DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2022/410 DER KOMMISSION

vom 10. März 2022

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 in Bezug auf die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit bei Luftfahrtunternehmen ein und derselben Unternehmensgruppe

(Text mit 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) In der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission ([2]) sind die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen festgelegt, einschließlich der Anforderungen an deren Führung.

(2) Nach Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 ist bei Luftfahrzeugen, die von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, der Betreiber für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der von ihm betriebenen Luftfahrzeuge verantwortlich und muss im Rahmen seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses die Genehmigung als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) nach Anhang Vc (Teil-CAMO) besitzen.

(3) Sind Luftfahrtunternehmen Teil ein und derselben Unternehmensgruppe, ist diese Anforderung in gewisser Weise hinderlich für die Festlegung und Umsetzung eines gemeinsamen Managementsystems für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Continuing Air Worthiness, CAW) für alle Luftfahrzeuge, die von dieser Gruppe betrieben werden. Fehlt ein solches gemeinsames CAW-Managementsystem, führt dies zu Mehraufwand, da die Organisationen keinen Nutzen aus ähnlichen Zielen und Verfahren ziehen können und Luftfahrzeuge nicht kurzfristig von verschiedenen Inhabern von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) eingesetzt werden können.

(4) Darüber hinaus ist die Branche der Auffassung, dass die derzeitige Situation einen Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Luftfahrtunternehmen außerhalb der EU bedeutet, die keinen solchen rechtlichen Beschränkungen unterliegen.

(5) Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 sollte daher geändert werden, damit Luftfahrtunternehmen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen und Teil ein und derselben Unternehmensgruppe von Luftfahrtunternehmen sind, innerhalb dieser Gruppe ein CAMO für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der von ihnen betriebenen Luftfahrzeuge beauftragen können.

(6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf der Stellungnahme Nr. 04/2021 ([4]), die die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstabe b sowie Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 abgegeben hat.

(7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des nach Artikel 127 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

([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 (Neufassung), (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. In Artikel 2 wird folgender Buchstabe t) angefügt:

   „t) „Harmonisierung von Managementsystemen“ den koordinierten Prozess, mit dem im Hinblick auf eine gemeinsame bzw. kohärente Sicherheits- und Konformitätsüberwachung die Managementsysteme von zwei oder mehr Organisationen so abgestimmt werden, dass sie ineinandergreifen und Informationen und Methoden ausgetauscht werden können.“

2. Anhang I (Teil-M) wird gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert.

3. Anhang Vc (Teil-CAMO) wird gemäß Anhang II dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 10. März 2022

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

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

(1) In Punkt M.A.201 werden die Buchstaben ea und eb eingefügt:

„ea) Abweichend von Buchstabe e Nummer 2 dürfen mindestens zwei Betreiber, die zu ein und derselben Unternehmensgruppe von Luftfahrtunternehmen gehören, die Verantwortung für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aller von ihnen betriebenen Luftfahrzeuge demselben CAMO übertragen, sofern alle folgenden Anforderungen erfüllt sind:

1. Das CAMO für das betreffende Luftfahrzeug verfügt über eine Genehmigung nach Anhang Vc (Teil-CAMO).

2. Das CAMO gehört zu derselben Unternehmensgruppe von Luftfahrtunternehmen wie die betreffenden Betreiber.

3. Zwischen dem CAMO und dem AOC-Inhaber, der selbst nicht als CAMO zugelassen ist, wird ein Vertrag gemäß Anlage I zu diesem Anhang geschlossen.

4. Das CAMO hat seinen Hauptgeschäftssitz in dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden.

5. Die einzelnen Managementsysteme der Organisationen, die einen Vertrag schließen, sind aufeinander abgestimmt.

eb) Abweichend von Buchstabe e Nummer 2 muss für den Fall, dass ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis abläuft oder widerrufen wird und infolgedessen ein Luftfahrtunternehmen, das über eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 verfügt und Teil einer Unternehmensgruppe von Luftfahrtunternehmen ist, dem Punkt M.A.201 Buchstabe ea nicht mehr genügt, dieses zugelassene Luftfahrtunternehmen einen Maßnahmenplan zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde festlegen und umsetzen, damit seine Konformität mit Punkt M.A.201 Buchstabe e Nummer 2 so bald wie möglich sichergestellt ist.“

(2) Anlage I wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„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, darunter mit der Ausarbeitung eines nach Punkt M.1 von der zuständigen Behörde zu genehmigenden AMP und 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 Angaben bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs korrekt sind und weiterhin korrekt bleiben werden und an dem Luftfahrzeug keine Reparaturen oder Modifikationen ohne die vorherige Zustimmung des CAMO oder der CAO vorgenommen werden.

