.45(d) herausgegeben werden.

ML.A.402 Durchführung der Instandhaltung

a) Die Instandhaltung ist von Instandhaltungsbetrieben durchzuführen, die – je nach Sachlage – über eine Genehmigung nach Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F, Anhang II (Teil-145) oder Anhang Vd (Teil-CAO) verfügen.

b) Im Fall von Instandhaltungsarbeiten, die nicht gemäß Punkt (a) durchgeführt werden, muss die Person, die die Instandhaltung durchführt,

1. für die durchgeführten Aufgaben wie in diesem Anhang vorgeschrieben, qualifiziert sein;
2. sicherstellen, dass der Bereich, in dem die Instandhaltung durchgeführt wird, aufgeräumt und frei von Schmutz und Verunreinigung ist;
3. die Methoden, Techniken, Standards und Anweisungen anwenden, die in den Instandhaltungsunterlagen nach Punkt ML.A.401 festgelegt sind;
4. die Werkzeuge, Ausrüstungen und Materialien verwenden, die in den Instandhaltungsunterlagen nach Punkt ML.A.401 festgelegt sind. Falls erforderlich, müssen Werkzeuge und Ausrüstungen mittels eines amtlich anerkannten Standards geprüft und kalibriert werden;
5. sicherstellen, dass die Instandhaltung innerhalb der auf die Umgebung anzuwendenden Einschränkungen durchgeführt wird, die in den Instandhaltungsunterlagen nach Punkt ML.A.401 festgelegt sind;
6. sicherstellen, dass bei ungünstigen Witterungsverhältnissen oder einer langwierigen Instandhaltung geeignete Einrichtungen genutzt werden;
7. sicherstellen, dass das Risiko mehrfacher Fehler bei der Instandhaltung und das Risiko einer Wiederholung von Fehlern bei identischen Instandhaltungsarbeiten minimiert wird;
8. sicherstellen, dass nach der Durchführung kritischer Instandhaltungsarbeiten eine Methode zur Fehlererkennung angewandt wird;
9. nach Beendigung der Instandhaltung eine generelle Prüfung vornehmen, ob alle Werkzeuge, Ausrüstungen und überschüssigen Teile oder Materialien aus dem Luftfahrzeug oder von der Komponente entfernt wurden und alle abgenommenen Abdeckplatten wieder angebracht wurden.
10. sicherstellen, dass die durchgeführte Instandhaltung insgesamt ordnungsgemäß aufgezeichnet und dokumentiert wird.

ML.A.403 Mängel am Luftfahrzeug

a) Mängel am Luftfahrzeug, durch die die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet wird, müssen vor einem weiteren Flug behoben werden.

b) Folgende Personen können entscheiden, ob ein Mangel die Flugsicherheit nicht ernsthaft gefährdet, und die Behebung des Mangels zurückstellen:

1. der Pilot in Bezug auf Mängel, die nicht erforderliche Luftfahrzeugausrüstung betreffen;
2. der Pilot bei Verwendung der Mindestausrüstungsliste in Bezug auf Mängel, die die erforderliche Luftfahrzeugausrüstung betreffen – andernfalls kann die Behebung dieser Mängel nur vom freigabeberechtigten Personal zurückgestellt werden;
3. der Pilot in Bezug auf andere als die unter Punkt (b)(1) und (2) genannten Mängel, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
   i) das Luftfahrzeug wird gemäß Anhang VII (Teil-NCO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 betrieben oder, im Fall von Ballonen oder Segelflugzeugen, nicht gemäß Anhang II (Teil-BOP) Teilabschnitt ADD der Verordnung (EU) 2018/395 bzw. nicht gemäß Anhang II (Teil-SAO) Teilabschnitt DEC der Verordnung (EU) 2018/1976 betrieben;
   ii) der Pilot stellt die Behebung des Mangels mit Zustimmung des Eigentümers des Luftfahrzeugs oder gegebenenfalls des bzw. der unter Vertrag genommenen CAMO oder CAO zurück;
4. das entsprechend qualifizierte freigabeberechtigte Personal für andere als die unter Punkt (b)(1) und (2) genannten Mängel, sofern die in Punkt (3)(i) und (ii) genannten Bedingungen nicht erfüllt sind.

c) Luftfahrzeugmängel, die die Flugsicherheit nicht ernsthaft gefährden, müssen so schnell wie möglich nach dem Zeitpunkt ihrer Feststellung und innerhalb der in den Instandhaltungsunterlagen festgelegten Fristen behoben werden.

d) Sämtliche vor dem Flug nicht behobenen Mängel müssen in dem in Punkt ML.A.305 genannten System zur Erfassung der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erfasst werden und dem Piloten muss eine Aufzeichnung zur Verfügung stehen.

UNTERABSCHNITT E

KOMPONENTEN

ML.A.501 Klassifizierung und Einbau

a) Sofern in Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F, Anhang II (Teil-145), Anhang Vd (Teil-CAO) dieser Verordnung und Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 nichts anderes angegeben ist, kann eine Komponente nur dann eingebaut werden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

i) sie befindet sich in einem zufriedenstellenden Zustand;

ii) sie wurde gemäß dem EASA-Formblatt 1 oder einem gleichwertigen Dokument nach Anhang I (Teil-M) Anlage II freigegeben;

iii) sie wurde nach Anhang I (Teil-21) Unterabschnitt Q der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 gekennzeichnet.

b) Bevor eine Komponente in ein Luftfahrzeug eingebaut wird, muss die Person oder der genehmigte Instandhaltungsbetrieb sicherstellen, dass die betreffende Komponente für den Einbau geeignet ist, falls verschiedene Änderungsbedingungen oder andere Konfigurationen aufgrund einer Lufttüchtigkeitsanweisung anwendbar sind.

c) Standardteile dürfen nur dann in ein Luftfahrzeug oder eine Komponente eingebaut werden, wenn dieses spezielle Standardteil in den Instandhaltungsunterlagen aufgeführt ist. Standardteile dürfen nur dann eingebaut werden, wenn für sie ein Konformitätsnachweis mit einem Verweis auf den geltenden Standard vorliegt und ihre Herkunft in angemessener Weise nachvollziehbar ist.

d) Roh- und Verbrauchsmaterial darf für ein Luftfahrzeug oder eine Komponente nur verwendet werden, sofern

i) der Hersteller des Luftfahrzeugs oder der Komponente die Verwendung von Roh- oder Verbrauchsmaterial in den einschlägigen Instandhaltungsunterlagen oder nach Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F, Anhang II (Teil-145) oder Anhang Vd (Teil-CAO) gestattet;

ii) dieses Material die erforderliche Spezifikation erfüllt und seine Herkunft in angemessener Weise nachvollziehbar ist;

iii) sämtliche Materialien mit einem Beleg versehen sind, der sich eindeutig auf das jeweilige Material bezieht und der eine Erklärung hinsichtlich seiner Übereinstimmung mit einer Spezifikation sowie einen Hinweis auf die Herstellungs- und Bezugsquelle enthält.

e) Im Fall von Ballonen, bei denen unterschiedliche Kombinationen von Körben, Brennern und Kraftstoffzylindern für eine bestimmte Hülle möglich sind, muss die Person, die sie einbaut, sicherstellen, dass

1. der Korb, der Brenner und/oder die Kraftstoffzylinder gemäß dem Datenblatt der Musterzulassung oder anderen darin genannten Unterlagen eingebaut werden können;

2. der Korb, der Brenner und/oder die Kraftstoffzylinder sich in betriebsfähigem Zustand befinden und über geeignete Instandhaltungsaufzeichnungen verfügen.

ML.A.502 Instandhaltung von Komponenten

a) Vom Eigentümer gemäß Anhang I (Teil-21) Punkt 21.A.307(c) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 akzeptierte Komponenten müssen von jeder Person oder Organisation instand gehalten werden, sofern der Eigentümer sie gemäß den Bedingungen von Punkt 21.A.307(c) des genannten Anhangs erneut akzeptiert. Diese Instandhaltung kommt für die Ausstellung eines EASA-Formblatts 1 gemäß Anhang I (Teil-M) Anlage II nicht infrage und unterliegt den Freigabeanforderungen für Luftfahrzeuge.

b) Die Komponenten sind entsprechend der nachstehenden Tabelle freizugeben:

	Gemäß dem EASA-Formblatt 1 freigegeben (nach Anhang I (Teil-M) Anlage II)	**Auf Luftfahrzeugebene nach Punkt ML.A.801 freigegeben (Ausstellung eines EASA-Formblatts 1 nicht möglich)**
Gemäß den Instandhaltungsunterlagen für <u>Komponenten</u> (vom Komponentenhersteller herausgegebene Unterlagen) instandgehaltene Komponenten		
Andere Instandhaltung als die Überholung	Instandhaltungsbetriebe mit Berechtigung für Motoren (für das Triebwerk) oder für Komponenten (für andere Komponenten)	(i) Instandhaltungsbetriebe mit Berechtigung für Luftfahrzeuge und/oder (ii) unabhängiges freigabeberechtigtes Personal
Überholung von anderen Komponenten als Motoren und Propellern	Instandhaltungsbetriebe mit Berechtigung für Komponenten	Nicht möglich

	Gemäß dem EASA-Formblatt 1 freigegeben (nach Anhang I (Teil-M) Anlage II)	**Auf Luftfahrzeugebene nach Punkt ML.A.801 freigegeben (Ausstellung eines EASA-Formblatts 1 nicht möglich)**
Überholung von Motoren und Propellern für CS-VLA- und CS-22- und LSA-Luftfahrzeuge	Instandhaltungsbetriebe mit Berechtigung für Motoren (für das Triebwerk) oder für Komponenten (Propeller)	(iii) Instandhaltungsbetriebe mit Berechtigung für Luftfahrzeuge und/oder (iv) unabhängiges freigabeberechtigtes Personal
Überholung von Motoren und Propellern für andere als CS-VLA- und CS-22- und LSA-Luftfahrzeuge	Instandhaltungsbetriebe mit Berechtigung für Motoren (für das Triebwerk) oder für Komponenten (Propeller)	Nicht möglich
Gemäß den Instandhaltungsunterlagen für Luftfahrzeuge (vom Luftfahrzeughersteller herausgegebene Unterlagen) instandgehaltene Komponenten		
Alle Komponenten und alle Arten von Instandhaltung	Instandhaltungsbetriebe mit Berechtigung für Motoren (für das Triebwerk) oder für Komponenten (für andere Komponenten)	— Instandhaltungsbetriebe mit Berechtigung für Luftfahrzeuge und/oder — unabhängiges freigabeberechtigtes Personal

ML.A.503 Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung

a) Der Begriff „Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung“ umfasst folgende Komponenten:

1. Komponenten mit einer Begrenzung der zugelassenen Lebensdauer, die am Ende der Lebensdauer ausgemustert werden sollten, und

2. Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung, die am Ende der Lebensdauer einer Instandhaltung unterzogen werden müssen, um ihre Betriebstüchtigkeit wiederherzustellen.

b) Eingebaute Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung dürfen die in dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm und den Lufttüchtigkeitsanweisungen vorgeschriebene genehmigte Lebensdauer – vorbehaltlich der Bestimmungen von Punkt ML.A.504(c) – nicht überschreiten.

c) Die genehmigte Lebensdauer wird, je nach Zweckmäßigkeit, als Kalenderzeit, Flugstunden, Anzahl der Landungen oder Zyklen angegeben.

d) Am Ende der genehmigten Lebensdauerbegrenzung muss die Komponente zur Instandhaltung oder, im Fall von Komponenten mit einer Begrenzung der zugelassenen Lebensdauer, zur Entsorgung aus dem Luftfahrzeug ausgebaut werden.

ML.A.504 Überwachung nicht betriebstüchtiger Komponenten

a) Eine Komponente gilt als nicht betriebstüchtig, wenn einer der folgenden Umstände zutrifft:

1. Ablauf der im Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm festgelegten Lebensdauer der Komponente;

2. Nichterfüllung der geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen und anderer von der Agentur zwingend vorgeschriebener Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit;

3. Fehlen notwendiger Informationen zur Bestimmung des Lufttüchtigkeitsstatus der Komponente oder ihrer Eignung für den Einbau;

4. nachweisliche Mängel oder Fehlfunktionen der Komponente;

5. eine Störung oder ein Unfall, die bzw. der die Betriebstüchtigkeit der Komponente beeinträchtigen könnte.

b) Nicht betriebstüchtige Komponenten müssen

1. als nicht betriebstüchtig gekennzeichnet und an einem sicheren Ort unter der Kontrolle eines genehmigten Instandhaltungsbetriebs oder unabhängigen freigabeberechtigten Personals gelagert werden, bis eine Entscheidung über den künftigen Status dieser Komponenten getroffen ist;

2. als nicht betriebstüchtig gekennzeichnet werden von der Person oder der Organisation, die die Komponenten für nicht betriebstüchtig erklärt hat; sie sind dem Eigentümer des Luftfahrzeugs zur Verwahrung zu übergeben, nachdem eine solche Übergabe in den Instandhaltungsaufzeichnungen von Luftfahrzeugen nach Punkt ML.A.305 dokumentiert wurde.

c) Komponenten, die ihre zugelassene Lebensdauer erreicht haben oder die mit einem/einer nicht reparierbaren Mangel bzw. Fehlfunktion behaftet sind, müssen als „nicht wiederverwendbar" ausgewiesen werden und dürfen nicht mehr in das System für die Komponentenzufuhr zurückfließen, es sei denn, ihre Lebensdauer wurde verlängert oder eine Lösung zu ihrer Reparatur wurde nach Punkt ML.A.304 genehmigt.

d) Jede nach Punkt ML.A.201 verantwortliche Person oder Organisation hat im Fall einer als „nicht wiederverwendbar" eingestuften Komponente gemäß Punkt (c) eine der folgenden Maßnahmen zu ergreifen:

1. eine solche Komponente an einem Ort gemäß Punkt (b)(1) aufzubewahren;

2. dafür zu sorgen, dass die Komponente so verändert wird, dass sie weder wirtschaftlich verwertet noch repariert werden kann, bevor die Verantwortung für eine solche Komponente abgegeben wird.

e) Unbeschadet Punkt (d) kann eine nach Punkt ML.A.201 verantwortliche Person oder Organisation die Verantwortung für Komponenten, die als nicht wiederverwendbar eingestuft sind, an einen Schulungs- oder Forschungsbetrieb übertragen, ohne dass diese Komponente verändert wird.

UNTERABSCHNITT H

FREIGABEBESCHEINIGUNG (CRS)

ML.A.801 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

a) Nachdem die erforderliche Instandhaltung an einem Luftfahrzeug ordnungsgemäß ausgeführt worden ist, muss eine Freigabebescheinigung ausgestellt werden.

b) Die Freigabebescheinigung ist auszustellen

1. durch entsprechendes freigabeberechtigtes Personal im Auftrag des genehmigten Instandhaltungsbetriebs oder

2. durch unabhängiges freigabeberechtigtes Personal oder

3. durch den Piloten/Eigentümer nach Punkt ML.A.803.

c) Abweichend von Punkt (b) kann der Eigentümer im Falle unvorhergesehener Umstände, in denen ein Luftfahrzeug an einem Ort außer Betrieb gesetzt ist, an dem kein genehmigter Instandhaltungsbetrieb oder entsprechendes freigabeberechtigtes Personal zur Verfügung steht, jeder Person mit nicht weniger als drei Jahren angemessener Instandhaltungserfahrung, die ordnungsgemäß qualifiziert ist, die Genehmigung für die Instandhaltung gemäß der in Unterabschnitt D dieses Anhangs dargelegten Standards und für die Freigabe des Luftfahrzeugs erteilen. Der Eigentümer muss in diesem Fall

1. Angaben zu allen durchgeführten Arbeiten und zu den Qualifikationen der Person, die die Bescheinigung erteilt hat, erlangen und in den Luftfahrzeugaufzeichnungen aufbewahren;

2. sicherstellen, dass jede solche Instandhaltung gemäß Punkt ML.A.801(b) bei nächster Gelegenheit, jedoch innerhalb von höchstens sieben Tagen oder, im Fall von Luftfahrzeugen, die gemäß Anhang VII (Teil-NCO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 betrieben werden, oder, im Fall von Ballonen, die nicht gemäß Anhang II (Teil-BOP) Teilabschnitt ADD der Verordnung (EU) 2018/395 betrieben werden, oder, im Fall von Segelflugzeugen, die nicht gemäß Anhang II (Teil-SAO) Teilabschnitt DEC der Verordnung (EU) 2018/1976 betrieben werden, innerhalb eines Zeitraums von höchstens 30 Tagen nochmals geprüft und freigegeben wird;

3. das bzw. die unter Vertrag genommene CAMO oder CAO oder – in Ermangelung eines solchen Vertrags – die zuständige Behörde innerhalb von sieben Tagen nach Erteilung einer solchen Genehmigung benachrichtigen.

d) Im Fall einer Freigabe nach Punkt (b)(1) oder (2) kann das freigabeberechtigte Personal bei der Durchführung der Instandhaltungsaufgaben von Personen unterstützt werden, die seiner direkten und ständigen Kontrolle unterliegen.

e) Eine Freigabescheinigung muss mindestens folgende Angaben enthalten:

1. grundlegende Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung;

2. das Datum, an dem die Instandhaltung abgeschlossen wurde;

3. die Identität des Betriebs oder der Person, der/die die Freigabe erteilt, d. h entweder

i) das Aktenzeichen der Genehmigung des Instandhaltungsbetriebs und des freigabeberechtigten Personals, das die Freigabescheinigung ausgestellt hat, oder

ii) im unter Punkt (b)(2) genannten Fall – die Identität und gegebenenfalls die Lizenznummer des unabhängigen freigabeberechtigten Personals, das die Freigabescheinigung ausgestellt hat;

4. etwaige Einschränkungen der Lufttüchtigkeit oder des Luftfahrzeugbetriebs.

f) Abweichend von Punkt (a) und unbeschadet Punkt (g) kann für den Fall, dass die erforderliche Instandhaltung nicht abgeschlossen werden kann, eine Freigabescheinigung mit den genehmigten Einschränkungen für das Luftfahrzeug ausgestellt werden. In diesem Fall sind im Rahmen der nach Punkt (e)(4) erforderlichen Angaben in der Freigabescheinigung die unvollständige Instandhaltung sowie etwaige Einschränkungen der Lufttüchtigkeit oder des Betriebs zu vermerken.

g) Eine Freigabescheinigung darf nicht ausgestellt werden, wenn die Nichteinhaltung von Anforderungen dieses Anhangs bekannt ist, durch die die Flugsicherheit gefährdet wird.

ML.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten

a) Nachdem die erforderliche Instandhaltung einer Luftfahrzeugkomponente ordnungsgemäß ausgeführt worden ist, muss eine Freigabebescheinigung für Komponenten nach Punkt ML.A.502 ausgestellt werden.

b) Die Freigabebescheinigung (EASA-Formblatt 1) nach Anhang I (Teil-M) Anlage II stellt die Freigabebescheinigung für Komponenten dar, es sei denn, eine solche Instandhaltung wird nach Punkt ML.A.502(b) auf Luftfahrzeugebene freigegeben.

ML.A.803 Berechtigung des Piloten/Eigentümers

a) Um sich als Pilot/Eigentümer zu qualifizieren, muss eine Person

1. im Besitz einer gültigen Pilotenlizenz oder gleichwertigen Lizenz sein, die von einem Mitgliedstaat mit der entsprechenden Muster- oder Klassenberechtigung ausgestellt oder validiert wurde;

2. Eigentümer des Luftfahrzeugs sein, und zwar entweder als alleiniger Eigentümer oder als Miteigentümer; dieser Eigentümer muss entweder

i) eine der auf dem Eintragungsformular angegebenen natürlichen Personen sein oder

ii) Mitglied einer Rechtsperson zu Freizeitzwecken ohne Erwerbsabsicht sein, die auf dem Eintragungsdokument als Eigentümer oder Betreiber angegeben ist, wobei das betreffende Mitglied direkt am Entscheidungsprozess der Rechtsperson beteiligt und von dieser dazu bestimmt sein muss, die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer durchzuführen.

b) Für Luftfahrzeuge, die gemäß Anhang VII (Teil-NCO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 betrieben werden, oder, im Fall von Ballonen, nicht gemäß Anhang II (Teil-BOP) Teilabschnitt ADD der Verordnung (EU) 2018/395 betrieben werden, oder, im Fall von Segelflugzeugen, nicht nach Anhang II (Teil-SAO) Teilabschnitt DEC der Verordnung (EU) 2018/1976 betrieben werden, kann der Pilot/Eigentümer nach der eingeschränkten Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer gemäß Anlage II dieses Anhangs eine Freigabebescheinigung ausstellen.

c) Die Freigabebescheinigung muss in die Bordbücher eingegeben werden und grundlegende Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung und den verwendeten Instandhaltungsunterlagen enthalten sowie das Datum, an dem die Instandhaltung abgeschlossen wurde, die Identität, die Unterschrift und die Nummer der Pilotenlizenz (oder einer gleichwertigen Lizenz) des Piloten/Eigentümers, der eine solche Bescheinigung ausstellt.

UNTERABSCHNITT I

BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT (ARC)

ML.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

Um die Gültigkeit des Lufttüchtigkeitszeugnisses sicherzustellen, müssen das Luftfahrzeug und die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung seiner Lufttüchtigkeit in regelmäßigen Abständen im Rahmen einer Lufttüchtigkeitsprüfung überprüft werden.

a) Nach Abschluss einer zufriedenstellenden Überprüfung der Lufttüchtigkeit muss eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit entsprechend Anlage IV (EASA-Formblatt 15c) dieses Anhangs ausgestellt werden. Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit hat eine Gültigkeitsdauer von einem Jahr.

b) Die Prüfung der Lufttüchtigkeit und die Ausstellung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit sind gemäß Punkt ML.A.903 durchzuführen, und zwar entweder

1. von der zuständigen Behörde oder

2. von einem bzw. einer ordnungsgemäß genehmigten CAMO oder CAO oder

3. von dem genehmigten Instandhaltungsbetrieb, der die 100-Stunden- oder Jahresinspektion gemäß Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm durchführt, oder

4. für Luftfahrzeuge, die gemäß Anhang VII (Teil-NCO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 betrieben werden, oder, im Fall von Ballonen, die nicht gemäß Anhang II (Teil-BOP) Teilabschnitt ADD der Verordnung (EU) 2018/395 betrieben werden, oder, im Fall von Segelflugzeugen, die nicht gemäß Anhang II (Teil-SAO) Teilabschnitt DEC der Verordnung (EU) 2018/1976 betrieben werden, von dem unabhängigen freigabeberechtigten Personal, das die 100-Stunden- oder Jahresinspektion gemäß Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm durchführt, sofern dieses über Folgendes verfügt:

   i) eine gemäß Anhang III (Teil-66) ausgestellte Lizenz mit Berechtigung für das entsprechende Luftfahrzeug oder, wenn Anhang III (Teil-66) nicht auf das betreffende Luftfahrzeug anwendbar ist, eine nationale Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal, die für dieses Luftfahrzeug gültig ist;

   ii) eine Erlaubnis, die erteilt wurde

      A) von der zuständigen Behörde, die die Lizenz gemäß Anhang III (Teil-66) ausgestellt hat, oder

      B) wenn Anhang III (Teil-66) nicht anwendbar ist, von der zuständigen Behörde, die für die nationale Qualifikation des freigabeberechtigten Personals verantwortlich ist.

   Unabhängiges freigabeberechtigtes Personal, das Inhaber einer gemäß Anhang III (Teil-66) ausgestellten Lizenz ist, kann Lufttüchtigkeitsprüfungen durchführen und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit für in einem Mitgliedstaat eingetragene Luftfahrzeuge ausstellen. Allerdings darf unabhängiges freigabeberechtigtes Personal, das über eine nationale Qualifikation verfügt, nur für Luftfahrzeuge, die in dem für die nationale Qualifikation verantwortlichen Mitgliedstaat eingetragen sind, Prüfungen der Lufttüchtigkeit durchführen und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausstellen.

   Wechselt ein Luftfahrzeug in das Register eines anderen Mitgliedstaats, fallen die Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, die von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal, das über eine nationale Qualifikation verfügt, ausgestellt wurden, nicht unter die gegenseitige Anerkennung.

Wann immer die Umstände auf eine potenzielle Gefährdung der Sicherheit schließen lassen, führt die zuständige Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit selbst durch und stellt die Prüfbescheinigung selbst aus.

c) Die Geltungsdauer einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit kann höchstens zweimal hintereinander um jeweils ein Jahr von einem bzw. einer ordnungsgemäß genehmigten CAMO oder CAO verlängert werden, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

   1. das Luftfahrzeug wurde in den vorangegangenen zwölf Monaten fortlaufend von diesem CAMO oder dieser CAO betreut;

   2. das Luftfahrzeug wurde in den vorangegangenen zwölf Monaten von genehmigten Instandhaltungsbetrieben instand gehalten. Dies beinhaltet die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer, die entweder vom Piloten/Eigentümer oder von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal durchgeführt und freigegeben wird;

   3. dem CAMO oder der CAO liegen keine Nachweise oder Gründe für die Annahme vor, dass das Luftfahrzeug nicht lufttüchtig ist.

   Diese Verlängerung durch das CAMO oder die CAO ist unabhängig davon möglich, welches Personal oder welche Organisation nach Punkt (b) ursprünglich die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausgestellt hat.

d) Abweichend von Punkt (c) kann die Verlängerung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit um eine Höchstdauer von 30 Tagen vorgezogen werden, ohne dass dadurch die Kontinuität des Prüfintervalls beeinträchtigt wird, um sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug verfügbar ist, sodass die Originalbescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit an Bord gebracht werden kann.

e) Führt die zuständige Behörde selbst die Prüfung der Lufttüchtigkeit durch und stellt sie die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit aus, muss der Eigentümer der zuständigen Behörde Folgendes zur Verfügung stellen:

   1. die von der zuständigen Behörde verlangten Unterlagen,

   2. geeignete Räumlichkeiten an dem jeweiligen Ort für das Personal der Behörde,

   3. erforderlichenfalls die Unterstützung durch entsprechendes freigabeberechtigtes Personal.

ML.A.902 Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit

a) Eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wird ungültig, wenn

   1. sie ausgesetzt oder widerrufen wurde oder

   2. das Lufttüchtigkeitszeugnis ausgesetzt oder widerrufen wurde oder

   3. das Luftfahrzeug nicht in dem Luftfahrzeugregister eines Mitgliedstaates eingetragen ist oder

   4. die Musterzulassung, unter der das Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde, ausgesetzt oder widerrufen wurde.

b) Der Flug eines Luftfahrzeugs ist nicht gestattet, wenn die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ungültig ist oder wenn

1. die fortdauernde Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs oder einer in das Luftfahrzeug eingebauten Komponente nicht die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt oder

2. das Luftfahrzeug nicht mehr dem von der Agentur genehmigten Muster entspricht oder

3. das Luftfahrzeug außerhalb der Betriebsgrenzen im genehmigten Flughandbuch oder Lufttüchtigkeitszeugnis betrieben wird, ohne dass entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden, oder

4. das Luftfahrzeug von einem Unfall oder einer Störung betroffen war, der bzw. die die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs beeinträchtigt, ohne dass anschließend geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Lufttüchtigkeit getroffen worden sind, oder

5. eine Änderung oder Reparatur des Luftfahrzeugs oder einer in das Luftfahrzeug eingebauten Komponente nicht Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genügt.

c) Bei Rückgabe oder Widerruf ist die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit an die zuständige Behörde zurückzugeben.

ML.A.903 Verfahren zur Prüfung der Lufttüchtigkeit

a) Um der Anforderung an die Prüfung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs gemäß Punkt ML.A.901 zu genügen, hat das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal eine dokumentierte Prüfung des Luftfahrzeugs durchzuführen, um zu überprüfen, ob

1. die Flugstunden und die zugehörigen Flugzyklen für Zelle, Motor und Propeller ordnungsgemäß aufgezeichnet wurden;

2. das Flughandbuch für die Luftfahrzeugkonfiguration Gültigkeit hat und auf dem neuesten Stand ist;

3. die gesamte für das Luftfahrzeug fällige Instandhaltung in Übereinstimmung mit dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm durchgeführt wurde;

4. alle bekannten Mängel behoben oder die Behebung ordnungsgemäß zurückgestellt wurde;

5. alle anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen durchgeführt und ordnungsgemäß aufgezeichnet wurden;

6. alle an dem Luftfahrzeug durchgeführten Änderungen und Reparaturen aufgezeichnet sind und Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 entsprechen;

7. alle in das Luftfahrzeug eingebauten lebensdauerbegrenzten Komponenten ordnungsgemäß gekennzeichnet und erfasst wurden und ihre genehmigte Lebensdauer nicht überschritten haben;

8. die gesamte Instandhaltung nach diesem Anhang zertifiziert wurde;

9. der aktuelle Wägebericht die Konfiguration des Luftfahrzeugs wiedergibt und gültig ist;

10. das Luftfahrzeug dem neuesten von der Agentur genehmigten Änderungsstand seiner Musterbauart entspricht;

11. für das Luftfahrzeug, falls erforderlich, eine Lärmbescheinigung nach Anhang I (Teil-21) Unterabschnitt I der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ausgestellt wurde, die der aktuellen Konfiguration des Luftfahrzeugs entspricht.

b) Das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal nach Punkt (a) muss eine physische Besichtigung des Luftfahrzeugs durchführen. Für diese Prüfung muss Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das nicht entsprechend Anhang III (Teil-66) qualifiziert ist, von qualifiziertem Personal unterstützt werden.

c) Durch die physische Prüfung am Luftfahrzeug muss das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal sicherstellen, dass

1. alle erforderlichen Markierungen und Hinweisschilder ordnungsgemäß angebracht sind;

2. das Luftfahrzeug seinem genehmigten Flughandbuch entspricht;

3. die Luftfahrzeugkonfiguration mit der genehmigten Dokumentation übereinstimmt;

4. kein offensichtlicher Mangel festgestellt werden kann, der nicht gemäß Punkt ML.A.403 abgehandelt wurde;

5. keine Nichtübereinstimmungen zwischen dem Luftfahrzeug und der nach Punkt (a) dokumentierten Prüfung der Aufzeichnungen festgestellt werden können.

d) Abweichend von Punkt ML.A.901(a) kann die Lufttüchtigkeitsprüfung um eine Höchstdauer von 90 Tagen ohne Beeinträchtigung der Kontinuität des Prüfungsintervalls vorgezogen werden, sodass die physische Prüfung während einer Instandhaltungskontrolle stattfinden kann.

e) Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formblatt 15c) nach Anlage IV darf nur ausgestellt werden(,)

1. durch ordnungsgemäß autorisiertes Lufttüchtigkeitsprüfpersonal;

2. wenn die Lufttüchtigkeitsprüfung vollständig durchgeführt wurde und alle Beanstandungen behoben wurden;

3. wenn eine im Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm festgestellte Unstimmigkeit nach Punkt (h) in zufriedenstellender Weise abgehandelt wurde.

f) Eine Ausfertigung der für ein Luftfahrzeug ausgestellten oder verlängerten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit muss innerhalb von zehn Tagen an den Mitgliedstaat gesandt werden, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist.

g) Aufgaben im Rahmen der Prüfung der Lufttüchtigkeit dürfen nicht an Unterauftragnehmer vergeben werden.

h) Die Wirksamkeit des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms kann in Verbindung mit der Lufttüchtigkeitsprüfung nach Punkt MLA.302(c)(9) überprüft werden. Diese Überprüfung erfolgt durch die Person, die die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchgeführt hat. Werden bei der Überprüfung Mängel des Luftfahrzeugs festgestellt, die auf Mängel beim Inhalt des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms zurückzuführen sind, so ist das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm entsprechend zu ändern. Die Person, die die Überprüfung durchführt, hat die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats zu unterrichten, wenn sie mit den vom Eigentümer, vom CAMO oder von der CAO getroffenen Maßnahmen zur Änderung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms nicht einverstanden ist. In diesem Fall muss die zuständige Behörde unter Hinweis auf die entsprechenden Beanstandungen nach Punkt ML.B.903 entscheiden, welche Änderungen des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms erforderlich sind, und gegebenenfalls gemäß Punkt ML.B.304 reagieren.

ML.A.904 Qualifikation des Lufttüchtigkeitsprüfpersonals

a) Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das im Auftrag der zuständigen Behörde handelt, muss gemäß Punkt ML.B.902 qualifiziert sein.

b) Das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das im Auftrag einer Organisation nach Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F, Anhang II (Teil-145), Anhang Vc (Teil-CAMO) oder Anhang Vd (Teil-CAO) handelt, muss gemäß Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F, Anhang II (Teil-145), Anhang Vc (Teil-CAMO) bzw. Anhang Vd (Teil-CAO) qualifiziert sein.

c) Das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das im eigenen Namen handelt, wie es nach Punkt ML.A.901(b)(4) zulässig ist, muss

1. im Besitz einer gemäß Anhang III (Teil-66) ausgestellten Lizenz mit Berechtigung für das entsprechende Luftfahrzeug oder, wenn Anhang III (Teil-66) nicht auf das betreffende Luftfahrzeug anwendbar ist, einer nationalen Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal sein, die für dieses Luftfahrzeug gültig ist, und

2. im Besitz einer Erlaubnis sein, die erteilt wurde

i) von der zuständigen Behörde, die die Lizenz gemäß Anhang III (Teil-66) ausgestellt hat, oder

ii) wenn Anhang III (Teil-66) nicht anwendbar ist, von der zuständigen Behörde, die für die nationale Qualifikation des freigabeberechtigten Personals verantwortlich ist.

d) Die erforderliche Erlaubnis nach Punkt (c)(2) wird von der zuständigen Behörde erteilt, wenn

1. die zuständige Behörde zu der Einschätzung gelangt ist, dass die Person über die Kenntnis der Teile dieses Anhangs hat, die für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die Durchführung der Lufttüchtigkeitsprüfungen und die Erteilung von Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit relevant sind;

2. die Person unter der Aufsicht der zuständigen Behörde eine Lufttüchtigkeitsprüfung in zufriedenstellender Weise durchgeführt hat.

Diese Erlaubnis bleibt für eine Dauer von fünf Jahren gültig, sofern der Inhaber mindestens eine Lufttüchtigkeitsprüfung alle zwölf Monate durchgeführt hat. Ist dies nicht der Fall, muss eine neue Lufttüchtigkeitsprüfung unter Aufsicht der zuständigen Behörde in zufriedenstellender Weise durchgeführt werden.

Nach Ablauf ihrer Gültigkeit wird die Erlaubnis um weitere fünf Jahre verlängert, sofern die Anforderungen von Punkt (d)(1) und (2) weiterhin erfüllt werden. Die Erlaubnis kann beliebig oft verlängert werden.

Der Inhaber der Erlaubnis muss Aufzeichnungen über alle durchgeführten Lufttüchtigkeitsprüfungen führen und diese auf Verlangen jeder zuständigen Behörde und jedem Luftfahrzeugeigentümer, für den er eine Lufttüchtigkeitsprüfung durchführt, zur Verfügung stellen.

Diese Erlaubnis kann von der zuständigen Behörde jederzeit widerrufen werden, wenn sie die Befähigung des Inhabers oder die Verwendung einer solchen Erlaubnis als nicht zufriedenstellend erachtet.

ML.A.905 Registerwechsel von Luftfahrzeugen innerhalb der Union

a) Wechselt ein Luftfahrzeug das Luftfahrzeugregister innerhalb der Union, muss der Antragsteller:

1. zunächst dem vorherigen Mitgliedstaat den Namen des Mitgliedstaats mitteilen, in dem das Luftfahrzeug registriert sein wird;
2. und danach in dem neuen Mitgliedstaat einen Antrag auf Ausstellung eines neuen Lufttüchtigkeitszeugnisses nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 stellen.

b) Unbeschadet Punkt ML.A.902(a)(3) behält die bisherige Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit bis zu ihrem Ablaufdatum Gültigkeit, es sei denn, die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wurde von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal ausgestellt, das über eine nationale Qualifikation als freigabeberechtigtes Personal gemäß Punkt ML.A.901(b)(4) verfügt; in diesem Fall findet Punkt ML.A.906 Anwendung.

c) Unbeschadet der Punkte (a) und (b) findet in den Fällen, in denen das Luftfahrzeug sich im vorherigen Mitgliedstaat in luftuntüchtigem Zustand befand oder die Lufttüchtigkeit nicht anhand der vorhandenen Aufzeichnungen festgestellt werden kann, Punkt ML.A.906 Anwendung.

ML.A.906 Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die Union importierten Luftfahrzeugen

a) Wird ein aus einem Drittland eingeführtes Luftfahrzeug in das Register eines Mitgliedstaats eingetragen, muss der Antragsteller

1. bei der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats einen Antrag auf Ausstellung eines neuen Lufttüchtigkeitszeugnisses nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 stellen;
2. für Luftfahrzeuge, die nicht neu sind, eine zufriedenstellende Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt ML.A.901 durchführen lassen;
3. alle Instandhaltungsarbeiten durchführen lassen, um die Anforderungen des genehmigten oder erklärten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms zu erfüllen.

b) Wenn das Luftfahrzeug die einschlägigen Anforderungen erfüllt, muss die zuständige Behörde, das CAMO oder die CAO, der Instandhaltungsbetrieb oder das unabhängige freigabeberechtigte Personal, das die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt ML.A.901(b) durchführt, eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausstellen und der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats eine Kopie übermitteln.

c) Der Eigentümer muss der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats den Zugang zum Luftfahrzeug zu Inspektionszwecken ermöglichen.

d) Ein neues Lufttüchtigkeitszeugnis ist von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, auszustellen, wenn das Luftfahrzeug Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 entspricht.

ML.A.907 Beanstandungen

a) Beanstandungen werden in folgende Kategorien eingeteilt:

1. Als Beanstandung der Stufe 1 gilt jede schwerwiegende Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzt und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet.
2. Als Beanstandung der Stufe 2 gilt jede Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzen und die Flugsicherheit gefährden kann.

b) Nach dem Erhalt der Mitteilung über Beanstandungen nach Punkt ML.B.903 muss die nach Punkt ML.A.201 zuständige Person oder Organisation der zuständigen Behörde innerhalb eines mit dieser Behörde vereinbarten Zeitraums einen Plan mit Abhilfemaßnahmen vorlegen, um eine Wiederholung der Beanstandung zu verhindern und deren Ursache zu beseitigen.

ABSCHNITT B

VERFAHREN FÜR ZUSTÄNDIGE BEHÖRDEN

UNTERABSCHNITT A

ALLGEMEINES

ML.B.101 Geltungsbereich

In diesem Abschnitt werden die Verwaltungsvorschriften festgelegt, die von den mit der Durchführung und Durchsetzung von Abschnitt A dieses Anhangs befassten zuständigen Behörden einzuhalten sind.

ML.B.102 Zuständige Behörde

a) Allgemeines

Ein Mitgliedstaat muss eine zuständige Behörde benennen, der er die Verantwortung für die Erteilung, Fortdauer der Gültigkeit, Änderung, Aussetzung oder Rücknahme von Bescheinigungen und für die Beaufsichtigung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit überträgt. Diese zuständige Behörde muss dokumentierte Verfahren und eine Organisationsstruktur einrichten.

b) Ressourcen

Die Anzahl der Mitarbeiter muss ausreichen, um die in diesem Abschnitt aufgeführten Anforderungen zu erfüllen.

c) Qualifikation und Schulung

Alle Mitarbeiter, die Tätigkeiten ausüben, die Gegenstand dieses Anhangs sind, müssen entsprechend qualifiziert sein und über die notwendige(n) Kenntnisse, Erfahrungen, Grundausbildung und Fortbildung verfügen, um die ihnen übertragenen Aufgaben wahrzunehmen.

d) Verfahren

Die zuständige Behörde muss Verfahren festlegen und dabei im Einzelnen angeben, wie die Einhaltung der Vorschriften dieses Anhangs gewährleistet wird.

Damit diese Compliance kontinuierlich gewährleistet ist, müssen die Verfahren überprüft und geändert werden.

ML.B.104 Führung der Aufzeichnungen

a) Die zuständige Behörde muss ein System zur Führung von Aufzeichnungen einrichten, anhand dessen das Verfahren für die Erteilung, Verlängerung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf jeder einzelnen Bescheinigung und Erlaubnis verfolgt werden kann.

b) Die Aufzeichnungen für die Aufsicht über jedes einzelne Luftfahrzeug müssen mindestens eine Kopie von Folgendem beinhalten:

1. dem Lufttüchtigkeitszeugnis des Luftfahrzeugs;
2. den Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit;
3. den Berichten über die Prüfungen der Lufttüchtigkeit, die direkt von dem Mitgliedstaat durchgeführt wurden;
4. dem gesamten einschlägigen Schriftverkehr bezüglich des Luftfahrzeugs;
5. den Angaben zu allen Freistellungs- und Durchsetzungsmaßnahmen;
6. allen Dokumenten, die von der zuständigen Behörde nach diesem Anhang oder der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 genehmigt wurden.

c) Die unter Punkt (b) genannten Aufzeichnungen sind für die Dauer von zwei Jahren, nachdem das Luftfahrzeug endgültig außer Betrieb gesetzt wurde, aufzubewahren.

d) Alle unter Punkt ML.B.104 aufgeführten Aufzeichnungen sind jedem anderen Mitgliedstaat oder der Agentur auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.

ML.B.105 Gegenseitiger Informationsaustausch

a) Um einen Beitrag zur Verbesserung der Flugsicherheit zu leisten, muss zwischen den zuständigen Behörden ein gegenseitiger Austausch aller notwendigen Informationen gemäß Artikel 72 der Verordnung (EG) Nr. 2018/1139 erfolgen.

b) Unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten müssen sich im Fall einer mehrere Mitgliedstaaten betreffenden potenziellen Gefährdung der Sicherheit die betroffenen zuständigen Behörden bei den notwendigen Aufsichtstätigkeiten gegenseitig unterstützen.

UNTERABSCHNITT B

ZUSTÄNDIGKEIT

ML.B.201 Verantwortlichkeiten

Die unter Punkt ML.1(b) angegebene zuständige Behörde ist für die Durchführung von Inspektionen und Untersuchungen in Bezug auf die Erfüllung der Anforderungen dieses Anhangs verantwortlich.

UNTERABSCHNITT C

AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

ML.B.302 Ausnahmen

Über alle gemäß Artikel 71 der Verordnung (EG) 2018/1139 gewährten Ausnahmen müssen von der zuständigen Behörde Aufzeichnungen geführt und aufbewahrt werden.

ML.B.303 Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

a) Die zuständige Behörde muss ein auf einem Risikokonzept basierendes Prüfprogramm erarbeiten, um den Lufttüchtigkeitsstatus der in ihrem Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeugflotte zu überwachen.

b) Ein Prüfprogramm muss die stichprobenartige Überprüfung von Luftfahrzeugen beinhalten und alle Aspekte der für die Lufttüchtigkeit wesentlichen Risikoelemente umfassen.

c) Die erreichten Lufttüchtigkeitsstandards müssen auf der Grundlage der entsprechenden Anforderungen im Rahmen einer Stichprobenerhebung überprüft und etwaige Beanstandungen festgestellt werden.

d) Alle festgestellten Beanstandungen sind in Einklang mit Punkt ML.B.903 einzuteilen und der verantwortlichen Person oder Organisation nach Punkt ML.A.201 schriftlich zu bestätigen. Die zuständige Behörde muss über ein Verfahren für die Analyse von Beanstandungen hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Sicherheit verfügen.

e) Die zuständige Behörde muss über alle Beanstandungen und Maßnahmen zur Behebung von Beanstandungen Aufzeichnungen führen.

f) Wird bei der Überwachung eines Luftfahrzeugs nachgewiesen, dass die Bestimmungen dieses Anhangs oder anderer Anhänge nicht eingehalten werden, so ist die Beanstandung gemäß dem betreffenden Anhang zu behandeln.

g) Falls dies zur Gewährleistung geeigneter Durchsetzungsmaßnahmen erforderlich ist, tauscht die zuständige Behörde Informationen über Nichterfüllungen, die gemäß Punkt (f) festgestellt wurden, mit anderen zuständigen Behörden aus.

ML.B.304 Widerruf, Aussetzung und Einschränkung

Die zuständige Behörde muss

a) eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit aussetzen, wenn bei einer potenziellen Gefährdung der Sicherheit triftige Gründe vorliegen, oder

b) eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt ML.B.903(a) aussetzen oder widerrufen.

Die zuständige Behörde, die die Erlaubnis zur Prüfung der Lufttüchtigkeit für unabhängiges freigabeberechtigtes Personal nach Punkt ML.A.904(c) erteilt hat, hat diese Erlaubnis zu widerrufen, wenn der Inhaber die Prüfung der Lufttüchtigkeit mangelhaft durchführt oder eine solche Erlaubnis in unangemessener Weise nutzt.

UNTERABSCHNITT I

BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT (ARC)

ML.B.902 Prüfung der Lufttüchtigkeit durch die zuständige Behörde

a) Führt die zuständige Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit durch und stellt die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Anlage IV (EASA-Formblatt 15c) dieses Anhangs aus, muss sie die Prüfung nach Punkt ML.A.903 durchführen.

b) Die zuständige Behörde muss über geeignetes Personal für die Durchführung der Lufttüchtigkeitsprüfung verfügen. Dieses Personal muss

1. mindestens drei Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben haben;

2. eine einschlägige Lizenz nach Anhang III (Teil-66) oder eine der Luftfahrzeugkategorie entsprechende, einzelstaatlich anerkannte Qualifikation für Instandhaltungspersonal (wenn sich Artikel 5 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 auf einzelstaatliche Vorschriften bezieht) oder einen luftfahrttechnischen Abschluss oder Gleichwertiges besitzen;

3. eine angemessene Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung erhalten haben und

4. eine Position innehaben, die diese Person ermächtigt, im Namen der zuständigen Behörde zu unterzeichnen.

Unbeschadet der Punkte (1) bis (4) kann die Anforderung nach Punkt ML.B.902(b)(2) durch vier Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ersetzt werden, die zusätzlich zu den bereits nach Punkt ML.B.902(b)(1) geforderten vorliegen müssen.

c) Die zuständige Behörde muss über das gesamte Lufttüchtigkeitsprüfpersonal Aufzeichnungen führen, die Angaben zu den entsprechenden Qualifikationen und einen Überblick über die einschlägigen Erfahrungen und Schulungen im Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten müssen.

d) Während der Durchführung der Prüfung der Lufttüchtigkeit muss die zuständige Behörde Zugang zu den anzuwenden Unterlagen gemäß den Punkten ML.A.305, ML.A.306 und ML.A.401 haben.

e) Die Mitarbeiter, die die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchführen, müssen nach einem zufriedenstellenden Abschluss der Prüfung der Lufttüchtigkeit eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formblatt 15c) gemäß Anlage IV ausstellen.

f) Wann immer die Umstände auf eine potenzielle Gefährdung der Sicherheit schließen lassen, führt die zuständige Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit selbst durch und stellt die Prüfbescheinigung selbst aus.

ML.B.903 Beanstandungen

Wird im Verlauf der Prüfung eines Luftfahrzeugs oder auf andere Weise der Nachweis erbracht, dass eine Anforderung nach diesem Anhang nicht erfüllt wird, so muss die zuständige Behörde

a) bei Beanstandungen der Stufe 1 vor einem weiteren Flug die Durchführung angemessener Abhilfemaßnahmen fordern und umgehend die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit widerrufen oder aussetzen und

b) bei Beanstandungen der Stufe 2 die der Art der Beanstandung entsprechenden Abhilfemaßnahmen auferlegen.

Anlage I

Vertrag über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

a) Beauftragt ein Eigentümer nach Punkt ML.A.201 ein CAMO oder eine CAO vertraglich mit der Wahrnehmung von Aufgaben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, muss der Eigentümer auf Anforderung der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats dieser ein Exemplar des von beiden unterzeichneten Vertrags übermitteln.

b) Bei der Ausarbeitung des Vertrags sind die Anforderungen dieses Anhangs zu berücksichtigen und die Pflichten der Unterzeichner bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs festzulegen.

c) Jeder Vertrag muss mindestens folgende Angaben enthalten:

1. Eintragungsnummer, Bauart und Seriennummer des Luftfahrzeugs;

2. Name oder Firma, einschließlich Anschrift, des Eigentümers oder eingetragenen Mieters des Luftfahrzeugs;

3. Angaben, einschließlich Anschrift, zu vertraglich beauftragten CAMO oder CAO und

4. Art des Flugbetriebs.

d) Der Vertrag muss folgenden Wortlaut enthalten:

„Der Eigentümer betraut das CAMO oder die CAO mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, der Ausarbeitung und Genehmigung eines Instandhaltungsprogramms und der Organisation der Instandhaltung des Luftfahrzeugs gemäß diesem Instandhaltungsprogramm.