Im Falle einer Nichteinhaltung dieses Vertrags durch einen der Unterzeichner prüfen das CAMO oder die CAO und der Eigentümer oder Betreiber, ob dies Auswirkungen auf die Fortführung des Vertrags hat, und unterrichten die zuständige(n) Behörde(n) dieser Organisationen. Bei der von den Organisationen durchgeführten Prüfung ist zu berücksichtigen, welche Bedeutung die Nichtkonformität für die Sicherheit hat und ob sie sich ihrer Art nach wiederholt. Gelangt einer der Unterzeichner nach dieser Prüfung zu dem Schluss, dass er aufgrund seiner eigenen Einschränkungen oder aufgrund von Versäumnissen eines Unterzeichners seine Aufgaben nicht erfüllen kann, so wird der Vertrag gekündigt und die zuständige(n) Behörde(n) der Organisationen unverzüglich unterrichtet. 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 oder Betreiber ist verpflichtet, die zuständigen Behörden des Eintragungsmitgliedstaats innerhalb von zwei Wochen nach der Nichterfüllung des Vertrags hiervon zu unterrichten. Im Falle eines nach Punkt M.A.201(ea) geschlossenen Vertrags ist die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unverzüglich zu unterrichten.““

b) In Nummer 5 erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„Beauftragt ein Eigentümer oder Betreiber ein CAMO oder eine CAO vertraglich nach Punkt M.A.201, so sind in dem Vertrag die Pflichten jeder Partei wie folgt festzulegen:“

c) In Nummer 5.1 Nummer 2 erhält Buchstabe e folgende Fassung:

„e) die zur Gewährleistung einer angemessenen Überleitung vom bisherigen Instandhaltungsprogramm des Luftfahrzeugs erforderlichen Instandhaltungsarbeiten durchführen und anordnen,“

d) In Nummer 5.1 Nummer 2 erhält Buchstabe i folgende Fassung:

„i) die Durchführung der planmäßigen Instandhaltung, einschließlich der Inspektion von Komponenten, den Austausch von lebensdauerbegrenzten Teilen und die Umsetzung aller anwendbaren Lufttüchtigkeitsanweisungen koordinieren sowie die Einhaltung der betrieblichen Anforderungen, die sich auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit auswirken, der von der Agentur festgelegten Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und der von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem geforderten Maßnahmen gewährleisten,“

e) In Nummer 5.1 Nummer 2 erhalten die Buchstaben j, k und l folgende Fassung:

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

k) die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verwalten und archivieren,

l) jeden an die jeweils zuständige Behörde gerichteten Antrag auf Abweichung vom Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm mit dem Betreiber oder Eigentümer abstimmen,“

f) In Nummer 5.1. Nummer 2 wird folgender Buchstabe m angefügt:

„m) den Betreiber oder Piloten/Eigentümer in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs bei der Durchführung von Instandhaltungstestflügen unterstützen.“

g) In Nummer 5.2 werden die folgenden Nummern 13, 14 und 15 angefügt:

„13. sicherstellen, dass das genehmigte Instandhaltungsprogramm eingehalten wird, und mit dem CAMO oder der CAO jeden an die jeweils zuständige Behörde gerichteten Antrag auf eine einmalige Verlängerung eines Intervalls eines Instandhaltungsprogramms abstimmen;

14. das CAMO oder die CAO über jede Nichteinhaltung betrieblicher Anforderungen informieren, die sich auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs auswirken könnte;

15. das CAMO oder die CAO über alle betrieblichen Anforderungen (z. B. besondere Genehmigungen) informieren, die erfüllt werden müssen, damit die erforderliche Konfiguration des Luftfahrzeugs aufrechterhalten wird.“

h) Folgende Nummer 7 wird angefügt:

„7. Zusätzliche Anforderungen bei Anwendung von Punkt M.A.201(ea)

Wird ein Vertrag zwischen dem CAMO und dem Betreiber nach Punkt M.A.201(ea) geschlossen, muss der Vertrag über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zusätzlich zu den vorstehend in den Nummern 5.1 und 5.2 aufgeführten Anforderungen und Pflichten auch die Anforderungen der Nummern 7.1 bis 7.3 erfüllen.

Vor Unterzeichnung des Vertrags prüft der Betreiber, ob das CAMO über die Fähigkeiten und Kapazitäten verfügt, dem Vertrag nachzukommen.