Gemäß dem vorliegenden Vertrag verpflichten sich beide Unterzeichner, den jeweiligen Verpflichtungen aus diesem Vertrag nachzukommen.

Der Eigentümer bescheinigt nach bestem Wissen und Gewissen, dass alle dem CAMO oder der CAO gemachten aktuellen und künftigen Angaben bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs korrekt sind und an dem Luftfahrzeug keine Änderungen ohne die vorherige Zustimmung des CAMO oder der CAO vorgenommen werden.

Im Falle einer Nichteinhaltung dieses Vertrags durch einen der Unterzeichner verliert dieser seine Gültigkeit. In einem solchen Fall übernimmt der Eigentümer die volle Verantwortung für alle Arbeiten in Verbindung mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, und der Eigentümer ist verpflichtet, die zuständige(n) Behörde(n) des Eintragungsmitgliedstaats innerhalb von zwei Wochen von der Beendigung des Vertrags zu unterrichten."

e) Beauftragt ein Eigentümer ein CAMO oder eine CAO vertraglich nach Punkt ML.A.201, werden die Pflichten der beiden Parteien wie folgt aufgeteilt:

1. **Pflichten des CAMO oder der CAO:**

i) das Luftfahrzeugmuster in die Genehmigungsbedingungen aufnehmen lassen;

ii) alle nachstehend aufgeführten Bedingungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs einhalten:

A) ein Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug entwickeln und genehmigen;

B) nach der Genehmigung dem Eigentümer ein Exemplar des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms sowie ein Exemplar der Begründungen für etwaige Abweichungen von den Instandhaltungsempfehlungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung zur Verfügung stellen;

C) eine Inspektion zum Zweck der Überleitung vom bisherigen Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm des Luftfahrzeugs organisieren;

D) die gesamte Instandhaltung von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder, sofern zulässig, von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal durchführen lassen;

E) dafür sorgen, dass alle anwendbaren Lufttüchtigkeitsanweisungen befolgt werden;

F) dafür sorgen, dass alle während der Instandhaltung oder Prüfungen der Lufttüchtigkeit gefundenen Mängel oder vom Eigentümer gemeldeten Mängel durch einen genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder, sofern zulässig, von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal behoben werden;

G) die gesamte planmäßige Instandhaltung, die Durchführung von Lufttüchtigkeitsanweisungen, den Austausch von Teilen mit begrenzter Lebensdauer und die Anforderungen an die Inspektion von Komponenten koordinieren;

H) den Eigentümer stets informieren, wenn das Luftfahrzeug zu einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder, sofern zulässig, zu unabhängigem freigabeberechtigtem Personal gebracht werden muss;

I) alle technischen Aufzeichnungen verwalten und archivieren.

iii) dafür sorgen, dass jegliche Änderungen an dem Luftfahrzeug nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 vor ihrer Durchführung genehmigt werden;

iv) dafür sorgen, dass jegliche Reparaturen an dem Luftfahrzeug nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 vor ihrer Durchführung genehmigt werden;

v) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unterrichten, wenn das Luftfahrzeug vom Eigentümer nicht entsprechend der Aufforderung des bzw. der vertraglich beauftragten CAMO oder CAO zur Instandhaltung gebracht wird;

vi) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats von der Nichteinhaltung des vorliegenden Vertrags informieren;

vii) dafür sorgen, dass die Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs erforderlichenfalls durchgeführt, und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausgestellt wird;

viii) der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats innerhalb von zehn Tagen ein Exemplar der ausgestellten oder verlängerten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zusenden;

ix) alle Ereignisse gemäß den anzuwendenden Vorschriften melden;

x) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unterrichten, wenn der vorliegende Vertrag von einer der beiden Parteien gekündigt wird.

2. **Pflichten des Eigentümers:**

i) über ein allgemeines Verständnis des Luftfahrzeug- Instandhaltungsprogramms verfügen;

ii) über ein allgemeines Verständnis dieses Anhangs verfügen;

iii) das Luftfahrzeug entsprechend der Aufforderung des bzw. der vertraglich beauftragten CAMO oder CAO zur Instandhaltung bringen;

iv) Änderungen an dem Luftfahrzeug nicht ohne vorherige Absprache mit dem bzw. der vertraglich beauftragten CAMO oder CAO vornehmen;

v) das bzw. die vertraglich beauftragte CAMO oder CAO über jede, ausnahmsweise ohne das Wissen und die Kontrolle des bzw. der vertraglich beauftragten CAMO oder CAO vorgenommene Instandhaltung informieren;

vi) dem bzw. der vertraglich beauftragten CAMO oder CAO auf der Grundlage des Bordbuches alle während des Betriebs festgestellten Mängel melden;

vii) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unterrichten, wenn der vorliegende Vertrag von einer der beiden Parteien gekündigt wird;

viii) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats und das bzw. die vertraglich beauftragte CAMO oder CAO unterrichten, wenn das Luftfahrzeug verkauft wird;

ix) alle Ereignisse gemäß den anzuwendenden Vorschriften melden;

x) das bzw. die vertraglich beauftragte CAMO oder CAO, wie mit diesem/dieser vereinbart, regelmäßig über die Flugstunden des Luftfahrzeugs und alle sonstigen Nutzungsdaten unterrichten;

xi) bei Piloten-/Eigentümerinstandhaltung die Freigabescheinigung gemäß Punkt ML.A.803(c) in die Bordbücher eintragen, wenn er die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer erbringt;

xii) das CAMO oder die CAO spätestens 30 Tage nach Abschluss jeglicher Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer unterrichten.

Anlage II

Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer

Zusätzlich zu den Anforderungen dieses Anhangs hat der Pilot/Eigentümer vor der Durchführung von Instandhaltungsaufgaben folgende Grundsätze zu beachten:

a) **Befähigung und Verantwortlichkeit**

1. Der Pilot/Eigentümer ist stets für jede von ihm durchgeführte Instandhaltung verantwortlich.
2. Der Pilot/Eigentümer muss für die Ausführung der Aufgabe ausreichend qualifiziert sein. Der Pilot/Eigentümer ist dafür verantwortlich, sich mit den Standards zur fachgerechten Instandhaltung seines Luftfahrzeugs und mit dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm vertraut zu machen.

b) **Aufgaben**

Der Pilot/Eigentümer kann einfache Sichtprüfungen oder Maßnahmen durchführen, um den Allgemeinzustand, offensichtliche Schäden und den normalen Betrieb von Zelle, Motoren, Systemen und Komponenten zu prüfen.

Instandhaltungsaufgaben dürfen nicht vom Piloten/Eigentümer freigegeben werden, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

1. es handelt sich um kritische Instandhaltungsaufgaben;
2. sie erfordern den Ausbau größerer Komponenten oder größerer Baugruppen;
3. sie werden in Übereinstimmung mit einer Lufttüchtigkeitsanweisung oder einem Airworthiness Limitation Item (ALI) durchgeführt, sofern die Freigabe nicht ausdrücklich von der Lufttüchtigkeitsanweisung oder dem Airworthiness Limitation Item erlaubt ist;
4. sie erfordern die Verwendung von Spezialwerkzeugen oder kalibrierten Werkzeugen (ausgenommen Drehmomentschlüssel und Crimpwerkzeuge);
5. sie erfordern die Verwendung von Prüfgeräten oder Spezialtests (z. B. zerstörungsfreie Prüfungen (NDT), Systemtests oder Funktionsprüfungen für Avionikausrüstung);
6. sie beinhalten unplanmäßige Sonderinspektionen (z. B. Kontrolle nach harter Landung);
7. sie betreffen Systeme, die für den Betrieb unter Instrumentenflugbedingungen (IFR) erforderlich sind;
8. es handelt sich um eine komplexe Instandhaltungsaufgabe gemäß Anlage III oder um eine Instandhaltungsaufgabe an Komponenten gemäß Punkt ML.A.502(a) oder (b);
9. sie sind Teil der 100-Stunden- oder Jahresinspektion (in diesen Fällen wird die Instandhaltungsaufgabe mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit kombiniert, die von Instandhaltungsbetrieben oder unabhängigem freigabeberechtigtem Personal durchgeführt wird).

Die Kriterien nach den Punkten (1) bis (9) können durch weniger restriktive Anweisungen, die gemäß dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm nach Punkt ML.A.302 erteilt wurden, nicht außer Kraft gesetzt werden.

Jede im Flughandbuch (oder anderen Betriebshandbüchern) beschriebene Aufgabe, z. B. die Vorbereitung des Luftfahrzeugs für den Flug (Montage der Tragflächen von Segelflugzeugen, Durchführung einer Vorflugkontrolle, Montage eines Korbs, Brenners, Kraftstoffzylinders und einer Hülle für einen Ballon, usw.), ist nicht als Instandhaltungsaufgabe anzusehen und erfordert daher keine Freigabebescheinigung. Dessen ungeachtet ist die Person, die diese Teile montiert, dafür verantwortlich, dass diese Teile für den Einbau geeignet sind und sich in betriebsfähigem Zustand befinden.

c) **Durchführung und Aufzeichnungen der Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer**

Die Instandhaltungsunterlagen nach Punkt ML.A.401 müssen während der Durchführung der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer jederzeit verfügbar sein und eingehalten werden. Angaben zu den bei der Durchführung der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer verwendeten Unterlagen müssen gemäß Punkt ML.A.803(d) in die Freigabebescheinigung eingetragen werden.

Der Pilot/Eigentümer muss das bzw. die vertraglich beauftragte CAMO oder CAO (sofern ein solcher Vertrag besteht) spätestens 30 Tage nach Abschluss der Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer gemäß Punkt ML.A.305(a) über diesen Abschluss unterrichten.

Anlage III

Komplexe Instandhaltungsaufgaben, die nicht vom Piloten/Eigentümer freigegeben werden dürfen

Alle folgenden Aufgaben stellen komplexe Instandhaltungsaufgaben dar, die gemäß Anlage II nicht vom Piloten/Eigentümer durchgeführt werden dürfen. Diese Aufgaben werden entweder durch eine CAO oder von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal freigegeben:

a) Die Änderung, die Reparatur oder der Austausch eines der nachfolgend aufgeführten Teile der Zelle durch Nieten, Kleben, Laminieren oder Schweißen:

1. eines Kastenholmes;
2. eines Teiles des Tragflächenholmes oder des -holmgurtes;
3. eines Holmes;
4. eines Holmgurtes;
5. eines Teiles eines Fachwerkholmes;
6. des Holmsteges;
7. eines Rumpfkiel- oder Kimmteiles eines Flugbootrumpfes oder eines -schwimmers;
8. von Druckgliedern aus Wellblech in einem Tragflügel oder einer Leitwerksfläche;
9. einer Tragflächen-Hauptrippe;
10. einer Tragflächen- oder Leitwerksstützstrebe;
11. eines Motorträgers;
12. eines Rumpflängsträgers oder -spanten;
13. eines Teiles eines seitlichen Trägers, horizontalen Trägers oder Brandschotts;
14. einer Sitzbefestigung oder eines -lagerbockes;
15. die Erneuerung von Sitzschienen;
16. einer Fahrwerksstrebe oder -knickstrebe;
17. einer Achse;
18. eines Rades und
19. einer Schneekufe oder eines Kufengestells, ausgenommen die Erneuerung einer Beschichtung mit niedriger Reibung.

b) Die Änderung oder Reparatur eines der folgenden Teile:

1. der Luftfahrzeugbeplankung oder der Beplankung eines Schwimmers, wenn die Arbeiten die Verwendung einer Stütze, eines Bockes oder einer Befestigung erfordern;
2. von Luftfahrzeugbeplankungen, die Druckbeaufschlagungslasten unterliegen, wenn der Schaden in der Beplankung in irgendeiner Richtung mehr als 15 cm (6 Zoll) umfasst;
3. eines lastbeaufschlagten Teils der Steuerungsanlage, einschließlich Steuersäulen, Pedalen, Wellen, Quadranten, Umlenkhebeln, Steuerhörnern und geschmiedeten Lagerböcken oder Lagerböcken aus Guss, ausgenommen ist jedoch
   i) das Aufhämmern von Reparaturspleißen oder Seilbeschlägen und
   ii) der Austausch eines Stoßstangen-Endanschlusses, der durch Nieten befestigt ist;
4. jedes anderen nicht unter Punkt (a) aufgeführten Strukturbauteils, das ein Hersteller in seinem Instandhaltungshandbuch, Strukturreparaturhandbuch oder seinen Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als Primärstrukturbauteil gekennzeichnet hat.

c) Die Durchführung aller folgenden Instandhaltungsarbeiten an einem Kolbentriebwerk:

1. Die Zerlegung und der anschließende Zusammenbau eines Kolbentriebwerks zu anderen Zwecken als
   i) sich Zugang zu den Kolben-/Zylinderbaugruppen zu verschaffen oder
   ii) der Entfernung der rückwärtigen Abdeckung zur Prüfung und/oder zum Austausch von Ölpumpenbaugruppen, wenn solche Arbeiten nicht den Aus- und Wiedereinbau interner Getriebe beinhalten.
2. Die Zerlegung und der anschließende Zusammenbau von Untersetzungsgetrieben.

3. Schweißen und Löten von Verbindungen abgesehen von kleineren Schweißarbeiten an Abgaseinheiten, die von einem Schweißer mit der entsprechenden Zulassung oder Berechtigung ausgeführt werden, doch ausgenommen den Austausch von Komponenten.
4. Die Verstellung einzelner Teile von Einheiten, die als prüfstandgetestete Einheiten geliefert werden, ausgenommen der Austausch oder die Einstellung von Artikeln, die normalerweise im Betrieb austausch- oder einstellbar sind.

d) Das Auswuchten eines Propellers, ausgenommen

1. zur Bescheinigung der statischen Auswuchtung, wenn vom Instandhaltungshandbuch gefordert und
2. die dynamische Auswuchtung von eingebauten Propellern unter Verwendung elektronischer Auswuchtgeräte, wenn vom Instandhaltungshandbuch oder anderen anerkannten Lufttüchtigkeitsunterlagen erlaubt.

e) Jede weitere Aufgabe, die Folgendes erfordert:

1. Spezialwerkzeuge, -ausrüstung oder -einrichtungen oder
2. maßgebliche Koordinationsverfahren aufgrund der langen Dauer der Aufgaben und der Beteiligung mehrerer Personen.

Anlage IV

Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit — EASA-Formblatt 15c

ANMERKUNG: Personen und Organisationen, die in Verbindung mit der 100-Stunden- oder Jahresinspektion die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchführen, können auf der Rückseite dieses Formblatts die in Punkt ML.A.801 genannte Freigabebescheinigung ausstellen, die der 100-Stunden- oder Jahresinspektion entspricht.

BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT (ARC) (für Luftfahrzeuge, die Anhang Vb (Teil-ML) genügen)

ARC-Aktenzeichen: .....

Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates bescheinigt

[NAME DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDE]

oder

[NAME UND ANSCHRIFT DER GENEHMIGTEN ORGANISATION, ANSCHRIFT UND AKTENZEICHEN DER GENEHMIGUNG]

oder

[VOLLSTÄNDIGER NAME DES FREIGABEBERECHTIGTEN PERSONALS UND LIZENZNUMMER NACH TEIL-66 (ODER NATIONALES ÄQUIVALENT]

hiermit, an dem nachfolgend aufgeführten Luftfahrzeug eine Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 vorgenommen zu haben:

Hersteller des Luftfahrzeugs: ..... Herstellerbezeichnung des Luftfahrzeugs:.....

Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs: ..... Seriennummer des Luftfahrzeugs: .....

Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Prüfung für lufttüchtig befunden worden.

Ausstellungsdatum: ..... Datum des Ablaufs der Gültigkeit: .....

Flugstunden (FH) der Zelle am Prüfungsdatum (*): .....

Unterschrift: ..... Nr. der Erlaubnis (falls zutreffend): .....

1. Verlängerung: Das Luftfahrzeug erfüllt die Bedingungen von Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.901(c).

Ausstellungsdatum: ..... Datum des Ablaufs der Gültigkeit: .....

Flugstunden (FH) der Zelle am Ausstellungsdatum (*): .....
.....

Unterschrift: ..... Nr. der Erlaubnis: .....

Name des Unternehmens: ..... Aktenzeichen der Genehmigung: .....

2. Verlängerung: Das Luftfahrzeug erfüllt die Bedingungen von Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.901(c).

Ausstellungsdatum: ..... Datum des Ablaufs der Gültigkeit: .....

Flugstunden (FH) der Zelle am Ausstellungsdatum (*): .....

Unterschrift: ..... Nr. der Erlaubnis: .....

Name des Unternehmens: ..... Aktenzeichen der Genehmigung: .....

(*) Außer für Ballone und Luftschiffe.

EASA-Formblatt 15c Ausgabe 3“

ANHANG VII

„*ANHANG Vc*

(Teil-CAMO)

INHALTSVERZEICHNIS

ABSCHNITT A — ANFORDERUNGEN AN DIE ORGANISATION
CAMO.A.005 Geltungsbereich
CAMO.A.105 Zuständige Behörde
CAMO.A.115 Antrag auf eine Organisationszulassung
CAMO.A.120 Nachweisverfahren
CAMO.A.125 Genehmigungsumfang und Rechte
CAMO.A.130 Änderungen bei der Organisation
CAMO.A.135 Fortdauer der Gültigkeit
CAMO.A.140 Zugang
CAMO.A.150 Beanstandungen
CAMO.A.155 Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem
CAMO.A.160 Meldung von Ereignissen
CAMO.A.200 Managementsystem
CAMO.A.202 Innerbetriebliches Sicherheitsmeldesystem
CAMO.A.205 Auftragsvergabe und Vergabe von Unteraufträgen
CAMO.A.215 Einrichtungen
CAMO.A.220 Führung von Aufzeichnungen
CAMO.A.300 Handbuch zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
CAMO.A.305 Anforderungen an das Personal
CAMO.A.310 Qualifikationen des Lufttüchtigkeitsprüfpersonals
CAMO.A.315 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
CAMO.A.320 Prüfung der Lufttüchtigkeit
CAMO.A.325 Unterlagen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
ABSCHNITT B — BEHÖRDLICHE ANFORDERUNGEN
CAMO.B.005 Geltungsbereich
CAMO.B.115 Aufsichtsunterlagen
CAMO.B.120 Nachweisverfahren
CAMO.B.125 Mitteilungen an die Agentur
CAMO.B.135 Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem
CAMO.B.200 Managementsystem
CAMO.B.205 Zuweisung von Aufgaben an qualifizierte Stellen
CAMO.B.210 Änderungen am Managementsystem
CAMO.B.220 Führung von Aufzeichnungen
CAMO.B.300 Aufsichtsgrundsätze
CAMO.B.305 Aufsichtsprogramm
CAMO.B.310 Erstzulassungsverfahren
CAMO.B.330 Änderungen
CAMO.B.350 Beanstandungen und Abhilfemaßnahmen
CAMO.B.355 Aussetzung, Einschränkung und Rücknahme

ABSCHNITT A

ANFORDERUNGEN AN DIE ORGANISATION

CAMO.A.005 Geltungsbereich

In diesem Abschnitt werden die Anforderungen festgelegt, die eine Organisation für die Erteilung oder die Fortdauer einer Zulassung zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs und der Komponenten für den Einbau darin erfüllen muss.

CAMO.A.105 Zuständige Behörde

Im Sinne dieses Anhangs ist die zuständige Behörde

a) die Behörde, die von dem Mitgliedstaat bestimmt wurde, in dem diese Organisation ihren Hauptgeschäftssitz hat, wenn die Genehmigung nicht in einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis enthalten ist,

b) die vom Mitgliedstaat des Betreibers bezeichnete Behörde, wenn die Genehmigung in einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis enthalten ist,

c) die Agentur, wenn sich der Hauptgeschäftssitz der Organisation in einem Drittland befindet.

CAMO.A.115 Antrag auf eine Organisationszulassung

a) Anträge auf eine Organisationszulassung oder eine Änderung an einer bestehenden Zulassung gemäß diesem Anhang werden in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise unter Beachtung der geltenden Anforderungen gestellt, die in Anhang I (Teil-M), Anhang Vb (Teil-ML) und in diesem Anhang festgelegt sind.

b) Antragsteller für eine Erstzulassung gemäß diesem Anhang legen der zuständigen Behörde Folgendes vor:

   1. die Ergebnisse eines von der Organisation gemäß den geltenden Anforderungen in Anhang I (Teil-M), Anhang Vb (Teil-ML) und diesem Anhang durchgeführten Vorab-Audits,

   2. Nachweise, aus denen hervorgeht, wie sie die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen werden.

   Diese Nachweise enthalten ein Verfahren gemäß Punkt CAMO.A.130, in dem beschrieben ist, wie Änderungen, für die keine vorherige Genehmigung erforderlich ist, behandelt und der zuständigen Behörde gemeldet werden.

CAMO.A.120 Nachweisverfahren

a) Eine Organisation kann alternative Nachweisverfahren zu den von der Agentur angenommenen AMC verwenden, um die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte nachzuweisen.

b) Wenn eine Organisation alternative Nachweisverfahren verwenden möchte, legt sie der zuständigen Behörde vor deren Anwendung eine vollständige Beschreibung der alternativen Nachweisverfahren vor. Die Beschreibung enthält alle eventuell relevanten Änderungen von Handbüchern oder Verfahren sowie eine Bewertung, mit der die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte nachgewiesen wird.

   Die Organisation kann diese alternativen Nachweisverfahren vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch die zuständige Behörde und nach Eingang der gemäß CAMO.B.120 vorgesehenen Benachrichtigung anwenden.

CAMO.A.125 Genehmigungsumfang und Rechte der Organisation

a) Die Genehmigung wird auf der von der zuständigen Behörde auszustellenden Zulassung nach Anlage I ausgewiesen.

b) Ungeachtet Punkt (a) muss die Genehmigung für gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassene Luftfahrtunternehmen in das von der zuständigen Behörde erteilte Luftverkehrsbetreiberzeugnis für das betriebene Luftfahrzeug aufgenommen werden.

c) Der Arbeitsumfang ist in dem Handbuch zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME) gemäß Punkt CAMO.A.300 anzugeben.

d) Eine gemäß diesem Anhang genehmigte Organisation darf

   1. die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, ausgenommen von Luftfahrzeugen, die von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, gemäß der Auflistung in ihrer Zulassung führen,

   2. die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, führen, wenn diese in ihrer Zulassung und in ihrem Luftverkehrsbetreiberzeugnis aufgeführt sind,

3. die Ausführung begrenzter Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch eine andere, als Unterauftragnehmer tätige und ihrem Managementsystem unterstehende Organisation veranlassen, wie in der Zulassung angegeben,

4. eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß den Bedingungen von Punkt M.A.901(f) des Anhangs I (Teil-M) oder Punkt ML.A.903 des Anhangs Vb (Teil-ML) verlängern.

e) Einer gemäß diesem Anhang genehmigten Organisation, deren Hauptgeschäftssitz sich in einem der Mitgliedstaaten befindet, kann zusätzlich genehmigt werden, Prüfungen der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt M.A.901 des Anhangs I (Teil-M) oder gemäß Punkt ML.A.903 des Anhangs Vb (Teil-ML) durchzuführen, und

1. gemäß den Bedingungen von Punkt M.A.901(c)(2) und Punkt M.A.901(e)(2) des Anhangs I (Teil-M) oder Punkt ML.A.903 des Anhangs Vb (Teil-ML) die entsprechende Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen und diese anschließend zu verlängern,

2. eine Empfehlung für die Prüfung der Lufttüchtigkeit an die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unter den Bedingungen von Punkt M.A.901(d) oder Punkt M.A.904(b) des Anhangs I (Teil-M) zu erteilen.

f) Vorbehaltlich eines angemessenen Verfahrens in dem in Punkt CAMO.A.300 genannten Handbuch kann eine Organisation, die die in Punkt (e) genannten Rechte innehat, zusätzlich die Genehmigung erhalten, eine Fluggenehmigung in Übereinstimmung mit Punkt 21.A.711(d) des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 für ein bestimmtes Luftfahrzeug auszustellen, für das die Organisation die Genehmigung hat, die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen, sofern die Organisation die Übereinstimmung mit den genehmigten Flugbedingungen bescheinigt.

CAMO.A.130 Änderungen bei der Organisation

a) Die folgenden Änderungen bei der Organisation bedürfen der vorherigen Genehmigung:

1. Änderungen, die den Geltungsbereich der Zulassung oder den Genehmigungsumfang der Organisation betreffen,

2. Änderungen beim in Übereinstimmung mit Punkt CAMO.A.305(a)(3) bis (a)(5) und (b)(2) benannten Personal,

3. Änderungen der Meldekette zwischen dem in Übereinstimmung mit Punkt CAMO.A.305(a)(3) bis (a)(5) und (b)(2) benannten Personal und dem verantwortlichen Betriebsleiter,

4. das Verfahren für Änderungen, für die keine vorherige Genehmigung nach Punkt (c) erforderlich ist.

b) Bei Änderungen, die einer vorherigen Genehmigung gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte bedürfen, beantragt die Organisation eine Genehmigung bei der zuständigen Behörde. Der Antrag wird vor der Umsetzung solcher Änderungen gestellt, um es der zuständigen Behörde zu ermöglichen, die fortgesetzte Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu überprüfen und, falls erforderlich, die Organisationszulassung und den damit zusammenhängenden Genehmigungsumfang zu ändern.

Die Organisation legt der zuständigen Behörde einschlägige Unterlagen vor.

Die Änderung darf erst nach Erhalt der formellen Genehmigung der zuständigen Behörde gemäß Punkt CAMO.B.330 umgesetzt werden.

Während solcher Änderungen arbeitet die Kommission gemäß den von der zuständigen Behörde festgelegten, jeweils zutreffenden Bedingungen.

c) Alle Änderungen, die keiner vorherigen Genehmigung bedürfen, werden gemäß dem in Punkt CAMO.A.115(b) festgelegten und von der zuständigen Behörde nach Punkt CAMO.B.310(h) genehmigten Verfahren behandelt und dieser mitgeteilt.

CAMO.A.135 Fortdauer der Gültigkeit

a) Die Organisationszulassung bleibt vorbehaltlich der Einhaltung aller folgenden Bedingungen gültig:

1. Die Organisation hält weiterhin die Verordnung (EU) 2018/1139 und ihre delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte unter Berücksichtigung der Bestimmungen zum Umgang mit Beanstandungen gemäß Punkt CAMO.B.350 ein.

2. Die zuständige Behörde erhält gemäß Punkt CAMO.A.140 Zugang zur Organisation.

3. Die Zulassung wird nicht zurückgegeben oder widerrufen.

b) Die Organisationszulassung von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen wird in Bezug auf die im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eingetragenen Luftfahrzeuge automatisch ungültig, wenn das Luftverkehrsbetreiberzeugnis abgelaufen ist, ausgesetzt oder widerrufen wurde, sofern die zuständige Behörde nicht ausdrücklich etwas anderes angegeben hat.

c) Nach Widerruf oder Rückgabe ist die Zulassung unverzüglich an die zuständige Behörde zurückzugeben.

CAMO.A.140 Zugang

Für die Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte hat die Organisation jederzeit Zugang zu allen Anlagen, Luftfahrzeugen, Dokumenten, Aufzeichnungen, Daten, Verfahren und sonstigem Material, das für ihre einer Zertifizierung unterliegende Tätigkeit relevant ist, unabhängig davon, ob sie ihre Tätigkeit einem Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer übertragen hat, allen Personen zu gewähren, die autorisiert wurden von:

a) der zuständigen Behörde gemäß Punkt CAMO.A.105,

b) der gemäß den Bestimmungen von Punkt CAMO.B.300(d) oder CAMO.B.300(e) handelnden Behörde.

CAMO.A.150 Beanstandungen

a) Nach Erhalt einer Mitteilung über Beanstandungen gemäß Punkt CAMO.B.350 muss die Organisation

1. die Ursache oder Ursachen für die Nichteinhaltung und die dazu beitragenden Faktoren ermitteln,

2. einen Abhilfeplan erstellen,

3. der zuständigen Behörde glaubhaft nachweisen, dass Abhilfemaßnahmen getroffen wurden.

b) Die in den Punkten (a)(1) bis (a)(3) genannten Maßnahmen müssen innerhalb der mit dieser zuständigen Behörde gemäß Punkt CAMO.B.350 vereinbarten Frist durchgeführt werden.

CAMO.A.155 Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem

Die Organisation setzt Folgendes um:

a) alle von der zuständigen Behörde auferlegten Sicherheitsmaßnahmen nach Punkt CAMO.B.135,

b) alle relevanten obligatorischen, von der Agentur herausgegebenen Sicherheitsinformationen.

CAMO.A.160 Meldung von Ereignissen

a) Im Rahmen seines Managementsystems muss die Organisation ein System zur Meldung von Ereignissen einrichten, das die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 erfüllt (*).

b) Unbeschadet Punkt (a) stellt die Organisation sicher, dass der zuständigen Behörde und der Organisation, die für die Konstruktion des Luftfahrzeugs verantwortlich ist, alle Störungen, Fehlfunktionen, technischen Mängel, Überschreitungen technischer Beschränkungen, Ereignisse, die auf ungenaue, unvollständige oder mehrdeutige Informationen in den gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 erstellten Daten hinweisen, und sonstigen irregulären Bedingungen, die den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs gefährdet haben oder haben könnten und nicht zu einem Unfall oder einer schweren Störung geführt haben, gemeldet werden.

c) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 müssen die in den Punkten (a) und (b) genannten Berichte in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise vorgelegt werden und alle der Organisation bekannten Informationen über den Sachverhalt enthalten.

d) Die Berichte müssen so bald wie möglich, in jedem Fall jedoch innerhalb von 72 Stunden vorgelegt werden, nachdem die Organisation den Sachverhalt festgestellt hat, auf den sich der Bericht bezieht, sofern außergewöhnliche Umstände dies nicht verhindern.

e) Soweit relevant, legt die Organisation einen Folgebericht mit Einzelheiten zu den Maßnahmen vor, mit denen sie ähnliche Ereignisse in der Zukunft zu verhindern beabsichtigt, sobald diese Maßnahmen festgelegt wurden. Dieser Bericht ist in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise vorzulegen.

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 der Kommission vom 29. Juni 2015 zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind (ABl. L 163 vom 30.6.2015, S. 1).

CAMO.A.200 Managementsystem

a) Die Organisation erarbeitet, implementiert und pflegt ein Managementsystem, das Folgendes beinhaltet:

1. klar definierte Linien der Verantwortlichkeit und Rechenschaftspflicht in der gesamten Organisation, einschließlich einer unmittelbaren Sicherheitsrechenschaftspflicht des verantwortlichen Betriebsleiters,

2. eine Beschreibung der allgemeinen Richtlinien und Grundsätze der Organisation bezüglich der Sicherheit, als Sicherheitsrichtlinien bezeichnet,

3. eine Beschreibung der mit den Tätigkeiten der Organisation verbundenen Flugsicherheitsrisiken, ihrer Bewertung und des Managements der damit verbundenen Risiken, einschließlich Maßnahmen zur Senkung der Risiken und zur Überprüfung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen,

4. fortlaufende Schulung und Befähigung des Personals zur Durchführung seiner Aufgaben,

5. Dokumentation aller Schlüsselverfahren des Managementsystems, einschließlich eines Verfahrens, das dem Personal seine Verantwortlichkeiten deutlich macht, und des Verfahrens für die Änderung dieser Dokumentation,

6. eine Funktion für die Überwachung der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen durch die Organisation. Die Überwachung der Einhaltung beinhaltet ein Rückmeldesystem der Beanstandungen an den verantwortlichen Betriebsleiter, um die wirksame Umsetzung eventuell erforderlicher Abhilfemaßnahmen sicherzustellen,

7. eventuelle zusätzliche Anforderungen, die in dieser Verordnung festgelegt sind.

b) Das Managementsystem ist der Größe der Organisation und der Natur und Komplexität ihrer Tätigkeiten angemessen, wobei die mit diesen Tätigkeiten verbundenen Gefahren und zugehörigen Risiken zu berücksichtigen sind.

c) Ist die Organisation Inhaber einer oder mehrerer zusätzlicher Organisationszulassungen nach der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, kann das Managementsystem in das System integriert werden, das im Rahmen der zusätzlichen Zulassung(en) vorgeschrieben ist.

d) Ungeachtet Punkt (c) muss das in diesem Anhang vorgesehene Managementsystem für gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassene Luftfahrtunternehmen ein integraler Bestandteil des Managementsystems des Betreibers sein.

CAMO.A.202 Innerbetriebliches Sicherheitsmeldesystem

a) Im Rahmen ihres Managementsystems muss die Organisation ein innerbetriebliches Sicherheitsmeldesystem einrichten, um die Sammlung und Bewertung von gemäß Punkt CAMO.A.160 zu meldenden Ereignissen zu ermöglichen.

b) Das System muss auch die Sammlung und Bewertung von Fehlern, Beinaheunfällen und intern gemeldeten Gefahren ermöglichen, die nicht unter Punkt (a) fallen.

c) Dieses System ermöglicht der Organisation

1. die Ursachen für Fehler, Beinaheunfälle und intern gemeldete Gefahren sowie die dazu beitragenden Faktoren zu ermitteln und diese im Rahmen des Sicherheitsrisikomanagements gemäß Punkt CAMO.A.200(a)(3) anzugehen,

2. die Bewertung aller bekannten relevanten Informationen in Bezug auf Fehler' das Unvermögen zur Befolgung von Verfahren' Beinaheunfälle und Gefahren und, soweit erforderlich, ein Verfahren zur Weitergabe der Informationen sicherzustellen.

d) Die Organisation gewährt jedem Unterauftragnehmer Zugang zu ihrem innerbetrieblichen Sicherheitsmeldesystem.

e) Die Organisation arbeitet bei Sicherheitsuntersuchungen mit anderen Organisationen zusammen, die einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit ihrer eigenen Tätigkeiten für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit leisten.

CAMO.A.205 Auftragsvergabe und Vergabe von Unteraufträgen

a) Die Organisation muss sicherstellen, dass bei der Vergabe von Instandhaltungsaufträgen oder bei der Vergabe von Teilen ihrer Tätigkeiten für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an Unterauftragnehmer

1. diese Tätigkeiten den geltenden Anforderungen entsprechen, und

2. alle mit der Auftragsvergabe oder der Vergabe von Unteraufträgen verbundenen Gefahren für die Flugsicherheit als Teil des Managementsystems der Organisation gelten.

b) Vergibt die Organisation einen Teil ihrer Tätigkeiten für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an eine andere als Unterauftragnehmer fungierende Organisation, so arbeitet die unter Vertrag genommene Organisation mit einer Genehmigung der Organisation. Die Organisation hat sicherzustellen, dass die zuständige Behörde Zugang zu der unter Vertrag genommenen Organisation hat, um sich von der ständigen Einhaltung der einschlägigen Anforderungen überzeugen zu können.

CAMO.A.215 Einrichtungen

Die Organisation muss angemessene Räumlichkeiten an geeigneten Standorten für das in Punkt CAMO.A.305 vorgeschriebene Personal zur Verfügung stellen.

CAMO.A.220 Führung von Aufzeichnungen

a) Aufzeichnungen über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

1. Die Organisation stellt sicher, dass die gemäß den Punkten M.A.305, ML.A.305 und gegebenenfalls M.A.306 erforderlichen Aufzeichnungen aufbewahrt werden.

2. Die Organisation muss alle Einzelheiten der durchgeführten Arbeiten aufzeichnen.

3. Falls die Organisation das Recht gemäß Punkt CAMO.A.125(e) besitzt, muss sie eine Kopie einer jeden erteilten oder, falls zutreffend, verlängerten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit und einer jeden erteilten Empfehlung zusammen mit allen Belegunterlagen aufbewahren. Außerdem muss die Organisation eine Kopie einer jeden Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, die sie im Rahmen ihres Rechts gemäß Punkt CAMO.A.125(d)(4) verlängert hat, aufbewahren.

4. Falls die Organisation das Recht gemäß Punkt CAMO.A.125(f) besitzt, muss sie eine Kopie einer jeden in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Punkt 21.A.729 des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ausgestellten Fluggenehmigung aufbewahren.

5. Die Organisation muss, nachdem die Verantwortung für das Luftfahrzeug gemäß Punkt M.A.201 oder MLA.201 dauerhaft einer anderen Person oder Organisation übertragen wurde, eine Kopie aller in den Punkten (a)(2) bis (a)(4) genannten Aufzeichnungen drei Jahre lang aufbewahren.

6. Wenn die Organisation ihre Tätigkeit beendet, müssen alle aufbewahrten Aufzeichnungen dem Eigentümer des Luftfahrzeugs übergeben werden.

b) Managementsystem, Aufzeichnungen über Auftragsvergabe und Vergabe von Unteraufträgen

1. Die Organisation stellt sicher, dass die folgenden Aufzeichnungen aufbewahrt werden:

   i) Aufzeichnungen über Schlüsselverfahren des Managementsystems gemäß Punkt CAMO.A.200,

   ii) Verträge über die Auftragsvergabe und Verträge über die Vergabe von Unteraufträgen gemäß Punkt CAMO.A.205,

2. Aufzeichnungen zum Managementsystem sowie alle Verträge gemäß Punkt CAMO.A.205 müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden.

c) Personalbezogene Aufzeichnungen

1. Die Organisation stellt sicher, dass die folgenden Aufzeichnungen aufbewahrt werden:

   i) Aufzeichnungen über Qualifikation und Erfahrung des Personals, das mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, der Überwachung der Einhaltung und dem Sicherheitsmanagement befasst ist,

   ii) Aufzeichnungen über Qualifikationen und Erfahrungen des gesamten Lufttüchtigkeitsprüfpersonals sowie des Personals, das Empfehlungen erteilt und Fluggenehmigungen ausstellt.

2. Die Aufzeichnungen über das gesamte Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das Personal zur Erteilung von Empfehlungen und das Personal zur Ausstellung von Fluggenehmigungen umfassen Angaben zu jeglichen diesbezüglich erlangten Qualifikationen zusammen mit einem Überblick über die einschlägigen Erfahrungen und Schulungen im Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und eine Kopie der Erlaubnis.

3. Die personalbezogenen Aufzeichnungen werden so lange, wie die Person für die Organisation arbeitet, und für die Dauer von drei Jahren, nachdem die Person die Organisation verlassen hat, aufbewahrt.

d) Die Organisation richtet ein Aufzeichnungssystem ein, das die angemessene Aufbewahrung und eine verlässliche Rückverfolgbarkeit aller erarbeiteten Tätigkeiten erlaubt.

e) Das Format der Aufzeichnungen ist in den Verfahren der Organisation festgelegt.

f) Die Aufzeichnungen müssen so aufbewahrt werden, dass sie vor Beschädigung, Änderung und Diebstahl geschützt sind.

CAMO.A.300 Handbuch zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME)

a) Die Organisation stellt der zuständigen Behörde ein Handbuch zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und gegebenenfalls alle relevanten Handbücher und Verfahren, auf die Bezug genommen wird, zur Verfügung, die alle folgenden Informationen enthalten:

1. eine vom verantwortlichen Betriebsleiter unterzeichnete Erklärung zur Bestätigung, dass die Organisation ihre Tätigkeiten zu jedem Zeitpunkt in Übereinstimmung mit diesem Anhang, Anhang I (Teil-M) bzw. Anhang Vb (Teil-ML) und dem genehmigten Handbuch ausführt. Wenn der verantwortliche Betriebsleiter nicht gleichzeitig Hauptgeschäftsführer der Organisation ist, ist die Bestätigung vom Hauptgeschäftsführer gegenzuzeichnen,

2. die Sicherheitsrichtlinien der Organisation gemäß Punkt CAMO.A.200(a)(2),

3. den unter den Genehmigungsumfang fallenden Arbeitsumfang der Organisation,

4. eine allgemeine Beschreibung der personellen Ressourcen und des Systems zur Planung der Verfügbarkeit von Personal gemäß Punkt CAMO.A.305(d),

5. Titel und Namen der Personen, auf die in Punkt CAMO.A.305(a)(3) bis (a)(5), (b)(2) und (f) Bezug genommen wird,

6. die Pflichten, Zuständigkeiten, Rechenschaftspflichten und Befugnisse der gemäß Punkt CAMO.A.305(a)(3) bis (a)(5), (b)(2), (e) und (f) benannten Personen,

7. ein Organigramm, aus dem die Verknüpfungen zwischen den Rechenschaftspflichten und Zuständigkeiten aller Personen hervorgehen, auf die in Punkt CAMO.A.305(a)(3) bis (a)(5), (b)(2), (e) und (f) Bezug genommen wird und die mit Punkt CAMO.A.200(a)(1) in Zusammenhang stehen,

8. eine Liste des zur Ausstellung der Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder zur Erteilung von Empfehlungen gemäß Punkt CAMO.A.305(e) berechtigten Personals, in der gegebenenfalls angegeben ist, welches Personal zur Ausstellung von Fluggenehmigungen gemäß Punkt CAMO.A.125(c) berechtigt ist,

9. eine allgemeine Beschreibung und der Standorte der Einrichtungen,

10. die Beschreibung des innerbetrieblichen Sicherheitsmeldesystems gemäß Punkt CAMO.A.202,

11. die Verfahren, in denen festgelegt ist, wie die Organisation die Einhaltung der Bestimmungen dieses Anhangs, des Anhangs I (Teil-M) bzw. des Anhangs Vb (Teil-ML) gewährleistet, insbesondere:

    i) die Dokumentation der Schlüsselverfahren des Managementsystems gemäß Punkt CAMO.A.200,

    ii) Verfahren zur Festlegung der Art und Weise, wie die Organisation gemäß Punkt CAMO.A.205 und Punkt CAMO.A.315(c) die an Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer vergebenen Tätigkeiten kontrolliert,

    iii) Verfahren in Bezug auf die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die Prüfung der Lufttüchtigkeit und die Fluggenehmigung, soweit zutreffend,

    iv) das Verfahren, in dem der Umfang der Änderungen festgelegt wird, die keiner vorherigen Genehmigung bedürfen, und in dem beschrieben wird, wie diese Änderungen gemäß den Anforderungen in Punkt CAMO.A.115(b) und Punkt CAMO.A.130(c) verwaltet und mitgeteilt werden,

    v) die Verfahren zur Änderung des Handbuchs,

12. die Liste der genehmigten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramme für solche Luftfahrzeuge, für die ein Vertrag über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt M.A.201 oder Punkt ML.A.201 besteht,

13. die Liste der Instandhaltungsverträge gemäß Punkt CAMO.A.315(c),

14. die Liste der derzeit zugelassenen alternativen Nachweisverfahren.

b) Die erstmalige Ausgabe des Handbuchs zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit bedarf der Genehmigung durch die zuständige Behörde. Es wird erforderlichenfalls geändert, um eine aktuelle Beschreibung der Organisation zu bieten.

c) Änderungen des Handbuchs werden nach dem in Punkt (11)(iv) beschriebenen Verfahren verwaltet. Änderungen, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind, sowie Änderungen, die sich auf die in Punkt CAMO.A.130(a) angeführten Änderungen beziehen, bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde.

CAMO.A.305 Anforderungen an das Personal

a) Die Organisation muss einen verantwortlichen Betriebsleiter ernennen, der mit der Ermächtigung des Unternehmens ausgestattet ist, sicherzustellen, dass alle Tätigkeiten für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten finanziert und ausgeführt werden können. Der verantwortliche Betriebsleiter muss

1. sicherstellen, dass die notwendigen Mittel für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß diesem Anhang, Anhang I (Teil-M) bzw. Anhang Vb (Teil-ML) zur Verfügung stehen, um die Zulassung der Organisation zu unterstützen.

2. die in Punkt CAMO.A.200 genannten Sicherheitsrichtlinien festlegen und unterstützen,

3. eine Person oder eine Gruppe von Personen benennen, die dafür zuständig ist, dass die Organisation die geltenden Anforderungen an die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die Prüfung der Lufttüchtigkeit und die Fluggenehmigungen gemäß diesem Anhang, Anhang I (Teil-M) und Anhang Vb (Teil-ML) stets erfüllt,

4. eine Person oder eine Gruppe von Personen benennen, die dafür zuständig ist, die im Rahmen des Managementsystems vorgesehene Funktion zur Überwachung der Einhaltung zu verwalten,

5. eine Person oder eine Gruppe von Personen benennen, die dafür zuständig ist, im Rahmen des Managementsystems die Entwicklung, Verwaltung und Beibehaltung wirksamer Sicherheitsmanagementverfahren zu verwalten,

6. sicherstellen, dass die gemäß Punkt CAMO.A.305(a)(3) bis (a)(5) und (b)(2) benannte Person oder Gruppe von Personen direkten Zugang hat, um ihn ordnungsgemäß über Angelegenheiten in Bezug auf die Einhaltung und die Sicherheit zu informieren,

7. nachweisen, dass er grundlegende Kenntnisse über diese Verordnung besitzt.

b) Im Fall von Organisationen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 auch zugelassene Luftfahrtunternehmen sind, muss der verantwortliche Betriebsleiter zudem:

1. die Person sein, die gemäß Punkt ORO.GEN.210(a) des Anhangs III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 als verantwortlicher Betriebsleiter für das Luftfahrunternehmen ernannt wurde,

2. eine Person benennen' die für die Führung und Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständig ist und die nicht von einer gemäß Anhang II (Teil-145) genehmigten Organisation angestellt sein darf, die von dem Betreiber unter Vertrag genommen ist, es sei denn, die zuständige Behörde stimmt dem ausdrücklich zu.

c) Die gemäß Punkt CAMO.A.305(a)(3) bis (a)(5) und (b)(2) benannte Person oder Gruppe von Personen muss in der Lage sein, einschlägige Kenntnisse, Hintergrundwissen und ausreichende Erfahrungen in Bezug auf die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen sowie anwendungsbereite Kenntnisse dieser Verordnung nachzuweisen. Eine solche Person oder Gruppe von Personen muss dem verantwortlichen Betriebsleiter unterstellt sein.

d) Die Organisation muss ein System zur Planung der Verfügbarkeit von Personal besitzen, um sicherzustellen, dass die Organisation über genügend ausreichend qualifiziertes Personal zur Planung, Durchführung, Kontrolle, Prüfung und Überwachung der Tätigkeiten der Organisation gemäß dem Genehmigungsumfang verfügt.

e) Um die Genehmigung zur Durchführung von Prüfungen der Lufttüchtigkeit oder zur Erteilung von Empfehlungen gemäß Punkt CAMO.A.125(e) und gegebenenfalls zur Ausstellung von Fluggenehmigungen gemäß Punkt CAMO.A.125(f) zu haben, muss die Organisation über gemäß Punkt CAMO.A.310 zur Prüfung der Lufttüchtigkeit qualifiziertes und berechtigtes Personal verfügen.

f) Organisationen, die Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt CAMO.A.125(d)(4) verlängern, müssen dazu berechtigte Personen benennen.

g) Die Organisation muss die Kompetenz des Personals, das mit der Überwachung der Einhaltung, dem Sicherheitsmanagement, der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, der Prüfung der Lufttüchtigkeit oder der Erteilung von Empfehlungen und gegebenenfalls der Ausstellung von Fluggenehmigungen befasst ist, gemäß einem von der zuständigen Behörde gebilligten Verfahren und Standard feststellen und kontrollieren. Zusätzlich zu der für den jeweiligen Aufgabenbereich erforderlichen Sachkenntnis muss die Kompetenz das Wissen um die Bedeutung des Sicherheitsmanagements und grundlegender menschlicher Faktoren einschließen, das der Funktion und der Verantwortung der Person innerhalb der Organisation entspricht.