7.1. Vertragsvoraussetzung

Der Vertrag über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.201(ea) darf nur geschlossen werden, wenn das betreffende Luftfahrtunternehmen über eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 verfügt und das CAMO Teil derselben Unternehmensgruppe von Luftfahrtunternehmen ist. In dem Vertrag über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss klar dargelegt werden, wie die in Punkt M.A.201(ea) genannten Bedingungen erfüllt werden. Insbesondere muss dargelegt werden, wie die einzelnen Managementsysteme der Organisationen aufeinander abgestimmt sind.

7.2. Zusätzliche Pflichten des CAMO:

(1) Kenntnisse über das Verfahren des Betreibers im Zusammenhang mit der Überwachung des Vertrags erwerben;

(2) vor der Unterauftragsvergabe von Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit die Zustimmung des Betreibers einholen;

(3) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unverzüglich unterrichten, wenn das Luftfahrzeug dem genehmigten Instandhaltungsbetrieb nicht wie vom CAMO gefordert vom Betreiber vorgeführt wird, wenn der vorliegende Vertrag nicht eingehalten wird oder wenn der Vertrag von einer der Parteien gekündigt wird;

(4) das Personal des Betreibers schulen, um sicherzustellen, dass es mit den folgenden Abläufen des CAMO vertraut ist:

a) Strategien und Verfahren, Zuständigkeiten, Pflichten, Aufgaben und Bereiche der Schnittstelle;

b) Kommunikationswege (z. B. Luftfahrzeugaufzeichnungen, zeitnaher Austausch genauer Lufttüchtigkeitsinformationen, auch außerhalb der normalen Arbeitszeiten);

c) Verfahren, die speziell das CAMO betreffen, z. B. die Nutzung der kundenspezifischen Software, Zuverlässigkeitsüberwachung, die Verwendung des technischen Bordbuchsystems des Luftfahrzeugs und Interoperabilitätsbestimmungen.

7.3. Zusätzliche Pflichten des Betreibers:

(1) für die Ausstellung und Erneuerung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit Verfahren für die Schnittstelle mit dem CAMO entwickeln;

(2) das CAMO unverzüglich unterrichten, wenn an Orten, an denen kein nach Anhang II (Teil-145) genehmigter Instandhaltungsbetrieb unter Vertrag genommen wurde, eine unerwartete Instandhaltung erforderlich wird;

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

(4) das Personal des CAMO schulen, um sicherzustellen, dass es mit den folgenden Abläufen des Betreibers vertraut ist:

a) Strategien und Verfahren, Zuständigkeiten, Pflichten, Aufgaben und Bereiche der Schnittstelle;

b) Kommunikationswege;

c) Verfahren, die speziell den Betreiber betreffen, z. B. Betriebsverfahren, die Nutzung der kundenspezifischen Software, die Verwendung des technischen Bordbuchsystems des Luftfahrzeugs und Interoperabilitätsbestimmungen.“

ANHANG II

Anhang Vc (Teil-CAMO) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

(1) Punkt CAMO.A.105 erhält folgende Fassung:

„CAMO.A.105 Zuständige Behörde

Für die Zwecke dieses Anhangs ist die zuständige Behörde

a) für Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz außerhalb eines Gebiets haben, für das ein Mitgliedstaat nach dem Abkommen von Chicago zuständig ist — eine der folgenden Stellen:

i) die Behörde, die von dem Mitgliedstaat benannt wurde, in dem diese Organisation ihren Hauptgeschäftssitz hat, wenn die Genehmigung nicht in einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis enthalten ist oder das CAMO nach Punkt M.A.201(ea) beauftragt wurde,

ii) die vom Mitgliedstaat des Betreibers benannte Behörde, wenn die Genehmigung in einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis enthalten ist,

iii) die von einem anderen Mitgliedstaat als den in Ziffer i oder ii benannte Behörde, wenn die Zuständigkeit diesem Mitgliedstaat nach Artikel 64 der Verordnung (EU) 2018/1139 neu zugewiesen wurde,

iv) die Agentur, wenn die Zuständigkeit der Agentur nach Artikel 64 oder 65 der Verordnung (EU) 2018/1139 neu zugewiesen wurde,

b) die Agentur, wenn sich der Hauptgeschäftssitz der Organisation außerhalb eines Gebiets befindet, für das ein Mitgliedstaat nach dem Abkommen von Chicago zuständig ist."

(2) Punkt CAMO.A.125 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Ungeachtet Buchstabe a muss bei gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen die Genehmigung in dem von der zuständigen Behörde für das betriebene Luftfahrzeug ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnis enthalten sein, es sei denn, das CAMO wird nach Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.201(ea) von Betreibern beauftragt, die ein und derselben Unternehmensgruppe von Luftfahrtunternehmen angehören."