CAMO.A.310 Qualifikationen des Lufttüchtigkeitsprüfpersonals

a) Personal, das gemäß Punkt CAMO.A.125(e) Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausstellt oder Empfehlungen erteilt und gegebenenfalls Fluggenehmigungen gemäß Punkt CAMO.A.125(f) ausstellt, muss

1. mindestens fünf Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben haben,

2. eine entsprechende Lizenz gemäß Anhang III (Teil-66) oder einen luftfahrttechnischen Abschluss oder eine gleichwertige nationale Qualifikation erworben haben,

3. eine formale Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung erhalten haben,

4. eine Position innerhalb der genehmigten Organisation mit einschlägigen Verantwortlichkeiten eingenommen haben.

b) Unbeschadet der Punkte (a)(1), (a)(3) und (a)(4) kann die in Punkt (a)(2) angegebene Anforderung durch fünf Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ersetzt werden, die zusätzlich zu der in Punkt (a)(1) geforderten Erfahrung vorliegen muss.

c) Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das von der Organisation ernannt ist, kann nur dann eine Erlaubnis von dieser Organisation erhalten, wenn es nach zufriedenstellender Absolvierung einer Prüfung der Lufttüchtigkeit unter Aufsicht der zuständigen Behörde oder des zugelassenen Lufttüchtigkeitsprüfpersonals der Organisation nach einem von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren von der zuständigen Behörde im Rahmen des Handbuchs zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit förmlich anerkannt ist.

d) Die Organisation muss sicherstellen, dass das Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen nachweislich über aktuell erworbene einschlägige Erfahrung in der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verfügt.

CAMO.A.315 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

a) Die Organisation muss sicherstellen, dass die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit Abschnitt A Unterabschnitt C des Anhangs I (Teil-M) oder gemäß Abschnitt A Unterabschnitt C des Anhangs Vb (Teil-ML) durchgeführt wird.

b) Die Organisation muss bei jedem von ihr geführten Luftfahrzeug insbesondere:

1. sicherstellen, dass ein Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm einschließlich aller anzuwendenden Zuverlässigkeitsprogramme gemäß Punkt M.A.302 bzw. Punkt ML.A.302 entwickelt und überwacht wird,

2. im Fall von Luftfahrzeugen, die nicht von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, dem gemäß Punkt M.A.201 bzw. Punkt ML.A.201 verantwortlichen Eigentümer oder Betreiber eine Kopie des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms zur Verfügung stellen,

3. sicherstellen, dass für alle Änderungen und Reparaturen verwendete Unterlagen den Anforderungen gemäß Punkt M.A.304 bzw. Punkt ML.A.304 entsprechen,

4. bei allen technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeugen, die von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, ein Verfahren zur Bewertung nicht zwingend durchzuführender Änderungen und/oder Inspektionen festlegen und über deren Anwendung entscheiden, wobei das Verfahren für das Sicherheitsrisikomanagement der Organisation gemäß Punkt CAMO.A.200(a)(3) anzuwenden ist,

5. sicherstellen, dass das Luftfahrzeug, die Motoren, Propeller bzw. darin eingebaute Komponenten einem gemäß Unterabschnitt F des Anhangs I (Teil-M), Anhang II (Teil-145) oder Anhang Vd (Teil-CAO) entsprechend genehmigten Instandhaltungsbetrieb, wann immer dies erforderlich ist, übergeben werden,

6. sonstige Instandhaltung in Auftrag geben, Tätigkeiten überwachen und damit zusammenhängende Entscheidungen koordinieren, um sicherzustellen, dass alle Instandhaltungsarbeiten ordnungsgemäß durchgeführt werden und entsprechend eine Freigabe zur Feststellung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs erfolgt.

c) Ist die Organisation nicht gemäß Unterabschnitt F des Anhangs I (Teil-M), Anhang II (Teil-145) oder Anhang Vd (Teil-CAO) ordnungsgemäß genehmigt, verwaltet sie in Absprache mit dem Betreiber die gemäß dem Punkt M.A.201(e)(3), (f)(3), (g)(3) und (h)(3) oder Punkt ML.A.201 erforderlichen schriftlichen Instandhaltungsverträge, um sicherzustellen, dass

1. die gesamte Instandhaltung letztendlich von einem ordnungsgemäß genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchgeführt wird,

2. die Aufgaben gemäß Punkt M.A.301(a)(2), (a)(3), (a)(6) und (a)(7) bzw. Punkt ML.A.301 eindeutig angegeben sind.

d) Ungeachtet Punkt (c) kann der Vertrag die Form von einzelnen Arbeitsaufträgen haben, die dem genehmigten Instandhaltungsbetrieb erteilt werden, im Fall:

1. eines Luftfahrzeugs, bei dem nicht planmäßige „Line Maintenance" erforderlich ist,

2. der Instandhaltung von Komponenten, gegebenenfalls einschließlich der Instandhaltung von Motoren und Propellern.

e) Die Organisation muss sicherstellen, dass bei der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, einschließlich aller an Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer vergebenen Tätigkeiten, menschliche Faktoren und die Grenzen des menschlichen Leistungsvermögens berücksichtigt werden.

CAMO.A.320 Prüfung der Lufttüchtigkeit

Führt die gemäß Punkt CAMO.A.125(e) genehmigte Organisation Prüfungen der Lufttüchtigkeit durch, müssen diese gemäß Punkt M.A.901 des Anhangs I (Teil-M) bzw. gemäß Punkt ML.A.903 des Anhangs Vb (Teil-ML) erfolgen.

CAMO.A.325 Unterlagen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Die Organisation muss bei der Durchführung der Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt CAMO.A.315 über die geltenden anzuwendenden Instandhaltungsunterlagen gemäß Punkt M.A.401 des Anhangs I (Teil-M) verfügen und diese verwenden. Diese Unterlagen können vom Eigentümer oder vom Betreiber bereitgestellt werden, vorbehaltlich des Abschlusses eines entsprechenden Vertrags mit dem Eigentümer oder Betreiber. In diesem Fall muss das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit solche Unterlagen nur für die Laufzeit des Vertrags aufzubewahren, sofern Punkt CAMO.A.220(a) nichts anderes vorschreibt.

ABSCHNITT B

BEHÖRDLICHE ANFORDERUNGEN

CAMO.B.005 Geltungsbereich

In diesem Abschnitt werden die Anforderungen an das Verwaltungs- und Managementsystem festgelegt, die von den zuständigen Behörden, die mit der Durchführung und Durchsetzung von Abschnitt A dieses Anhangs befasst sind, zu erfüllen sind.

CAMO.B.115 Aufsichtsunterlagen

Die zuständige Behörde stellt den betreffenden Mitarbeitern alle Rechtsakte, Normen, Vorschriften und technischen Veröffentlichungen sowie zugehörigen Dokumente zur Verfügung, damit diese ihre Aufgaben erfüllen und ihren Verantwortlichkeiten nachkommen können.

CAMO.B.120 Nachweisverfahren

a) Die Agentur muss annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) erarbeiten, die zur Feststellung der Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte verwendet werden können.

b) Zur Feststellung der Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte können alternative Nachweisverfahren verwendet werden.

c) Die zuständige Behörde richtet ein System zur laufenden Überprüfung ein, ob alle alternativen Nachweisverfahren, die sie selbst oder Organisationen, die ihrer Aufsicht unterliegen, anwenden, die Feststellung der Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte ermöglichen.

d) Die zuständige Behörde überprüft alle alternativen Nachweisverfahren, die von einer Organisation vorgeschlagen werden, gemäß Punkt CAMO.A.120 mittels einer Analyse der vorgelegten Unterlagen und, falls dies für notwendig erachtet wird, einer Inspektion der Organisation.

Stellt die zuständige Behörde fest, dass die alternativen Nachweisverfahren den Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte entsprechen, wird sie unverzüglich:

1. dem Antragsteller mitteilen, dass die alternativen Nachweisverfahren angewandt werden können und, falls zutreffend, die Genehmigung oder Zulassung des Antragstellers entsprechend ändern,

2. die Agentur unter Beifügung von Kopien aller einschlägigen Unterlagen über den Inhalt informieren.

e) Wendet die zuständige Behörde selbst alternative Nachweisverfahren an, um die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu erreichen,

1. stellt sie diese allen Organisationen und Personen zur Verfügung, die ihrer Aufsicht unterliegen,

2. benachrichtigt sie unverzüglich die Agentur.

Die zuständige Behörde legt der Agentur eine vollständige Beschreibung der alternativen Nachweisverfahren, einschließlich eventueller relevanter Änderungen von Verfahren sowie eine Beurteilung vor, mit der nachgewiesen wird, dass die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte eingehalten werden.

CAMO.B.125 Mitteilungen an die Agentur

a) Die zuständige Behörde benachrichtigt die Agentur unverzüglich im Fall signifikanter Probleme mit der Anwendung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte.

b) Die zuständige Behörde leitet an die Agentur sicherheitsrelevante Informationen weiter, von denen sie aus Ereignismeldungen, die ihr nach Punkt CAMO.A.160 übermittelt wurden, Kenntnis erhalten hat.

CAMO.B.135 Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem

a) Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 (*) wendet die zuständige Behörde ein System für die angemessene Erfassung, Analyse und Weitergabe von Sicherheitsinformationen an.

b) Die Agentur wendet ein System für die angemessene Analyse eingegangener relevanter Sicherheitsinformationen an und legt den Mitgliedstaaten und der Kommission unverzüglich alle Informationen, einschließlich Empfehlungen oder zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen, vor, die diese benötigen, um rechtzeitig auf ein Sicherheitsproblem hinsichtlich Erzeugnissen, Teilen, Ausrüstungen, Personen oder Organisationen reagieren zu können, die der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten unterliegen.

c) Nach Erhalt der unter den Punkten (a) und (b) genannten Informationen ergreift die zuständige Behörde geeignete Maßnahmen, um dem Sicherheitsproblem zu begegnen.

d) Gemäß Punkt (c) ergriffene Maßnahmen werden sofort allen Personen bzw. Organisationen mitgeteilt, die diese nach Maßgabe der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten einhalten müssen. Die zuständige Behörde teilt diese Maßnahmen auch der Agentur und, falls ein gemeinsames Handeln erforderlich ist, den übrigen betroffenen Mitgliedstaaten mit.

CAMO.B.200 Managementsystem

a) Die zuständige Behörde errichtet und pflegt ein Managementsystem, das mindestens Folgendes umfasst:

1. dokumentierte Richtlinien und Verfahren zur Beschreibung ihrer Organisation und der Mittel und Methoden zur Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte. Die Verfahren sind auf dem neuesten Stand zu halten und dienen der zuständigen Behörde als Grundlage für alle entsprechenden Aufgaben,

2. ausreichendes Personal zur Durchführung ihrer Aufgaben und die Erfüllung ihrer Verpflichtungen. Es ist ein System zur Planung der Verfügbarkeit von Personal vorhanden, um eine einwandfreie Durchführung aller Aufgaben sicherzustellen,

3. für die Durchführung der ihm zugewiesenen Aufgaben qualifiziertes Personal, das über die erforderlichen Kenntnisse, Erfahrungen, Erstausbildung und Auffrischungsschulungen verfügt, um die Aufrechterhaltung der Kompetenz sicherzustellen,

4. geeignete Einrichtungen und Büroräume zur Durchführung der zugewiesenen Aufgaben,

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 der Kommission vom 29. Juni 2015 zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind (ABl. L 163 vom 30.6.2015, S. 1).

5. eine Funktion zur Überwachung der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen durch das Managementsystem und der Angemessenheit der Verfahren, einschließlich der Einrichtung eines internen Auditverfahrens und eines Verfahrens für das Sicherheitsrisikomanagement. Die Überwachung der Einhaltung beinhaltet ein System zur Rückmeldung der beim Audit festgestellten Beanstandungen an die leitenden Mitarbeiter der zuständigen Behörde, um die Umsetzung eventuell erforderlicher Abhilfemaßnahmen sicherzustellen,

6. eine Person oder eine Gruppe von Personen, die gegenüber den leitenden Mitarbeitern der zuständigen Behörde letztverantwortlich für die Überwachung der Einhaltung ist.

b) Die zuständige Behörde bestellt für jeden Tätigkeitsbereich, einschließlich des Managementsystems, eine oder mehrere Personen mit der Gesamtverantwortlichkeit für die Durchführung der betreffenden Aufgabe(n).

c) Die zuständige Behörde erarbeitet Verfahren für die Teilnahme an einem gegenseitigen Austausch aller erforderlichen Informationen und für die Unterstützung der übrigen zuständigen Behörden, was alle Beanstandungen und die ergriffenen Folgemaßnahmen aufgrund der Aufsicht von Personen und Organisationen umfasst, die Tätigkeiten im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, aber von der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats oder der Agentur zertifiziert sind.

d) Der Agentur und, sofern angefordert, den dieser Verordnung unterliegenden Organisationen werden für die Zwecke der Standardisierung eine Abschrift der Verfahren in Bezug auf das Managementsystem und deren Änderungen vorgelegt.

CAMO.B.205 Zuweisung von Aufgaben an qualifizierte Stellen

a) Aufgaben im Zusammenhang mit der Erstzulassung oder fortlaufenden Aufsicht über Personen oder Organisationen, die der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten unterliegen, können von den Mitgliedstaaten nur qualifizierten Stellen zugewiesen werden. Bei der Zuweisung von Aufgaben stellt die zuständige Behörde sicher, dass sie

1. über ein System verfügt, um erstmalig und fortlaufend zu bewerten, dass die qualifizierte Stelle Anhang VI „Grundlegende Anforderungen an qualifizierte Stellen“ der Verordnung (EU) 2018/1139 entspricht. Das System und die Ergebnisse der Bewertungen sind zu dokumentieren,

2. eine dokumentierte Vereinbarung mit der qualifizierten Stelle geschlossen hat, die von beiden Parteien auf der entsprechenden Managementebene genehmigt wurde und in der Folgendes eindeutig geregelt ist:

i) die durchzuführenden Aufgaben,

ii) die vorzulegenden Erklärungen, Berichte und Aufzeichnungen,

iii) die bei der Durchführung dieser Aufgaben zu erfüllenden technischen Bedingungen,

iv) der damit zusammenhängende Haftpflicht-Versicherungsschutz,

v) der Schutz von Informationen, die bei der Durchführung dieser Aufgaben gewonnen werden.

b) Die zuständige Behörde stellt sicher, dass von dem internen Auditverfahren und einem Verfahren für das Sicherheitsrisikomanagement gemäß Punkt CAMO.B.200(a)(5) alle in ihrem Namen durchgeführten Zertifizierungs- und fortlaufenden Aufsichtsaufgaben erfasst werden.

CAMO.B.210 Änderungen am Managementsystem

a) Die zuständige Behörde verfügt über ein System, mit dem Änderungen ermittelt werden, die sich auf ihre Fähigkeit auswirken, ihre in der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegten Aufgaben und Verpflichtungen zu erfüllen. Dieses System ermöglicht es ihr, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass ihr Managementsystem angemessen und effektiv bleibt.

b) Die zuständige Behörde aktualisiert ihr Managementsystem im Fall von Änderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten zeitnah, um eine wirksame Umsetzung sicherzustellen.

c) Die zuständige Behörde informiert die Agentur über Änderungen, die sich auf ihre Fähigkeit auswirken, ihre in der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegten Aufgaben und Verpflichtungen zu erfüllen.

CAMO.B.220 Führung von Aufzeichnungen

a) Die zuständige Behörde richtet ein Aufzeichnungssystem für die angemessene Aufbewahrung, Zugänglichkeit und verlässliche Rückverfolgbarkeit von Folgendem ein:

1. der dokumentierten Richtlinien und Verfahren des Managementsystems,

2. der Ausbildung, Qualifikation und Autorisierung ihres Personals,

3. der Zuweisung von Aufgaben, wobei die in Punkt CAMO.B.205 genannten Elemente sowie die Einzelheiten der zugewiesenen Aufgaben erfasst werden,

4. der Zulassungsverfahren und der fortlaufenden Aufsicht über zugelassene Organisationen, einschließlich:

   i) des Antrags auf eine Organisationszulassung,

   ii) der Aufzeichnungen über das fortdauernde Aufsichtsprogramm der zuständigen Behörde einschließlich aller Aufzeichnungen über Beurteilungen, Audits und Inspektionen,

   iii) der Organisationszulassung einschließlich aller Änderungen,

   iv) einer Kopie des Aufsichtsprogramms, das die Termine für fällige und bereits durchgeführte Audits enthält,

   v) Kopien des offiziellen Schriftverkehrs,

   vi) Einzelheiten zu den Beanstandungen, Abhilfemaßnahmen, dem Datum für den Abschluss von Maßnahmen, etwaige Freistellungs- und Durchsetzungsmaßnahmen,

   vii) aller Aufzeichnungen über Beurteilungen, Audits und Inspektionen, die von einer anderen zuständigen Behörde gemäß Punkt CAMO.B.300(d) erstellt wurden,

   viii) Kopien aller Handbücher zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder Handbücher der Organisation sowie deren Änderungen,

   ix) Kopien sonstiger von der zuständigen Behörde genehmigter Dokumente,

5. der Bewertung alternativer Nachweisverfahren, die von Organisationen vorgeschlagen wurden, und der Benachrichtigung der Agentur darüber sowie der Beurteilung alternativer Nachweisverfahren, die von der zuständigen Behörde selbst verwendet werden,

6. der Sicherheitsinformationen und Folgemaßnahmen gemäß Punkt CAMO.B.125,

7. der Anwendung von Flexibilitätsbestimmungen gemäß Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte.

b) Die zuständige Behörde führt ein Verzeichnis aller von ihr ausgestellten Organisationszulassungen.

c) Alle in den Punkten (a) und (b) genannten Aufzeichnungen werden vorbehaltlich geltender datenschutzrechtlicher Bestimmungen mindestens fünf Jahre aufbewahrt.

d) Alle in den Punkten (a) und (b) genannten Aufzeichnungen sind auf Anfrage einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats oder der Agentur zur Verfügung zu stellen.

CAMO.B.300 Aufsichtsgrundsätze

a) Die zuständige Behörde überprüft:

   1. die Einhaltung der geltenden Anforderungen an Organisationen vor Ausstellung einer Organisationszulassung,

   2. die fortlaufende Einhaltung der geltenden Anforderungen durch Organisationen, denen sie die Zulassung erteilt hat,

   3. die Umsetzung geeigneter, von der zuständigen Behörde auferlegter Sicherheitsmaßnahmen gemäß Punkt CAMO.B.135(c) und (d).

b) Diese Überprüfung muss

   1. durch Unterlagen gestützt sein, die speziell dazu bestimmt sind, den Personen, die für die Sicherheitsaufsicht verantwortlich sind, Anleitung für die Durchführung ihrer Aufgaben zu geben,

   2. für die betreffenden Organisationen die Ergebnisse der Sicherheitsaufsicht verfügbar machen,

   3. auf Beurteilungen, Audits und Inspektionen, einschließlich unangekündigter Inspektionsbesuche, beruhen,

   4. der zuständigen Behörde die erforderlichen Nachweise liefern, falls weitere Maßnahmen, einschließlich der in Punkt CAMO.B.350 „Beanstandungen und Abhilfemaßnahmen“ vorgesehenen Maßnahmen, erforderlich sind.

c) Der Umfang der Aufsicht gemäß den Punkten (a) und (b) wird auf der Grundlage der Ergebnisse der bisherigen Aufsichtstätigkeiten und der Sicherheitsprioritäten bestimmt.

d) Befinden sich Einrichtungen der Organisation in mehr als einem Staat, kann die gemäß Punkt CAMO.A.105 zuständige Behörde Vereinbarungen treffen, dass Aufsichtsaufgaben von der/den zuständigen Behörde(n) des Mitgliedstaats/der Mitgliedstaaten, in dem/denen sich die Einrichtungen befinden, oder bei in einem Drittland befindlichen Einrichtungen von der Agentur durchgeführt werden. Organisationen, die von einer solchen Vereinbarung betroffen sind, werden über ihr Bestehen und ihren Umfang informiert.

e) Für die Aufsicht von Einrichtungen in einem anderen Staat unterrichtet die gemäß Punkt CAMO.A.105 zuständige Behörde die zuständige Behörde dieses Staates oder im Fall von Einrichtungen von Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Drittland haben, die Agentur, bevor sie selbst Vor-Ort-Audits oder -Inspektionen solcher Einrichtungen durchführt.

f) Die zuständige Behörde sammelt und verarbeitet alle Informationen, die als nützlich für die Aufsicht angesehen werden, einschließlich unangekündigter Inspektionen.

CAMO.B.305 Aufsichtsprogramm

a) Die zuständige Behörde muss ein Aufsichtsprogramm einrichten und aufrechterhalten, das die Aufsichtstätigkeiten gemäß Punkt CAMO.B.300 umfasst.

b) Das Aufsichtsprogramm wird unter Berücksichtigung der spezifischen Natur der Organisation, der Komplexität ihrer Tätigkeiten und der Ergebnisse bisheriger Zertifizierungs- und/oder Aufsichtstätigkeiten erarbeitet, wobei eine Beurteilung der damit verbundenen Risiken zugrunde gelegt wird. Innerhalb eines jeden Aufsichtsplanungszyklus ist Folgendes enthalten:

1. Beurteilungen, Audits und Inspektionen, einschließlich unangekündigter Inspektionen und gegebenenfalls

   i) Beurteilungen des Managementsystems und Verfahrensaudits

   ii) Produktprüfungen einer repräsentativen Stichprobe von Luftfahrzeugen, die von der Organisation geführt werden,

   iii) Stichproben der durchgeführten Lufttüchtigkeitsprüfungen,

   iv) Stichproben der ausgestellten Fluggenehmigungen,

2. Besprechungen zwischen dem verantwortlichen Betriebsleiter und der zuständigen Behörde, um sicherzustellen, dass beide über wesentliche Aspekte auf dem Laufenden bleiben.

c) Auf Organisationen, die von der zuständigen Behörde zugelassen wurden, findet ein Aufsichtsplanungszyklus von längstens 24 Monaten Anwendung.

d) Ungeachtet Punkt (c) kann der Aufsichtsplanungszyklus auf 36 Monate verlängert werden, wenn die zuständige Behörde während der letzten 24 Monate festgestellt hat, dass

1. die Organisation eine wirksame Feststellung von Gefahren für die Flugsicherheit und das Management damit verbundener Risiken nachgewiesen hat,

2. die Organisation gemäß Punkt CAMO.A.130 laufend nachgewiesen hat, dass sie die vollständige Kontrolle über alle Änderungen hat,

3. keine Beanstandungen der Stufe 1 festgestellt wurden,

4. alle Abhilfemaßnahmen innerhalb des von der zuständigen Behörde nach Punkt CAMO.B.350 akzeptierten oder verlängerten Zeitraums ergriffen wurden.

Ungeachtet Punkt (c) kann der Aufsichtsplanungszyklus weiter auf höchstens 48 Monate verlängert werden, wenn die Organisation zusätzlich zu den Bedingungen in den Punkten (1) bis (4) von Unterabsatz 1 ein wirksames, fortlaufendes System für Meldungen gegenüber der zuständigen Behörde über die Sicherheitsleistung und die Einhaltung aufsichtsrechtlicher Bestimmungen durch die Organisation selbst eingerichtet und die zuständige Behörde dieses genehmigt hat.

e) Der Aufsichtsplanungszyklus kann verkürzt werden, wenn es Hinweise darauf gibt, dass die Sicherheitsleistung der Organisation nachgelassen hat.

f) Das Aufsichtsprogramm muss Aufzeichnungen enthalten über die Zeitpunkte, zu denen Audits, Inspektionen und Besprechungen fällig sind, und wann solche Audits, Inspektionen und Besprechungen durchgeführt wurden.

g) Bei Abschluss jedes Aufsichtsplanungszyklus erstellt die zuständige Behörde einen Bericht mit Empfehlungen zur Aufrechterhaltung der Genehmigung, in den die Ergebnisse der Aufsicht einfließen.

CAMO.B.310 Erstzulassungsverfahren

a) Bei Eingang eines Antrags auf erstmalige Ausstellung einer Zulassung für eine Organisation prüft die zuständige Behörde die Erfüllung der einschlägigen Anforderungen durch die Organisation.

b) Während der Überprüfung zum Erwerb der Erstzulassung ist mindestens einmal eine Besprechung mit dem verantwortlichen Betriebsleiter der Organisation durchzuführen, um sicherzustellen, dass sich dieser voll bewusst ist, welche Bedeutung das Zulassungsverfahren hat und aus welchem Grund er die Verpflichtungserklärung der Organisation zur Einhaltung der in dem Handbuch festgelegten Verfahren unterzeichnet.

c) Die zuständige Behörde muss über alle Beanstandungen, Maßnahmen zur Behebung von Beanstandungen und Empfehlungen Aufzeichnungen führen.

d) Die zuständige Behörde bestätigt der Organisation schriftlich alle während der Überprüfung erhobenen Beanstandungen. Bei der Erstzulassung müssen alle Beanstandungen zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde behoben werden, bevor die Zulassung ausgestellt werden kann.

e) Hat sich die zuständige Behörde vergewissert, dass die Organisation die einschlägigen Anforderungen erfüllt,

(1) stellt sie die Zulassung gemäß Anlage I „EASA-Formblatt 14“ aus,

(2) genehmigt sie formal das Handbuch zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.

f) Auf der Zulassung (EASA-Formblatt 14) muss die Referenznummer der Zulassung in einem von der Agentur festgelegten Format angegeben werden.

g) Die Zulassung wird für eine unbegrenzte Dauer ausgestellt. Die Rechte, der Umfang der Tätigkeiten, deren Durchführung der Organisation gestattet ist, einschließlich eventueller Einschränkungen, werden in dem der Zulassung beigefügten Genehmigungsumfang aufgeführt.

h) Um es der Organisation zu ermöglichen, Änderungen ohne vorherige Genehmigung der gemäß Punkt CAMO.A.130(c) zuständigen Behörde durchzuführen, muss die zuständige Behörde das entsprechende Verfahren mit den Festlegungen zu Umfang, Verwaltung und Mitteilung der Änderungen des Handbuchs genehmigen.

CAMO.B.330 Änderungen

a) Bei Eingang eines Antrags auf eine Änderung, die der vorherigen Genehmigung bedarf, überprüft die zuständige Behörde die Erfüllung der einschlägigen Anforderungen, bevor sie die Genehmigung erteilt.

b) Die zuständige Behörde legt die Bedingungen fest, unter denen die Organisation während der Änderung arbeiten darf, sofern sie nicht zu dem Ergebnis kommt, dass die Zulassung der Organisation ausgesetzt werden muss.

c) Hat sich die zuständige Behörde vergewissert, dass die Organisation die einschlägigen Anforderungen erfüllt, genehmigt sie die Änderung.

d) Unbeschadet weiterer Durchsetzungsmaßnahmen beschränkt oder widerruft die zuständige Behörde die Zulassung der Organisation oder setzt sie aus, wenn die Organisation Änderungen, die der vorherigen Genehmigung bedürfen, ohne die Genehmigung der zuständigen Behörde gemäß Punkt (c) durchführt.

e) Bei Änderungen, die keiner vorherigen Genehmigung bedürfen, überprüft die zuständige Behörde die Informationen in der von der Organisation gemäß Punkt CAMO.A.130(c) übersandten Benachrichtigung daraufhin, ob die einschlägigen Anforderungen erfüllt sind. Im Falle einer Nichteinhaltung

1. teilt die zuständige Behörde der Organisation die Nichteinhaltung mit und verlangt weitere Änderungen,

2. verfährt die zuständige Behörde bei Beanstandungen der Stufe 1 oder Stufe 2 gemäß Punkt CAMO.B.350.

CAMO.B.350 Beanstandungen und Abhilfemaßnahmen

a) Die zuständige Behörde muss über ein System für die Analyse von Beanstandungen hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Sicherheit verfügen.

b) Eine Beanstandung der Stufe 1 durch die zuständige Behörde liegt vor, wenn eine wesentliche Nichteinhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, der Verfahren und Handbücher der Organisation oder der Bedingungen einer Genehmigung oder Zulassung festgestellt wird, die die Sicherheit herabsetzt oder die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet.

Beanstandungen der Stufe 1 schließen ein:

1. Nichtgewährung des Zutritts der zuständigen Behörde zu Einrichtungen der Organisation, wie in Punkt CAMO.A.140 definiert, während der normalen Betriebszeiten und nach zweimaliger schriftlicher Aufforderung,

2. Erlangung oder Aufrechterhaltung der Gültigkeit der Zulassung der Organisation durch Einreichung gefälschter Nachweise,

3. festgestellte missbräuchliche oder betrügerische Verwendung der Organisationszulassung,

4. Fehlen eines verantwortlichen Betriebsleiters.

c) Eine Beanstandung der Stufe 2 durch die zuständige Behörde liegt vor, wenn eine Nichteinhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, der Verfahren und Handbücher der Organisation oder der Bedingungen einer Genehmigung oder Zulassung festgestellt wird, die die Sicherheit herabsetzen oder die Flugsicherheit ernsthaft gefährden kann.

d) Liegt eine im Rahmen der Aufsichtstätigkeit oder auf sonstige Weise ermittelte Beanstandung vor, muss die zuständige Behörde, unbeschadet erforderlicher zusätzlicher Maßnahmen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, der Organisation die Beanstandung schriftlich mitteilen und Abhilfemaßnahmen bezüglich der festgestellten Nichteinhaltung(en) verlangen. Bezieht sich eine Beanstandung direkt auf ein Luftfahrzeug, hat die zuständige Behörde das Land, in dem das Luftfahrzeug registriert ist, zu informieren.

   1. Bei Beanstandungen der Stufe 1 muss die zuständige Behörde sofortige und angemessene Maßnahmen ergreifen, um Tätigkeiten zu untersagen oder einzuschränken und, falls angemessen, Maßnahmen zum Widerruf der Zulassung ergreifen oder diese ganz oder teilweise einschränken oder aussetzen, je nach Ausmaß der Beanstandung der Stufe 1, bis die Organisation erfolgreiche Abhilfemaßnahmen durchgeführt hat.

   2. Bei Beanstandungen der Stufe 2 muss die zuständige Behörde

      i) der Organisation eine Frist für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen einräumen, die der Art der Beanstandung angemessen ist, anfänglich jedoch nicht mehr als drei Monate beträgt. Sie beginnt an dem Tag, an dem der Organisation die Beanstandung schriftlich mitgeteilt und Abhilfemaßnahmen bezüglich der festgestellten Nichteinhaltung verlangt werden. Am Ende dieser Frist und unter Berücksichtigung der Art der Beanstandung und der vorangegangenen Sicherheitsleistung der Organisation kann die zuständige Behörde die Frist von drei Monaten verlängern, wenn ihr ein zufriedenstellender Abhilfeplan vorgelegt und dieser von ihr genehmigt wird,

      ii) die Abhilfemaßnahmen und den von der Organisation vorgeschlagenen Umsetzungsplan bewerten und diese akzeptieren, wenn sie bei der Bewertung zu dem Ergebnis kommt, dass sie ausreichen, um der Nichteinhaltung abzuhelfen.

   3. Legt eine Organisation keinen annehmbaren Abhilfeplan vor oder führt sie innerhalb des von der zuständigen Behörde akzeptierten oder verlängerten Zeitraums die Abhilfemaßnahmen nicht durch, ist die Beanstandung auf Stufe 1 hochzustufen und sind die in Punkt (d)(1) festgelegten Maßnahmen zu ergreifen.

   4. Die zuständige Behörde muss Aufzeichnungen über alle gemäß Punkt (e) ermittelten oder ihr angezeigten Beanstandungen und, falls zutreffend, über die von ihr angewandten Durchsetzungsmaßnahmen sowie alle Abhilfemaßnahmen und das Datum der abschließenden Erledigung von Beanstandungen führen.

e) Unbeschadet weiterer Durchsetzungsmaßnahmen muss eine gemäß den Bestimmungen von Punkt CAMO.B.300(d) handelnde Behörde eines Mitgliedstaats, die eine Nichteinhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte seitens einer von einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats oder der Agentur zugelassenen Organisation feststellt, diese zuständige Behörde über diese Beanstandung und deren Stufe informieren.

CAMO.B.355 Aussetzung, Einschränkung und Rücknahme

Die zuständige Behörde muss

a) eine Zulassung aus triftigen Gründen bei einer potenziellen Gefährdung der Sicherheit aussetzen,

b) eine Zulassung gemäß Punkt CAMO.B.350 aussetzen, zurücknehmen oder einschränken,

c) eine Zulassung aussetzen, falls die Inspektoren der zuständigen Behörde aufgrund der Sicherheitslage in dem Staat, in dem sich die Einrichtungen befinden, über einen Zeitraum von 24 Monaten nicht in der Lage sind, ihren Aufsichtspflichten durch Vor-Ort-Audits nachzukommen.

Anlage I

Zulassung als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit - EASA-Formblatt 14

[MITGLIEDSTAAT (*)]

Mitgliedstaat der Europäischen Union (**)

ZULASSUNG ALS UNTERNEHMEN ZUR FÜHRUNG DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].CAMO.XXXX (Az.: AOC XX.XXXX)

Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit und der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission und vorbehaltlich der im Folgenden angegebenen Bedingungen bescheinigt [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)] hiermit:

[NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

die Zulassung als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Anhang Vc (Teil-CAMO) Abschnitt A der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission.

BEDINGUNGEN:

1. Diese Zulassung ist auf die Tätigkeiten beschränkt, die im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des nach Anhang Vc (Teil-CAMO) Abschnitt A der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission genehmigten Handbuchs zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME) angegeben sind.

2. Diese Zulassung erfordert die Einhaltung der in dem gemäß Anhang Vc (Teil-CAMO) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission genehmigten Handbuch des Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit festgelegten Verfahren.

3. Diese Zulassung behält so lange ihre Gültigkeit, wie das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit die Bestimmungen von Anhang I (Teil-M), Anhang Vb (Teil-ML) und Anhang Vc (Teil-CAMO) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission einhält.

4. Nimmt das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit die Dienste einer oder mehrerer Organisationen als Unterauftragnehmer in Anspruch, die seinem Managementsystem unterstehen, bleibt diese Zulassung unter der Voraussetzung gültig, dass diese Organisationen die jeweiligen Vertragsbedingungen erfüllen.

5. Vorbehaltlich der Einhaltung der Bedingungen 1 bis 4 behält die vorliegende Zulassung ihre Gültigkeit für eine unbegrenzte Dauer, sofern sie nicht zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen worden ist.

Wird dieses Formblatt auch für Inhaber von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassene Luftfahrtunternehmen) verwendet, ist die Nummer des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zusätzlich zum Aktenzeichen der Zulassung als Referenz anzugeben, und die Bedingung 5 wird durch folgende zusätzliche Bedingungen ersetzt:

6. Diese Zulassung stellt keine Berechtigung zum Betrieb der in Bedingung 1 genannten Luftfahrzeugmuster dar. Die Berechtigung zum Betreiben der Luftfahrzeuge wird mit dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) erteilt.

7. Diese Zulassung wird in Bezug auf die im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines gemäß Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrunternehmens eingetragenen Luftfahrzeuge automatisch ungültig, wenn das Luftverkehrsbetreiberzeugnis abgelaufen ist, ausgesetzt oder widerrufen wurde, sofern die zuständige Behörde nicht ausdrücklich etwas anderes angegeben hat.

8. Vorbehaltlich der Einhaltung der vorstehenden Bedingungen behält die Zulassung ihre Gültigkeit für eine unbegrenzte Dauer, sofern sie nicht zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen worden ist.

Datum der Erstausstellung:.....

Unterschrift: .....

Datum dieser Revision: ..... Revisionsnummer:.....

Für die zuständige Behörde: [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

Seite … von …

(*) Oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.

UNTERNEHMEN ZUR FÜHRUNG DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

GENEHMIGUNGSUMFANG

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].CAMO.XXXX

(Az.: AOC XX.XXXX)

Organisation: [NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

Luftfahrzeugmuster/ -serie/-gruppe	Prüfung der Lufttüchtigkeit erlaubt	Erteilung von Fluggenehmigungen erlaubt	Unterauftragnehmer
	[JA / NEIN] (***)	[JA / NEIN] (***)	
	[JA / NEIN] (***)	[JA / NEIN] (***)	
	[JA / NEIN] (***)	[JA / NEIN] (***)	
	[JA / NEIN] (***)	[JA / NEIN] (***)	

Dieser Genehmigungsumfang ist auf den im Abschnitt … des genehmigten Handbuchs des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufgeführten Arbeitsumfang beschränkt.

Referenz des Handbuchs des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit:.....

Datum der Erstausstellung:.....

Unterschrift:.....

Datum dieser Revision:..... Revisionsnummer:.....

Für die zuständige Behörde: [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

EASA-Formblatt 14 Ausgabe 5
(*) Oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.
(**) Für Staaten, die nicht EU-Mitgliedstaaten oder EASA-Mitgliedstaaten sind, zu streichen.
(***) Nichtzutreffendes streichen, falls die Organisation nicht über die entsprechende Genehmigung verfügt.“

ANHANG VIII

„ANHANG Vd

(Teil-CAO)

INHALTSVERZEICHNIS

CAO.1 Allgemeines

ABSCHNITT A — ANFORDERUNGEN AN DIE ORGANISATION

CAO.A.010 Geltungsbereich

CAO.A.015 Antrag

CAO.A.017 Nachweisverfahren

CAO.A.020 Genehmigungsbedingungen

CAO.A.025 Kombiniertes Lufttüchtigkeitshandbuch

CAO.A.030 Einrichtungen

CAO.A.035 Anforderungen an das Personal

CAO.A.040 Freigabeberechtigtes Personal

CAO.A.045 Lufttüchtigkeitsprüfpersonal

CAO.A.050 Komponenten, Ausrüstungen und Werkzeuge

CAO.A.055 Instandhaltungsunterlagen und Arbeitsaufträge

CAO.A.060 Instandhaltungsnormen

CAO.A.065 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

CAO.A.070 Freigabebescheinigung für Komponenten

CAO.A.075 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

CAO.A.080 Unterlagen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

CAO.A.085 Prüfung der Lufttüchtigkeit

CAO.A.090 Führung von Aufzeichnungen

CAO.A.095 Rechte der Organisation

CAO.A.100 Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung

CAO.A.105 Änderungen bei der Organisation

CAO.A.110 Fortdauer der Gültigkeit

CAO.A.115 Beanstandungen

ABSCHNITT B — BEHÖRDLICHE ANFORDERUNGEN

CAO.B.010 Geltungsbereich

CAO.B.015 Zuständige Behörde

CAO.B.017 Nachweisverfahren

CAO.B.020 Führung von Aufzeichnungen

CAO.B.025 Gegenseitiger Informationsaustausch

CAO.B.030 Verantwortlichkeiten

CAO.B.035 Ausnahmen

CAO.B.040 Antrag

CAO.B.045 Erstzulassungsverfahren

CAO.B.050 Ausstellung der Erstzulassung

CAO.B.055 Fortdauernde Aufsicht

CAO.B.060 Beanstandungen

CAO.B.065 Änderungen

CAO.B.070 Aussetzung, Beschränkung und Widerruf

Anlage I – Zulassung als kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation

CAO.1 Allgemeines

Für die Zwecke dieses Anhangs (Teil-CAO) ist

1. die „zuständige Behörde“

   a) für Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat haben, die von diesem Mitgliedstaat benannte Behörde,

   b) für Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Drittland haben, die Agentur.

2. der „Eigentümer“ die Person, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zuständig ist, darunter folgende Personen:

   i) der eingetragene Eigentümer des Luftfahrzeugs,

   ii) der Mieter im Falle eines Mietvertrags,

   iii) der Betreiber.

ABSCHNITT A

ANFORDERUNGEN AN DIE ORGANISATION

CAO.A.010 Geltungsbereich

In diesem Anhang werden die Anforderungen festgelegt, die von einer kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation (CAO) erfüllt werden müssen, um auf Antrag eine Genehmigung für die Instandhaltung und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und der Komponenten für den Einbau darin zu erhalten und diese Tätigkeiten weiterhin durchführen zu können, wenn das Luftfahrzeug nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug eingestuft ist und nicht im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmens aufgelistet ist.

CAO.A.015 Antrag

Kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisationen beantragen die Erteilung einer Genehmigung oder die Änderung einer solchen Genehmigung in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise.

CAO.A.017 Nachweisverfahren

a) Eine Organisation kann alternative Nachweisverfahren zu den von der Agentur festgelegten Nachweisverfahren verwenden, um die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte nachzuweisen.

b) Wenn eine Organisation alternative Nachweisverfahren verwenden möchte, legt sie der zuständigen Behörde vor ihrer Anwendung eine vollständige Beschreibung dieser alternativen Nachweisverfahren vor. Diese Beschreibung umfasst eine Bewertung, aus der hervorgeht, dass die alternativen Nachweisverfahren mit der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten in Einklang stehen.

   Die Organisation kann diese alternativen Nachweisverfahren vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch die zuständige Behörde und nach Eingang der gemäß Punkt CAO.B.017 vorgesehenen Benachrichtigung anwenden.

CAO.A.020 Genehmigungsbedingungen

a) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation legt den genehmigten Arbeitsumfang in ihrem Handbuch für die kombinierte Lufttüchtigkeit (CAE) gemäß Punkt CAO.A.025 fest.

   1. Für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von mehr als 2 730 kg und für Hubschrauber, die über eine höchstzulässige Startmasse von mehr als 1 200 kg verfügen oder für mehr als vier Insassen zugelassen sind, ist im Arbeitsumfang das jeweilige Luftfahrzeugmuster anzugeben. Änderungen an diesem Arbeitsumfang sind von der zuständigen Behörde gemäß Punkt CAO.A.105(a) und Punkt CAO.B.065(a) zu genehmigen.

2. Für vollständige Turbinentriebwerke sind im Arbeitsumfang der Motorhersteller oder die Flugzeuggruppe, die Flugzeugserie oder das Flugzeugmuster oder die Instandhaltungsaufgaben anzugeben. Änderungen an diesem Arbeitsumfang sind von der zuständigen Behörde gemäß Punkt CAO.A.105(a) und Punkt CAO.B.065(a) zu genehmigen.

3. Eine kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation, bei der nur eine Person sowohl für die Planung als auch für die Ausführung aller Instandhaltungsaufgaben zuständig ist, darf keine Rechte innehaben für die Instandhaltung von:

   a) Flugzeugen mit Turbinentriebwerk (im Fall von Organisationen mit Berechtigungen für Luftfahrzeuge),

   b) Hubschraubern mit Turbinentriebwerk oder mehr als einem Kolbentriebwerk (im Fall von Organisationen mit Berechtigungen für Luftfahrzeuge),

   c) vollständigen Kolbentriebwerken mit einer Leistung von 450 PS und mehr (bei Organisationen mit Berechtigungen für Triebwerke), und

   d) vollständigen Turbinentriebwerken (bei Organisationen mit Berechtigungen für Triebwerke).

4. Für andere als die in Punkt 1 genannten Luftfahrzeuge, für Komponenten, bei denen es sich nicht um vollständige Turbinentriebwerke handelt, und für spezielle Leistungen im Rahmen von zerstörungsfreien Prüfungen (NDT) wird der Arbeitsumfang gemäß dem Verfahren nach Punkt CAO.A.025(a)(11) von der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation kontrolliert. Bei der Instandhaltung von Komponenten, bei denen es sich nicht um vollständige Motoren handelt, ist der Arbeitsumfang nach folgenden Systemberechtigungen einzustufen:

   (i) C1: Klimaanlagen und Druckbeaufschlagung,

   (ii) C2: automatische Flugsteuerungssysteme,

   (iii) C3: Kommunikation und Navigation,

   (iv) C4: Türen und Luken/Klappen,

   (v) C5: Stromversorgung und Beleuchtung,

   (vi) C6: Ausrüstung,

   (vii) C7: Motor,

   (viii) C8: Flugsteuerung,

   (ix) C9: Kraftstoffsystem,

   (x) C10: Hubschrauber und Rotoren,

   (xi) C11: Hubschraubergetriebe,

   (xii) C12: Hydrauliksysteme,

   (xiii) C13: Anzeige- und Aufzeichnungssystem,

   (xiv) C14: Fahrwerk,

   (xv) C15: Sauerstoff,

   (xvi) C16: Propeller,

   (xvii) C17: Pneumatik- und Unterdrucksysteme,

   (xviii) C18: Vereisungs-/Regen-/Brandschutz,

   (xix) C19: Fenster

   (xx) C20: Strukturbauteile,

   (xxi) C21: Wasserballast und

   (xxii) C22: Antriebssteigerung.

Organisationen, die gemäß diesem Anhang auf der Grundlage einer bestehenden Genehmigung als Organisation, die gemäß Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt G oder Unterabschnitt F oder gemäß Anhang II (Teil-145) und in Übereinstimmung mit Artikel 4 Absatz 4 erteilt wurde, eine Genehmigung erhalten, nehmen in den Arbeitsumfang alle erforderlichen Einzelheiten auf, um zu gewährleisten, dass die Rechte mit denen übereinstimmen, die in der bestehenden Genehmigung enthalten sind.

b) Die Genehmigung als kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation wird unter Verwendung des in Anlage I zu diesem Anhang festgelegten Musters erteilt.

c) Eine kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation kann in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen eine beschränkte Anzahl von Teilen zur Verwendung bei laufenden Arbeiten in eigenen Einrichtungen herstellen, wie dies in ihrem kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch angegeben ist.

CAO.A.025 Kombiniertes Lufttüchtigkeitshandbuch

a) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss ein Handbuch vorlegen, das mindestens die folgenden Informationen enthält:

1. eine vom verantwortlichen Betriebsleiter unterzeichnete Erklärung zur Bestätigung, dass die Organisation ihre Tätigkeiten zu jedem Zeitpunkt in Übereinstimmung mit diesem Anhang und dem kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch ausführt,
2. den Arbeitsumfang des kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs,
3. Titel und Namen der Personen, auf die in Punkt CAO.A.035(a) und (b) Bezug genommen wird,
4. ein Organigramm, aus dem die Verknüpfungen zwischen den Zuständigkeitsbereichen der Personen hervorgehen, auf die in Punkt CAO.A.035(a) und (b) Bezug genommen wird,
5. eine Auflistung des freigabeberechtigten Personals mit Angabe des jeweiligen Genehmigungsumfangs, sofern solches Personal existiert,
6. eine Auflistung des Personals, das für die Entwicklung und Genehmigung von Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogrammen (AMP) zuständig ist, mit Angabe des jeweiligen Genehmigungsumfangs, sofern solches Personal existiert,
7. eine Auflistung des Lufttüchtigkeitsprüfpersonals mit Angabe des jeweiligen Genehmigungsumfangs, sofern solches Personal existiert,
8. eine Auflistung des für die Ausstellung von Fluggenehmigungen zuständigen Personals, sofern solches Personal existiert,
9. eine allgemeine Beschreibung und den Standort der Einrichtungen,
10. die Verfahren, aus denen hervorgeht, wie die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation die Einhaltung der Anforderungen dieses Anhangs sicherstellt,
11. Das Verfahren zur Änderung des kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs gemäß Punkt CAO.A.105(b).

b) Die erstmalige Ausgabe des kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs bedarf der Genehmigung durch die zuständige Behörde.

c) Änderungen am kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch werden gemäß Punkt CAO.A.105 vorgenommen.

CAO.A.030 Einrichtungen

Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation stellt sicher, dass alle erforderlichen Einrichtungen, einschließlich geeigneter Büroräume, vorhanden sind, damit sie alle geplanten Arbeiten durchführen kann.

Umfasst der Genehmigungsumfang der Organisation auch Instandhaltungstätigkeiten, stellt die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation zudem sicher, dass

a) spezialisierte Werkstätten, Hangars und Räume einen angemessenen Schutz vor Verschmutzungen und Umwelteinflüssen bieten,

b) für Komponenten, Ausrüstungen, Werkzeuge und Materialien sichere Lagereinrichtungen unter Bedingungen bereitgestellt werden, die gewährleisten, dass nicht betriebstüchtige Komponenten und Materialien von allen anderen Komponenten, Materialien, Ausrüstungen und Werkzeugen getrennt sind, die Anweisungen des Herstellers für die Lagerung eingehalten werden und der Zugang zu den Lagereinrichtungen auf befugtes Personal beschränkt ist.