(3) Punkt CAMO.A.125 Buchstabe d Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, führen, wenn diese sowohl in ihrer Zulassung als auch in dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis aufgeführt sind oder wenn Punkt M.A.201(ea) Anwendung findet,"

(4) Punkt CAMO.A.135 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Bei einem CAMO, das nach Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.201(ea) von Betreibern beauftragt wurde, die ein und derselben Unternehmensgruppe von Luftfahrtunternehmen angehören, führt ungeachtet Buchstabe b der Ablauf, die Aufhebung oder der Widerruf des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses nicht automatisch dazu, dass die CAMO-Zulassung ungültig wird. In diesem Fall wird der Vertrag nach Anhang I (Teil-M) Anlage I dieser Verordnung ungültig."

(5) In Punkt CAMO.A.135 wird der folgende Buchstabe d angefügt:

„d) Nach Widerruf oder Rückgabe ist die Organisationszulassung unverzüglich an die zuständige Behörde zurückzugeben."

(6) In Punkt CAMO.A.200 wird folgender Buchstabe e angefügt:

„e) Wird zwischen einem CAMO und Betreibern, die Teil ein und derselben Unternehmensgruppe von Luftfahrtunternehmen sind, ein Vertrag nach Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.201(ea) geschlossen, muss das CAMO sicherstellen, dass sein Managementsystem und die Managementsysteme der zu dieser Unternehmensgruppe gehörenden Betreiber aufeinander abgestimmt sind."

(7) Punkt CAMO.A.305 Buchstabe ba wird eingefügt:

„ba) Personen, die nach Punkt CAMO.A.305(a)(3) benannt wurden, dürfen, sofern sie im Zusammenhang mit einem nach Punkt M.A.201(ea) geschlossenen Vertrag an Tätigkeiten zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligt sind, von einer nach Anhang II (Teil-145) zugelassenen Organisation, die von dem CAMO beauftragt wurde, nicht eingestellt werden, sofern die zuständige Behörde dem nicht ausdrücklich zugestimmt hat."

(8) In Punkt CAMO.B.300 wird folgender Buchstabe g angefügt:

„g) Wird ein Vertrag nach Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.201(ea) geschlossen, arbeiten die für die Aufsicht über das CAMO zuständige Behörde und die für die Aufsicht über die betreffenden Betreiber zuständigen Behörden zusammen, um den Austausch von Informationen zu gewährleisten, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben relevant sind. Diese Zusammenarbeit umfasst den Austausch von Informationen über die Ergebnisse der von diesen zuständigen Behörden durchgeführten Aufsichtstätigkeiten und kann auch die Wahrnehmung von Aufsichtsaufgaben in Bezug auf das CAMO durch die für die Betreiber zuständigen Behörden umfassen."

(9) Anlage I erhält folgende Fassung:

„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.: hier die AOC-Genehmigung(en) XX.XXXX eingeben)

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 UNTERNEHMENS]

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 Unternehmens 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 im Rahmen seines Managementsystems die Dienste einer oder mehrerer Organisationen als Unterauftragnehmer in Anspruch, 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) oder für die Zwecke von Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.201(ea) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission verwendet, sind die Nummern des/der Luftverkehrsbetreiberzeugnisse(s) zusätzlich zum Aktenzeichen der Zulassung als Referenz anzugeben, und die Bedingung 5 wird durch folgende zusätzliche Bedingungen ersetzt:

6. Diese Zulassung stellt keine Genehmigung zum Betrieb der in Bedingung 1 genannten Luftfahrzeugmuster dar. Die Genehmigung zum Betrieb des Luftfahrzeugs wird mit dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) erteilt.
7. Diese Zulassung wird in Bezug auf die Luftfahrzeuge, die im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrunternehmens eingetragen sind, automatisch ungültig, wenn das Luftverkehrsbetreiberzeugnis abgelaufen ist, ausgesetzt oder widerrufen wurde, sofern dem CAMO kein Auftrag nach Anhang I (Teil-M) Punkt M.A.201(ea) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission erteilt wurde und 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 …

Seite 2 von 2

UNTERNEHMEN ZUR FÜHRUNG DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

GENEHMIGUNGSUMFANG

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

(Aktenzeichen AOC XX.XXXX)

Organisation: [NAME UND ANSCHRIFT DES UNTERNEHMENS]

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 6

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

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

(***) Nichtzutreffendes streichen, falls die Organisation nicht über die entsprechende Genehmigung verfügt.“