CAO.A.035 Anforderungen an das Personal

a) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation ernennt einen verantwortlichen Betriebsleiter, der die Befugnis hat, sicherzustellen, dass alle Tätigkeiten der Organisation finanziert werden können, sodass diese Tätigkeiten gemäß den Anforderungen dieses Anhangs durchgeführt werden.

b) Der verantwortliche Betriebsleiter benennt eine Person oder eine Gruppe von Personen, die dafür verantwortlich ist, dass die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation stets den Anforderungen dieses Anhangs genügt. Diese Person(en) muss (müssen) dem verantwortlichen Betriebsleiter unterstellt sein.

c) Alle in Punkt b) genannten Personen müssen über die für ihre jeweilige Funktion einschlägigen Kenntnisse, das Hintergrundwissen und die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder der Instandhaltung verfügen.

d) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss über genügend ausreichend qualifiziertes Personal für die Durchführung der geplanten Arbeiten verfügen. Sie ist berechtigt, vorübergehend Personal von Unterauftragnehmern zu beschäftigen.

e) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation bewertet und dokumentiert die Qualifikation des gesamten Personals.

f) Personal, das spezialisierte Aufgaben ausführt, wie zum Beispiel Schweißen oder zerstörungsfreie Tests (NDT), ausgenommen Prüfungen im Zusammenhang mit Farbeindringverfahren, muss gemäß einem offiziell anerkannten Standard qualifiziert sein.

CAO.A.040 Freigabeberechtigtes Personal

a) Das freigabeberechtigte Personal muss die Anforderungen des Artikels 5 erfüllen. Es darf seine Rechte zur Freigabe der Instandhaltung nur dann ausüben, wenn die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation gewährleistet hat, dass

1. das freigabeberechtigte Personal die Anforderungen gemäß Punkt 66.A.20(b) des Anhangs III (Teil-66) erfüllt, es sei denn Artikel 5 Absatz 6 bezieht sich auf eine nationale Regelung eines Mitgliedstaats; in diesem Fall muss es die Anforderungen einer solchen Regelung erfüllen,

2. das freigabeberechtigte Personal über angemessene Kenntnisse der betreffenden Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeugkomponenten, die instandgehalten werden sollen, sowie der für die Durchführung dieser Instandhaltung erforderlichen betrieblichen Verfahren verfügt.

b) Abweichend von Punkt (a) kann in den folgenden unvorhergesehenen Fällen, in denen ein Luftfahrzeug an einem anderen Ort als dem Hauptstandort außer Betrieb gesetzt ist und kein entsprechendes freigabeberechtigtes Personal zur Verfügung steht, die mit der Instandhaltung beauftragte kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation folgenden Personen eine einmalige Erlaubnis für die Freigabe erteilen, entweder:

1. einem ihrer Beschäftigten, der Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit ähnlicher Technologie, Bauweise und Systemen besitzt, oder

2. Personen mit nicht weniger als drei Jahren Instandhaltungserfahrung, die eine gültige ICAO-Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen mit einer Berechtigung für das Muster besitzen, für das die Freigabe erteilt werden soll, sofern sich an dem betreffenden Ort keine gemäß diesem Anhang genehmigte Organisation befindet und die beauftragte kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation Nachweise über die Erfahrung und die Lizenz dieser Person besitzt und in den Akten aufbewahrt.

Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss der zuständigen Behörde innerhalb von sieben Tagen die Erteilung einer einmaligen Erlaubnis für die Freigabe melden. Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation, die eine einmalige Erlaubnis für die Freigabe erteilt, muss gewährleisten, dass eine solche Instandhaltung, die die Flugsicherheit beeinflussen könnte, nochmals geprüft wird.

c) Abweichend von Punkt (a) kann die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation gemäß den folgenden Anforderungen qualifiziertes freigabeberechtigtes Personal einsetzen, wenn sie von Betreibern eines gewerblichen Flugbetriebs mit Instandhaltungsaufgaben beauftragt wird, sofern entsprechende Verfahren als Teil des kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs genehmigt sind:

1. Im Fall einer Lufttüchtigkeitsanweisung, die wiederholte Vorflugkontrollen vorschreibt und ausdrücklich bestimmt, dass die Flugbesatzung eine solche Anweisung durchführen kann, kann die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation dem verantwortlichen Piloten eine begrenzte Freigabeberechtigung auf der Grundlage seiner Flugbesatzungslizenz erteilen, vorausgesetzt, die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation stellt sicher, dass der verantwortliche Pilot ausreichende praktische Schulungen absolviert hat, sodass er die Lufttüchtigkeitsanweisung gemäß dem geforderten Standard erfüllen kann.

2. Wird ein Luftfahrzeug fern von einem unterstützten Ort eingesetzt, kann die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation dem verantwortlichen Piloten eine begrenzte Freigabeberechtigung auf der Grundlage seiner Flugbesatzungslizenz erteilen, vorausgesetzt, die Organisation stellt sicher, dass der verantwortliche Pilot ausreichende praktische Schulungen absolviert hat, sodass er die Aufgabe gemäß dem geforderten Standard erfüllen kann.

d) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss alle Einzelheiten bezüglich des freigabeberechtigten Personals aufzeichnen und eine aktuelle Liste des gesamten freigabeberechtigten Personals zusammen mit dem jeweiligen Genehmigungsumfang als Teil des Handbuchs der Organisation führen.

CAO.A.045 Lufttüchtigkeitsprüfpersonal

a) Um die Genehmigung zur Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen und gegebenenfalls zur Ausstellung von Fluggenehmigungen zu erhalten, muss die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation über geeignetes Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit verfügen, das alle folgenden Anforderungen erfüllt:

1. mindestens ein Jahr Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit bei Segelflugzeugen und Ballonen und mindestens drei Jahre bei allen anderen Luftfahrzeugen,

2. eine entsprechende gemäß Artikel 5 dieser Verordnung erteilte Lizenz oder einen luftfahrttechnischen Abschluss oder eine gleichwertige Qualifikation oder Erfahrungen in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die über die in Punkt (1) genannte Erfahrung hinausgehen, von mindestens zwei Jahren bei Segelflugzeugen und Ballonen und mindestens vier Jahren bei allen anderen Luftfahrzeugen,

3. eine angemessene Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung.

b) Bevor die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation dem Lufttüchtigkeitsprüfpersonal eine Erlaubnis zur Prüfung der Lufttüchtigkeit erteilt, muss sie die Person benennen, die die Prüfung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs unter Aufsicht der zuständigen Behörde oder unter Aufsicht einer Person durchführen wird, die bereits als Lufttüchtigkeitsprüfpersonal der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation zugelassen ist. Verläuft diese Prüfung unter Aufsicht zufriedenstellend, erkennt die zuständige Behörde dieses Personal als Lufttüchtigkeitsprüfpersonal förmlich an.

c) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss sicherstellen, dass ihr Lufttüchtigkeitsprüfpersonal nachweislich über aktuell erworbene einschlägige Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verfügt.

d) Jede einzelne Person des Lufttüchtigkeitsprüfpersonals muss zusammen mit der in Punkt (b) genannten Erlaubnis zur Prüfung der Lufttüchtigkeit im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch aufgelistet sein.

e) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss Aufzeichnungen über ihr gesamtes Lufttüchtigkeitsprüfpersonal führen, in denen Angaben über alle zutreffenden Qualifikationen sowie eine Zusammenfassung der einschlägigen Erfahrungen und Schulungen der betreffenden Person in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sowie eine Kopie ihrer Erlaubnis enthalten sind. Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation bewahrt diese Aufzeichnung für einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren auf, nachdem die betreffende Person die Organisation verlassen hat.

CAO.A.050 Komponenten, Ausrüstungen und Werkzeuge

a) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss

1. die in den in Punkt CAO.A.055 genannten Instandhaltungsunterlagen vorgeschriebenen Ausrüstungen und Werkzeuge oder die im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch angegebenen Ausrüstungen und Werkzeuge von festgestellter Gleichwertigkeit für die Routine-Instandhaltung im Rahmen des Genehmigungsumfangs der Organisation wie erforderlich zur Verfügung stellen und

2. über ein Verfahren verfügen, mit dem sichergestellt wird, dass sie Zugang zu allen sonstigen Ausrüstungen und Werkzeugen hat, die für die Durchführung ihrer Arbeit erforderlich sind und falls erforderlich nur gelegentlich verwendet werden.

b) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss sicherstellen, dass die von ihr verwendeten Werkzeuge und Ausrüstungen mittels eines amtlich anerkannten Standards geprüft und kalibriert werden. Sie führt Aufzeichnungen über solche Kalibrierungen und die angewandten Standards und Normen und erfüllt die Bestimmungen in Punkt CAO.A.090.

c) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss alle eingehenden Komponenten in Übereinstimmung mit den Punkten M.A.501 und M.A.504 des Anhangs I (Teil-M) bzw. den Punkten ML.A.501 und ML.A.504 des Anhangs Vb (Teil-ML) überprüfen, klassifizieren und ordnungsgemäß trennen.

CAO.A.055 Instandhaltungsunterlagen und Arbeitsaufträge

a) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss bei der Durchführung der Instandhaltung, einschließlich Änderungen und Reparaturen, über aktuelle anwendbare Instandhaltungsunterlagen nach Punkt M.A.401 des Anhangs I (Teil-M) oder nach Punkt ML.A.401 des Anhangs Vb (Teil-ML) verfügen und diese anwenden. Werden hingegen Instandhaltungsunterlagen vom Kunden zur Verfügung gestellt, muss die Organisation diese Unterlagen jedoch nur während der laufenden Arbeiten zur Verfügung haben.

b) Vor Beginn der Instandhaltung muss zwischen der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation und der Person oder Organisation, die die Instandhaltung anfordert, ein schriftlicher Arbeitsauftrag vereinbart werden, aus dem deutlich hervorgeht, welche Instandhaltung durchzuführen ist.

CAO.A.060 Instandhaltungsnormen

Bei der Durchführung der Instandhaltung muss die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation alle folgenden Anforderungen erfüllen:

a) sicherstellen, dass jede Person, die die Instandhaltung durchführt, gemäß den Anforderungen dieses Anhangs qualifiziert ist,

b) sicherstellen, dass der Bereich, in dem die Instandhaltung durchgeführt wird, aufgeräumt und sauber (frei von Schmutz und Verunreinigung) ist,

c) die Methoden, Techniken, Standards und Anweisungen anwenden, die in den Instandhaltungsunterlagen und Arbeitsaufträgen nach Punkt CAO.A.055 festgelegt sind,

d) die Werkzeuge, Ausrüstungen und Materialien gemäß Punkt CAO.A.050 verwenden,

e) sicherstellen, dass die Instandhaltung unter Berücksichtigung jeglicher auf die Umgebung anzuwendender Beschränkungen durchgeführt wird, die in den Instandhaltungsunterlagen nach Punkt CAO.A.055 festgelegt sind,

f) sicherstellen, dass bei ungünstigen Witterungsverhältnissen oder einer langwierigen Instandhaltung geeignete Einrichtungen genutzt werden,

g) sicherstellen, dass das Risiko mehrfacher Fehler bei der Instandhaltung und das Risiko einer Wiederholung von Fehlern bei identischen Instandhaltungsaufgaben minimiert wird,

h) sicherstellen, dass nach der Durchführung kritischer Instandhaltungsaufgaben eine Methode zur Fehlererkennung angewandt wird,

i) nach Beendigung der Instandhaltung eine generelle Prüfung vornehmen, um sicherzustellen, dass alle Werkzeuge, Ausrüstungen und überschüssigen Teile oder Materialien aus dem Luftfahrzeug oder von der Komponente entfernt und alle abgenommenen Abdeckplatten wieder angebracht wurden,

j) sicherstellen, dass die durchgeführte Instandhaltung insgesamt ordnungsgemäß aufgezeichnet und dokumentiert wird.

CAO.A.065 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

Nach Abschluss sämtlicher erforderlichen Instandhaltung an Luftfahrzeugen nach diesem Anhang muss eine Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge in Übereinstimmung mit Punkt M.A.801 des Anhangs I (Teil-M) bzw. mit Punkt ML.A.801 des Anhangs Vb (Teil-ML) ausgestellt werden.

CAO.A.070 Freigabebescheinigung für Komponenten

a) Nach Abschluss sämtlicher erforderlichen Instandhaltung an Komponenten nach diesem Anhang muss eine Freigabebescheinigung für Komponenten in Übereinstimmung mit Punkt M.A.802 des Anhangs I (Teil-M) bzw. mit Punkt ML.A.802 des Anhangs Vb (Teil-ML) ausgestellt werden. Hierfür ist das EASA-Formblatt 1 nach Anlage II des Anhangs I (Teil-M) auszustellen, vorbehaltlich der Bestimmungen in Punkt M.A.502(b) oder (d) des Anhangs I (Teil-M) und Punkt ML.A.502 des Anhangs Vb (Teil-ML) und ausgenommen Komponenten, die gemäß Punkt CAO.A.020(c) hergestellt wurden.

b) Das in Punkt (a) genannte EASA-Formblatt 1 kann aus einer elektronischen Datenbank generiert werden.

CAO.A.075 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

a) Jegliche mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zusammenhängenden Tätigkeiten müssen in Übereinstimmung mit den Anforderungen in Unterabschnitt C des Anhangs I (Teil-M) bzw. in Unterabschnitt C des Anhangs Vb (Teil-ML) durchgeführt werden.

b) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss bei jedem von ihr geführten Luftfahrzeug

1. ein Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug entwickeln und überwachen und

   i) im Fall von Luftfahrzeugen, die Anhang Vb (Teil-ML) entsprechen, das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm und seine Änderungen genehmigen oder

   ii) im Fall von Luftfahrzeugen, die Anhang I (Teil-M) entsprechen, das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm und seine Änderungen der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorlegen, es sei denn, die Genehmigung ist durch ein indirektes Genehmigungsverfahren gemäß Punkt M.A.302(c) des Anhangs I (Teil-M) abgedeckt,

2. dem Eigentümer eine Kopie des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms zur Verfügung stellen,

3. sicherstellen, dass für alle Änderungen und Reparaturen verwendete Unterlagen den Anforderungen gemäß Punkt M.A.304 bzw. Punkt ML.A.304 entsprechen,

4. sicherstellen, dass die gesamte Instandhaltung in Übereinstimmung mit dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm durchgeführt und gemäß Abschnitt A Unterabschnitt H des Anhangs I (Teil-M), Abschnitt A des Anhangs II (Teil-145) bzw. Abschnitt A Unterabschnitt H des Anhangs Vb (Teil-ML) freigegeben wird,

5. sicherstellen, dass alle anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen und betrieblichen Anweisungen, die sich auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit auswirken, umgesetzt werden,

6. sicherstellen, dass alle Mängel, die im Verlauf der Instandhaltung entdeckt oder mitgeteilt worden sind, von einem entsprechenden genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder von freigabeberechtigtem Personal behoben werden,

7. sicherstellen, dass das Luftfahrzeug, wann immer dies erforderlich ist, einer ordnungsgemäß genehmigten Organisation oder unabhängigem freigabeberechtigten Personal zur Instandhaltung übergeben wird,

8. die planmäßige Instandhaltung, die Anwendung von Lufttüchtigkeitsanweisungen, den Austausch von lebensdauerbegrenzten Teilen und die Inspektion von Komponenten koordinieren, um sicherzustellen, dass die Arbeiten ordnungsgemäß durchgeführt werden,

9. alle Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und gegebenenfalls das technische Bordbuch des Luftfahrzeugs verwalten und archivieren,

10. sicherstellen, dass der Wägebericht den aktuellen Zustand des Luftfahrzeugs wiedergibt.

CAO.A.080 Unterlagen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss bei der Durchführung der in Punkt CAMO.A.315 bzw. Punkt CAO.A.075 genannten Aufgaben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit über aktuelle anwendbare Instandhaltungsunterlagen nach Punkt M.A.401 des Anhangs I (Teil-M) oder nach Punkt ML.A.401 des Anhangs Vb (Teil-ML) verfügen und diese anwenden. Diese Unterlagen können vom Eigentümer bereitgestellt werden, sofern kein Vertrag nach Punkt M.A.201(h)(2), (i)(1), (e) oder (f) geschlossen wurde; in diesem Fall muss die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation solche Unterlagen nur für die Laufzeit des Vertrags aufbewahren, es sei denn, die Unterlagen müssen gemäß Punkt CAO.A.090(b) aufbewahrt werden.

CAO.A.085 Prüfung der Lufttüchtigkeit

Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation führt alle Prüfungen der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt M.A.903 des Anhangs I (Teil-M) bzw. Punkt ML.A.903 des Anhangs Vb (Teil-ML) durch.

CAO.A.090 Führung von Aufzeichnungen

a) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss folgende Aufzeichnungen aufbewahren:

   1. die Instandhaltungsaufzeichnungen, die erforderlich sind, um nachzuweisen, dass alle Anforderungen dieses Anhangs für die Ausstellung der Freigabebescheinigung erfüllt wurden, einschließlich der Freigabedokumente des Unterauftragnehmers; die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation stellt dem Eigentümer des Luftfahrzeugs eine Kopie jeder Freigabebescheinigung zusammen mit einer Kopie etwaiger spezifischer Reparatur- oder Änderungsunterlagen zur Verfügung, die für die durchgeführten Reparaturen oder Änderungen verwendet wurden,
   2. die Aufzeichnungen über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die erforderlich sind
      i) gemäß Punkt M.A.305 und gegebenenfalls gemäß Punkt M.A.306 des Anhangs I (Teil-M),
      ii) gemäß Punkt ML.A.305 des Anhangs Vb (Teil-ML),
   3. falls die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation das Recht gemäß Punkt CAO.A.095(c) besitzt, muss sie eine Kopie einer jeden gemäß Punkt ML.A.901(a) des Anhangs Vb (Teil-ML) ausgestellten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit und jeder erteilten oder, falls zutreffend, verlängerten Empfehlung zusammen mit allen Belegunterlagen aufbewahren,
   4. falls die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation das Recht gemäß Punkt CAO.A.095(d) besitzt, muss sie eine Kopie einer jeden gemäß Punkt 21.A.729 des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ausgestellten Fluggenehmigung aufbewahren.

b) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss eine Kopie der in Punkt (a)(1) beschriebenen Aufzeichnungen und alle zugehörigen Instandhaltungsunterlagen für einen Zeitraum von drei Jahren ab dem Datum aufbewahren, an dem sie das Luftfahrzeug oder Luftfahrzeugkomponenten, auf die sich die Arbeiten beziehen, für den Betrieb freigegeben hat.

c) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss eine Kopie der in Punkt (a)(2) bis (a)(4) beschriebenen Aufzeichnungen für einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem Datum aufbewahren, an dem sie das Luftfahrzeug endgültig außer Betrieb genommen hat.

d) Alle Aufzeichnungen müssen so aufbewahrt werden, dass sie vor Beschädigung, Änderung und Diebstahl geschützt sind.

e) Sämtliche EDV-Hardware für die Sicherung von Instandhaltungsaufzeichnungen muss an einem anderen Ort als dem gelagert werden, an dem sich diese Unterlagen befinden, und zwar in einer Umgebung, in der sichergestellt ist, dass sie in einem guten Zustand erhalten bleiben.

f) Wird die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs an eine andere Organisation oder Person übertragen, müssen alle gemäß den Punkten (a)(2) bis (a)(4) aufbewahrten Aufzeichnungen an diese Organisation oder Person übergeben werden. Ab dem Zeitpunkt der Übergabe finden die Punkte (b) und (c) auf diese Organisation oder Person Anwendung.

g) Beendet die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation ihre Tätigkeit, müssen alle aufbewahrten Aufzeichnungen wie folgt übergeben werden:

   1. die Aufzeichnungen gemäß Punkt (a)(1) müssen dem letzten Eigentümer oder Kunden des betreffenden Luftfahrzeugs oder der Komponente übergeben oder nach Vorschrift der zuständigen Behörde aufbewahrt werden,
   2. die Aufzeichnungen gemäß den Punkten (a)(2) bis (a)(4) müssen dem Eigentümer des Luftfahrzeugs übergeben werden.

CAO.A.095 Rechte der Organisation

Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation besitzt die folgenden Rechte:

a) Instandhaltung

   1. Luftfahrzeuge oder Komponenten, auf die sich ihre Genehmigung erstreckt, an den in der Bescheinigung über die Genehmigung und im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch angegebenen Orten instandzuhalten,

2. spezielle Leistungen durch andere Organisationen durchführen zu lassen, die entsprechend qualifiziert sind und der Kontrolle der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation unterliegen, nach den im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch festgelegten und von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren,

3. Luftfahrzeuge oder Komponenten, auf die sich ihre Genehmigung erstreckt, an jedem beliebigen Ort und zu den im kombiniertes Lufttüchtigkeitshandbuch angegebenen Bedingungen instandzuhalten, soweit sich die Notwendigkeit für diese Instandhaltung aus dem Umstand ergibt, dass die Luftfahrzeuge nicht einsatzfähig sind oder gelegentliche Instandhaltungsarbeiten unterstützt werden müssen,

4. Freigabebescheinigungen nach Abschluss der Instandhaltungsarbeiten in Übereinstimmung mit Punkt CAO.A.065 oder Punkt CAO.A.070 auszustellen.

b) Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

1. die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge zu führen, auf die sich ihre Genehmigung erstreckt,

2. das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm in Übereinstimmung mit Punkt ML.A.302(b)(2) für Luftfahrzeuge, die gemäß Anhang Vb (Teil-ML) geführt werden, zu genehmigen,

3. begrenzte Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch eine andere, als Unterauftragnehmer tätige und ihrem Qualitätssicherungssystem unterstehende Organisation ausführen zu lassen, wie in der Bescheinigung über die Genehmigung angegeben,

4. eine von der zuständigen Behörde, einer anderen kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation oder einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ausgestellte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit Punkt M.A.901(f) des Anhangs I (Teil-M) oder Punkt ML.A.901(c) des Anhangs Vb (Teil-ML) zu verlängern.

c) Prüfung der Lufttüchtigkeit

1. Einer kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat, deren Genehmigung die in Punkt (b) genannten Rechte umfasst, kann die Genehmigung erteilt werden, Prüfungen der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt M.A.901 des Anhangs I (Teil-M) bzw. Punkt ML.A.903 des Anhangs Vb (Teil-ML) durchzuführen und

   i) damit zusammenhängende Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen oder Empfehlungen für die Ausstellung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zu erteilen,

   ii) die Gültigkeit einer bestehenden Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zu verlängern.

2. Einer kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat, deren Genehmigung die in Punkt (a) genannten Rechte umfasst, kann die Genehmigung erteilt werden, Prüfungen der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt ML.A.903 des Anhangs Vb (Teil-ML) durchzuführen und damit zusammenhängende Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen.

d) Fluggenehmigung

Einer kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat, deren Genehmigung die in Punkt (c) genannten Rechte umfasst, kann die Genehmigung erteilt werden, eine Fluggenehmigung gemäß Punkt 21.A.711(d) des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 für Luftfahrzeuge zu erteilen, für die sie auch Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausstellen kann, sofern sie die Übereinstimmung mit den genehmigten Flugbedingungen nach einem angemessenen im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch vorgesehenen Verfahren bescheinigt.

e) Einer kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation können per Genehmigung ein oder mehrere Rechte gewährt werden.

CAO.A.100 Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung

a) Um sicherzustellen, dass die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation weiterhin die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt, richtet diese Organisation ein Qualitätssicherungssystem ein und benennt einen Qualitätsmanager.

b) Mit dem Qualitätssicherungssystem wird die Durchführung der unter diesen Anhang fallenden Tätigkeiten der Organisation überwacht. Insbesondere wird überwacht,

1. dass alle diese Tätigkeiten in Übereinstimmung mit den genehmigten Verfahren durchgeführt werden,

2. dass sämtliche vertraglich vereinbarte Instandhaltung vertragsgemäß durchgeführt wird,

3. dass die Organisation weiterhin die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt.

c) Die Aufzeichnungen dieser Überwachung müssen mindestens für die Dauer von zwei Jahren aufbewahrt werden.

d) Erhält die als kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation genehmigte Organisation eine zusätzliche Genehmigung gemäß einem anderen als diesem Anhang, kann das Qualitätssicherungssystem mit dem in dem anderen Anhang geforderten System kombiniert werden.

e) Eine kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation gilt als kleine kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

(1) Der Geltungsumfang der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation umfasst nur Luftfahrzeuge, die unter Teil-ML fallen.

(2) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation verfügt über höchstens zehn an der Instandhaltung beteiligte Mitarbeiter (Vollzeitäquivalente).

(3) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation verfügt über höchstens fünf an der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligte Mitarbeiter (Vollzeitäquivalente).

f) Im Fall einer kleinen kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation kann das Qualitätssicherungssystem vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde durch regelmäßige innerbetriebliche Prüfungen ersetzt werden. In diesem Fall darf die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation keine Aufgaben im Zusammenhang mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an Unterauftragnehmer vergeben.

CAO.A.105 Änderungen bei der Organisation

a) Um der zuständigen Behörde die Feststellung zu ermöglichen, dass die Bestimmungen dieses Teils weiterhin erfüllt werden, muss der genehmigte Instandhaltungsbetrieb die Behörde von Vorhaben zur Durchführung einer der folgenden Änderungen unterrichten, bevor solche Änderungen stattfinden:

1. Änderungen, die sich auf die Angaben in der Bescheinigung über die Genehmigung gemäß Anlage I und die Genehmigungsbedingungen dieses Anhangs auswirken,

2. Änderungen der in Punkt CAO.A.035(a) und (b) genannten Personen,

3. Änderungen der Luftfahrzeugmuster, die in den in Punkt CAO.A.020(a)(1) genannten Arbeitsumfang fallen, bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von mehr als 2 730 kg und bei Hubschraubern, die über eine höchstzulässige Startmasse von mehr als 1 200 kg verfügen oder für mehr als vier Insassen zugelassen sind,

4. Änderungen des Arbeitsumfangs gemäß Punkt CAO.A.020(a)(2) bei vollständigen Turbinentriebwerken,

5. Änderungen des in Punkt (b) festgelegten Kontrollverfahrens.

b) Alle sonstigen Änderungen in Bezug auf Orte, Einrichtungen, Ausrüstungen, Werkzeuge, Material, Verfahren, Arbeitsumfang und Personal werden von der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation auf der Grundlage des im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch vorgesehenen Kontrollverfahrens beaufsichtigt. Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation übermittelt der zuständigen Behörde innerhalb von 15 Tagen ab dem Tag, an dem die Änderungen vorgenommen wurden, eine Beschreibung dieser Änderungen und der entsprechenden Änderungen im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch.

CAO.A.110 Fortdauer der Gültigkeit

a) Eine Genehmigung wird für eine unbegrenzte Dauer erteilt und bleibt gültig, sofern

1. die Organisation die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt, insbesondere in Bezug auf den Umgang mit Beanstandungen gemäß Punkt CAO.A.115,

2. der zuständigen Behörde zwecks Prüfung der Einhaltung dieses Anhangs Zugang zu der Organisation gewährt wird,

3. die zuständige Behörde die Genehmigung nicht zurückgegeben oder widerrufen hat.

b) Bei Rückgabe oder Widerruf der Genehmigung muss die Organisation die Bescheinigung über die Genehmigung an die zuständige Behörde zurückgeben.

CAO.A.115 Beanstandungen

a) Als Beanstandung der Stufe 1 gilt jede schwerwiegende Nichterfüllung der Anforderungen von Teil-CAO, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzt und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet.

b) Als Beanstandung der Stufe 2 gilt jede Nichterfüllung der Anforderungen von Teil-CAO, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzen und die Flugsicherheit gefährden kann.

c) Nach Erhalt einer Mitteilung über eine Beanstandung gemäß Punkt CAO.B.060 muss die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation einen Plan mit Abhilfemaßnahmen annehmen und der zuständigen Behörde glaubhaft nachweisen, dass sie die erforderlichen Abhilfemaßnahmen zur Behebung der Beanstandung innerhalb des von der zuständigen Behörde festgelegten Zeitraums ergriffen hat.

ABSCHNITT B

BEHÖRDLICHE ANFORDERUNGEN

CAO.B.010 Geltungsbereich

In diesem Abschnitt werden die Verwaltungsvorschriften festgelegt, die von den zuständigen Behörden im Zusammenhang mit den in Abschnitt A festgelegten Anforderungen an die Organisationen einzuhalten sind.

CAO.B.017 Nachweisverfahren

a) Die Agentur muss annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) erarbeiten, die verwendet werden können, um die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte nachzuweisen.

b) Zum Nachweis der Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte können alternative Nachweisverfahren verwendet werden.

c) Die zuständige Behörde richtet ein System, mit dem sich konsistent überprüfen lässt, ob alle alternativen Nachweisverfahren, die die ihrer Aufsicht unterliegenden Organisationen anwenden, die Feststellung der Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte ermöglichen.

d) Die zuständige Behörde überprüft alle alternativen Nachweisverfahren, die von einer Organisation gemäß Punkt CAO.A.017 vorgeschlagen werden, mittels einer Analyse der vorgelegten Unterlagen und, falls dies für notwendig erachtet wird, einer Inspektion der Organisation.

Stellt die zuständige Behörde fest, dass die alternativen Nachweisverfahren den Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte entsprechen, wird sie unverzüglich:

1. dem Antragsteller mitteilen, dass die alternativen Nachweisverfahren angewandt werden können und, falls zutreffend, die Genehmigung oder Zulassung des Antragstellers entsprechend ändern,

2. die Agentur unter Beifügung von Kopien aller einschlägigen Unterlagen über den Inhalt informieren.

CAO.B.020 Führung von Aufzeichnungen

a) Die zuständige Behörde muss ein System zur Führung von Aufzeichnungen einrichten, anhand dessen das Verfahren zur Führung von Aufzeichnungen über die Erteilung, Verlängerung, Änderung, Aussetzung oder den Widerruf jeder einzelnen Zulassung verfolgt werden kann.

b) Die Aufzeichnungen der zuständigen Behörde für die Aufsicht über gemäß diesem Anhang genehmigte Organisationen müssen mindestens umfassen:

1. den Antrag auf Genehmigung der Organisation,

2. die Bescheinigung über die Genehmigung der Organisation einschließlich aller Änderungen,

3. eine Kopie des Audit-Programms der Organisation, das die Termine für fällige und bereits durchgeführte Audits enthält,

4. die Aufzeichnungen über die fortlaufende Aufsicht, einschließlich aller Auditaufzeichnungen, wie in Punkt CAO.B.055 vorgesehen,

5. alle Beanstandungen, Maßnahmen zur Behebung von Beanstandungen und Empfehlungen,

6. Kopien der einschlägigen Korrespondenz mit der Organisation,

7. Angaben zu allen Freistellungsmaßnahmen gemäß Punkt CAO.B.035 und allen Durchsetzungsmaßnahmen,

8. alle Berichte anderer zuständiger Behörden in Bezug auf die Aufsicht über die Organisation,

9. das kombinierte Lufttüchtigkeitshandbuch und seine Änderungen,

10. Kopien aller sonstigen von der zuständigen Behörde genehmigten Dokumente.

c) Der Aufbewahrungszeitraum für die Aufzeichnungen nach Punkt (b) beträgt mindestens fünf Jahre.

d) Alle Aufzeichnungen sind auf Anfrage der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats oder der Agentur zur Verfügung zu stellen.

CAO.B.025 Gegenseitiger Informationsaustausch

a) Sofern dies für die Durchführung ihrer Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung erforderlich ist, tauschen die zuständigen Behörden Informationen aus.

b) Im Fall einer mehrere Mitgliedstaaten betreffenden potenziellen Gefährdung der Sicherheit müssen sich die betroffenen zuständigen Behörden bei den notwendigen Aufsichtstätigkeiten gegenseitig unterstützen.

CAO.B.030 Verantwortlichkeiten

Die zuständige Behörde führt die erforderlichen Inspektionen und Untersuchungen durch, um zu überprüfen und sicherzustellen, dass die Organisationen, für die sie gemäß Punkt CAO.1 zuständig ist, die Anforderungen von Abschnitt A dieses Anhangs erfüllen.

CAO.B.035 Ausnahmen

Gewährt ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 71 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 eine Ausnahme von den Anforderungen dieses Anhangs, so muss die zuständige Behörde die Ausnahme aufzeichnen. Sie muss diese Aufzeichnungen gemäß Punkt CAO.B.020(b)(6) aufbewahren.

CAO.B.040 Antrag

Befinden sich Einrichtungen der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation in mehr als einem Mitgliedstaat, ist das Erstzulassungsverfahren und die fortdauernde Aufsicht im Rahmen der Genehmigung zusammen mit den zuständigen Behörden durchzuführen, die von den Mitgliedstaaten benannt wurden, auf deren Hoheitsgebiet sich die anderen Einrichtungen befinden.

CAO.B.045 Erstzulassungsverfahren

a) Wurde festgestellt, dass die Organisation die Anforderungen gemäß Punkt CAO.A.035(a) und (b) erfüllt, teilt die zuständige Behörde dem Antragsteller förmlich die Anerkennung des Personals mit.

b) Die zuständige Behörde stellt sicher, dass die im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch aufgeführten Verfahren den Bestimmungen von Abschnitt A entsprechen und dass der verantwortliche Betriebsleiter die Verpflichtungserklärung gemäß Punkt CAO.A.025(a)(1) unterzeichnet hat.

c) Die zuständige Behörde überprüft, ob die Organisation den Bestimmungen von Abschnitt A entspricht.

d) Während der Überprüfung beruft die zuständige Behörde mindestens einmal eine Sitzung mit dem verantwortlichen Betriebsleiter ein, um sicherzustellen, dass sich dieser der Bedeutung der Genehmigung und der in Punkt CAO.A.025(a)(1) genannten Erklärung in vollem Umfang bewusst ist.

e) Alle Beanstandungen gemäß Punkt CAO.B.060 müssen der antragstellenden Organisation schriftlich bestätigt werden.

g) Vor Erteilung der Genehmigung müssen alle Beanstandungen von der Organisation behoben und von der zuständigen Behörde endgültig abgenommen werden.

h) Abweichend von den Punkten (a) bis (g) und von Punkt CAO.B.50(a) muss die zuständige Behörde im Fall von Organisationen, die eine Genehmigung gemäß diesem Anhang auf der Grundlage einer bestehenden und gemäß Unterabschnitt F oder Unterabschnitt G des Anhangs I (Teil-M) oder gemäß Anhang II (Teil-145) erteilten Genehmigung als Organisation beantragen, gemäß Artikel 4 Absatz 4

   1. in Übereinstimmung mit diesem Anhang und unter Verwendung des in Anlage I dieses Anhangs festgelegten EASA-Formblatts 3-CAO eine Genehmigung erteilen,

   2. innerhalb von zwei Jahren ab dem Zeitpunkt, zu dem sie die in Punkt (1) genannte Genehmigung erteilt hat, überprüfen, ob die betreffende Organisation die Anforderungen dieses Anhangs in Bezug auf die gewährten Rechte erfüllt.

CAO.B.050 Ausstellung der Erstzulassung

a) Kommt die zuständige Behörde zum dem Schluss, dass der Antragsteller die Anforderungen von Punkt CAO.B.45 erfüllt, stellt sie unter Verwendung des in Anlage I festgelegten EASA-Formblatts 3-CAO und unter Angabe der Genehmigungsbedingungen die Zulassung aus.

b) Die zuständige Behörde muss die Referenznummer der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation wie im EASA-Formblatt 3-CAO in Anlage I festgelegt, angeben.

CAO.B.055 Fortdauernde Aufsicht

a) Die zuständige Behörde muss ein Aufsichtsprogramm einrichten und auf dem neuesten Stand halten, in dem alle kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisationen angegeben werden, denen sie eine Zulassung ausgestellt hat, sowie die Termine für fällige und bereits durchgeführte Audits bei den kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisationen.

b) Die zuständige Behörde führt bei jeder kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation, der sie eine Genehmigung erteilt hat, in Abständen von höchstens 24 Monaten ein Audit durch. Diese Audits müssen sich insbesondere auf die Änderungen an der Organisation konzentrieren, die der zuständigen Behörde gemäß dem in Punkt CAO.A.105(b) festgelegten Verfahren mitgeteilt wurden.

c) Innerhalb von 24 Monaten ist anhand einer repräsentativen Stichprobe von Luftfahrzeugen, die von der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation geführt werden, sofern die Organisation über eine Genehmigung dafür verfügt, eine Prüfung vorzunehmen. Die Größe der Stichprobe wird von der zuständigen Behörde festgelegt und basiert auf dem Ergebnis vorangegangener Audits und früherer Erzeugnisprüfungen.

d) Die zuständige Behörde bestätigt der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation schriftlich alle während dieser Audits erhobenen Beanstandungen.

e) Die zuständige Behörde muss über alle bei diesen Audits erhobenen Beanstandungen, über alle Maßnahmen zur Behebung der Beanstandungen und alle erteilten Empfehlungen Aufzeichnungen führen.

f) Die zuständige Behörde beruft mindestens einmal innerhalb von 24 Monaten eine Sitzung mit dem verantwortlichen Betriebsleiter der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation ein.

CAO.B.060 Beanstandungen

a) Wird im Verlauf des Audits oder auf andere Weise nachgewiesen, dass die Anforderungen von Teil-CAO nicht erfüllt werden, muss die zuständige Behörde die folgenden Maßnahmen ergreifen:

   1. Bei Beanstandungen der Stufe 1 muss die zuständige Behörde umgehend Maßnahmen ergreifen, um die Genehmigung als kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation, je nach Umfang der Beanstandung der Stufe 1, ganz oder teilweise zurückzunehmen, zu beschränken oder auszusetzen, bis die Organisation erfolgreiche Maßnahmen zur Behebung der Beanstandung durchgeführt hat, und

   2. bei Beanstandungen der Stufe 2 muss die zuständige Behörde gemäß der Art der Beanstandung eine angemessene Frist von höchstens drei Monaten für Abhilfemaßnahmen setzen – unter gewissen Umständen kann die zuständige Behörde nach Ablauf der ersten Frist und in Abhängigkeit von der Art der Beanstandung die dreimonatige Frist vorbehaltlich eines zufriedenstellenden Plans mit Abhilfemaßnahmen verlängern.

b) Bei Nichteinhaltung der von der zuständigen Behörde gewährten Frist muss diese die Genehmigung ganz oder teilweise aussetzen.

CAO.B.065 Änderungen

a) Bei Eingang eines Antrags auf eine Änderung gemäß Punkt CAO.A.105(a) überprüft die zuständige Behörde die Einhaltung der einschlägigen Anforderungen durch die Organisation, bevor sie die Genehmigung für die Änderung erteilt.

b) Die zuständige Behörde kann die Bedingungen angeben, unter denen die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation während der Änderung arbeiten darf, sofern sie nicht zu dem Ergebnis kommt, dass die Zulassung der Organisation aufgrund der Art oder des Umfangs der Änderungen ausgesetzt werden muss.

c) Bei Änderungen, die keiner vorherigen Genehmigung bedürfen, überprüft die zuständige Behörde während der Aufsichtstätigkeiten, ob die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation das genehmigte Kontrollverfahren nach Punkt CAO.A.105(b) einhält und die geltenden Anforderungen erfüllt.

CAO.B.070 Aussetzung, Beschränkung und Widerruf

Die zuständige Behörde muss

a) eine Genehmigung aus triftigen Gründen bei einer potenziellen Gefährdung der Sicherheit aussetzen oder

b) eine Genehmigung gemäß Punkt CAO.B.060 aussetzen, widerrufen oder einschränken.

Anlage I

Zulassung als kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation (CAO) – EASA-Formblatt 3-CAO

a) Innerhalb der von der zuständigen Behörde festgelegten Genehmigungsklasse(n) und -kategorie(n) werden die genauen Grenzen der Genehmigung durch den im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch aufgeführten Arbeitsumfang festgelegt. Es ist daher unbedingt erforderlich, dass die Genehmigungsklasse(n) und -kategorie(n) und der Arbeitsumfang der Organisation miteinander vereinbar sind.

b) Eine **Berechtigung für Luftfahrzeuge** in Bezug auf die Instandhaltungsrechte bedeutet, dass die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation die Instandhaltung am Luftfahrzeug und an jeglichen Komponenten (einschließlich Motoren) in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen des Luftfahrzeugs oder, wenn die zuständige Behörde dem zugestimmt hat, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten, nur durchführen darf, solange diese Komponenten im Luftfahrzeug eingebaut sind. Dessen ungeachtet können kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisationen mit **Berechtigung für Luftfahrzeuge** eine Komponente vorübergehend für Instandhaltungszwecke ausbauen, um die Zugänglichkeit zu dieser Komponente zu erleichtern, sofern der Ausbau keine zusätzliche Instandhaltung erforderlich macht, die nicht unter die Anforderungen von Punkt (b) fällt. Dies unterliegt einem im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch aufgeführten Kontrollverfahren, das von der zuständigen Behörde zu genehmigen ist.

c) Eine **Berechtigung für Motoren (Turbinentriebwerke, Kolbentriebwerke und elektrische Motoren)** bedeutet, dass die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation Instandhaltungszwecke am nicht eingebauten Motor und an Komponenten des Motors in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen des Motors oder, wenn die zuständige Behörde dem zugestimmt hat, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten, nur durchführen darf, solange diese Komponenten in den Motor eingebaut sind. Dessen ungeachtet können kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisationen mit **Berechtigung für Motoren** eine Komponente vorübergehend für Instandhaltungszwecke ausbauen, um die Zugänglichkeit zu dieser Komponente zu erleichtern, sofern der Ausbau keine zusätzliche Instandhaltung erforderlich macht, die nicht unter die Anforderungen von Punkt (c) fällt. Eine kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation mit **Berechtigung für Motoren** darf vorbehaltlich des im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch aufgeführten und von der zuständigen Behörde zu genehmigenden Kontrollverfahrens eine Instandhaltung an einem eingebauten Motor während der „Base Maintenance“ und der „Line Maintenance“ durchführen.

d) Eine **Berechtigung für Komponenten (ausgenommen vollständige Motoren)** bedeutet, dass die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation eine Instandhaltung an nicht eingebauten Komponenten (ausgenommen vollständige Motoren) durchführen darf, die für den Einbau in ein Luftfahrzeug oder einen Motor vorgesehen sind. Diese kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation darf vorbehaltlich des im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch aufgeführten und von der zuständigen Behörde zu genehmigenden Kontrollverfahrens auch eine Instandhaltung an einem eingebauten Motor (ausgenommen vollständige Motoren) während der „Base Maintenance“ und der „Line Maintenance“ oder in einer Instandhaltungseinrichtung für Motoren durchführen.

e) Bei einer **Berechtigung für zerstörungsfreie Prüfungen (NDT)** handelt es sich um eine selbstständige Berechtigung, die nicht notwendigerweise mit einem bestimmten Luftfahrzeug, einem bestimmten Motor oder einer bestimmten sonstigen Komponente in Verbindung steht. Die Berechtigung für zerstörungsfreie Prüfungen ist nur für eine kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation erforderlich, die zerstörungsfreie Prüfungen als gesonderte Aufgabe für eine andere Organisation durchführt. Eine kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation mit einer Berechtigung für Luftfahrzeuge, Motoren oder Komponenten darf zerstörungsfreie Prüfungen an Erzeugnissen durchführen, die von ihr instandgehalten werden, sofern das kombinierte Lufttüchtigkeitshandbuch Verfahren für zerstörungsfreie Prüfungen enthält, ohne dass eine Berechtigung für zerstörungsfreie Prüfungen erforderlich ist.

[MITGLIEDSTAAT (*)]

Mitgliedstaat der Europäischen Union (**)

ZULASSUNG ALS KOMBINIERTE LUFTTÜCHTIGKEITSORGANISATION

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].CAO.[XXXX]

Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit und der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission und vorbehaltlich der im Folgenden angegebenen Bedingungen bescheinigt [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)] hiermit:

[NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

die Zulassung als kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation gemäß Anhang Vd (Teil-CAO) Abschnitt A der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission.

BEDINGUNGEN:

a) diese Genehmigung ist auf die Tätigkeiten beschränkt, die in den beigefügten Genehmigungsbedingungen und im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des nach Anhang Vd (Teil-CAO) Abschnitt A der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 genehmigten kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs angegeben sind, und

b) diese Genehmigung erfordert die Einhaltung der im genehmigten kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch aufgeführten Verfahren, und

c) diese Genehmigung behält so lange ihre Gültigkeit, wie die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation die Bestimmungen von Anhang Vd (Teil-CAO) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 einhält, und

d) nimmt die genehmigte kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation die Dienste eines oder mehrerer Organisationen als Unterauftragnehmer in Anspruch, die ihrem Qualitätssicherungssystem unterstehen, bleibt diese Genehmigung unter der Voraussetzung gültig, dass diese Organisationen die jeweiligen Vertragsbedingungen erfüllen, und

e) Vorbehaltlich der Einhaltung der vorstehenden Bedingungen behält diese Genehmigung ihre Gültigkeit für eine unbegrenzte Dauer, sofern sie nicht zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen worden ist.

Datum der Erstausstellung: .....

Datum dieser Revision: .....

Revisionsnummer:.....

Unterschrift: .....

Für die zuständige Behörde: [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

(*) oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.
(**) Für Staaten, die nicht EU-Mitgliedstaaten oder EASA-Mitgliedstaaten sind, zu streichen.

EASA-Formblatt 3-CAO Ausgabe 1

GENEHMIGUNGSBEDINGUNGEN FÜR KOMBINIERTE LUFTTÜCHTIGKEITSORGANISATIONEN

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].CAO.XXXX

Organisation: [NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

KLASSE	**KATEGORIE**	**RECHTE** (***)
LUFTFAHRZEUGE (**)	Flugzeuge – andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (**)	☐ Instandhaltung ☐ Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ☐ Prüfung der Lufttüchtigkeit ☐ Fluggenehmigung
	Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von bis zu 2730 kg (**)	☐ Instandhaltung ☐ Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ☐ Prüfung der Lufttüchtigkeit ☐ Fluggenehmigung
	Hubschrauber – andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (**)	☐ Instandhaltung ☐ Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ☐ Prüfung der Lufttüchtigkeit ☐ Fluggenehmigung
	Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von bis zu 1200 kg, die für höchstens vier Insassen zugelassen sind (**)	☐ Instandhaltung ☐ Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ☐ Prüfung der Lufttüchtigkeit ☐ Fluggenehmigung
	Luftschiffe (**)	☐ Instandhaltung ☐ Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ☐ Prüfung der Lufttüchtigkeit ☐ Fluggenehmigung
	Ballone (**)	☐ Instandhaltung ☐ Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ☐ Prüfung der Lufttüchtigkeit ☐ Fluggenehmigung
	Segelflugzeuge (**)	☐ Instandhaltung ☐ Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ☐ Prüfung der Lufttüchtigkeit ☐ Fluggenehmigung
KOMPONENTEN (**)	Vollständige Turbinentriebwerke (**)	☐ Instandhaltung
	Vollständige Kolbentriebwerke (**)	
	Elektromotoren (**)	
	Komponenten, ausgenommen vollständige Motoren (**)	
SPEZIELLE LEISTUNGEN (**)	Zerstörungsfreie Prüfungen (NDT) (**)	☐ NDT Angabe der jeweiligen zerstörungsfreien Prüfverfahren

BESCHRÄNKUNGEN **(Nur auszufüllen bei Organisationen mit einer Berechtigung für Flugzeuge, Hubschrauber oder vollständige Motoren, bei denen nur eine Person sowohl für die Planung als auch für die Ausführung aller Instandhaltungsaufgaben zuständig ist)**
Folgende Instandhaltung ist vom Arbeitsumfang ausgenommen (***): — Instandhaltung von Flugzeugen mit einem Turbinentriebwerk, — Instandhaltung von Hubschraubern mit einem Turbinentriebwerk oder mehr als einem Kolbentriebwerk, und — Instandhaltung von vollständigen Kolbentriebwerken mit einer Leistung von 450 PS und mehr und von vollständigen Turbinentriebwerken.

Liste der Organisationen, die gemäß einem Qualitätssicherungssystem arbeiten (***)

Diese Genehmigungsbedingungen sind beschränkt auf die Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie die Tätigkeiten, die im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des genehmigten kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs aufgeführt sind.

Referenz des kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs: .....

Datum der Erstausstellung des Handbuchs:.....
.....

Datum der letzten genehmigten Revision: ..... Revisionsnummer:.....

Unterschrift: .....

Für die zuständige Behörde: [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

(*) oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.
(**) Nichtzutreffendes streichen, falls die Organisation nicht über die entsprechende Genehmigung verfügt.
(***) Soweit zutreffend ausfüllen.

EASA-Formblatt 3-CAO Ausgabe 1“