

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► B

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1056/2008 DER KOMMISSION**

**vom 27. Oktober 2008**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 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**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

**(ABl. L 283 vom 28.10.2008, S. 5)**

Berichtigt durch:

► C1 Berichtigung, ABl. L 77 vom 24.3.2010, S. 59 (1056/2008)



**VERORDNUNG (EG) Nr. 1056/2008 DER KOMMISSION**

**vom 27. Oktober 2008**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 7 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 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 <sup>(2)</sup>, hat die Europäische Agentur für Flugsicherheit (nachstehend „die Agentur“) eine Bewertung der Auswirkungen der Bestimmungen des Anhangs I (Teil M) der genannten Verordnung vorgenommen.
- (2) Die Agentur ist zu dem Schluss gekommen, dass die derzeitigen Bestimmungen des Anhangs I (Teil M) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 für Luftfahrzeuge, die nicht an einer gewerbsmäßigen Beförderung beteiligt sind, zu strikt sind, insbesondere für Luftfahrzeuge, die nicht als „technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“ eingestuft sind.
- (3) Wegen des Ablaufs der Frist, in der die Mitgliedstaaten die Möglichkeit hatten, Ausnahmen für Luftfahrzeuge anzuwenden, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, wie dies Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 vorsieht, was von den meisten Mitgliedstaaten auch genutzt wurde, sind die Bestimmungen von Anhang I (Teil M) in allen Mitgliedstaaten ab dem 28. September 2008 umfassend anzuwenden, sofern Änderungen nicht rechtzeitig angenommen werden.
- (4) Die Agentur hat erhebliche Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 angeraten, insbesondere des Anhangs I (Teil M), um die bestehenden Anforderungen an die Komplexität der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien und Betriebsarten anzupassen, ohne das Sicherheitsniveau zu beeinträchtigen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 315 vom 28.11.2003, S. 1.

**▼B**

- (5) Um den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und den beteiligten Parteien die Möglichkeit zu geben, sich mit den neuen Anforderungen von Teil M ausreichend vertraut zu machen und sich daran anzupassen, sollte es den Mitgliedstaaten erlaubt sein, die Anwendung von Teil M auf Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbliche Beförderung genutzt werden, je nach den betreffenden Bestimmungen für einen weiteren Zeitraum von ein oder zwei Jahren aufzuschieben.
- (6) Die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (7) Die Bestimmungen dieser Verordnung tragen der Mitteilung der Kommission vom 11. Januar 2008, „Agenda für eine nachhaltige Zukunft der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt“<sup>(1)</sup> Rechnung.
- (8) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf der Stellungnahme der Agentur gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.
- (9) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 werden die folgenden Buchstaben k und l angefügt:

- „k) ‚ELA1-Luftfahrzeug‘ eines der folgenden europäischen leichten Luftfahrzeuge (European Light Aircraft):
- i) ein Flugzeug, Segelflugzeug oder Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 1 000 kg, das/-der nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug einzustufen ist;
  - ii) ein Ballon mit einem bauartbedingt höchstzulässigen Traggas- oder Heißluftvolumen von nicht mehr als 3 400 m<sup>3</sup> für Heißluftballone, 1 050 m<sup>3</sup> für Gasballone, 300 m<sup>3</sup> für gefesselte Gasballone;
  - iii) ein für nicht mehr als zwei Insassen ausgelegtes Luftschiff mit einem bauartbedingt höchstzulässigen Traggas- oder Heißluftvolumen von nicht mehr als 2 500 m<sup>3</sup> für Heißluft-Luftschiffe und 1 000 m<sup>3</sup> für Gas-Luftschiffe;
- l) ‚LSA-Luftfahrzeug‘ ein leichtes Sportflugzeug (Light Sport Aeroplane), das alle folgenden Merkmale aufweist:
- i) eine höchstzulässige Startmasse von nicht mehr als 600 kg;
  - ii) eine maximale Strömungsabrissgeschwindigkeit in Landekonfiguration (VS0) von nicht mehr als 45 Knoten berichtigter Fluggeschwindigkeit (CAS) bei der höchstzulässigen Startmasse des Luftfahrzeugs und der kritischsten Schwerpunktlage;

<sup>(1)</sup> KOM(2007) 869 endg.

**▼B**

- iii) eine maximale Sitzplatzkapazität von nicht mehr als zwei Personen einschließlich des Piloten;
- iv) ein nicht turbinengetriebener Motor mit Propeller;
- v) Kabine ohne Druckausgleich“.

2. In Artikel 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Jede Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder jedes gleichwertige Dokument, das in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Mitgliedstaats für Luftfahrzeuge ausgestellt wurde, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, und am 28. September 2008 Gültigkeit besitzt, gilt bis zum Datum des Ablaufs der Gültigkeit, längstens bis zum 28. September 2009. Nach Ablauf der Gültigkeit kann die zuständige Behörde die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder das gleichwertige Dokument darüber hinaus einmalig für ein Jahr neu ausstellen oder verlängern, sofern es die Anforderungen des Mitgliedstaats erlauben. Beim erneuten Ablauf kann die zuständige Behörde die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder das gleichwertige Dokument nochmals für ein Jahr neu ausstellen oder verlängern, sofern es die Anforderungen des Mitgliedstaats erlauben. Eine weitere Neuausstellung oder Verlängerung ist nicht erlaubt. Wurden die Bestimmungen dieses Absatzes angewendet, ist bei der Übertragung der Eintragung des Luftfahrzeugs innerhalb der EU eine neue Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A.904 auszustellen.“

3. In Artikel 4 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Unterhaltsbescheinigungen und Freigabebescheinigungen, die am oder vor dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung von einem in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Mitgliedstaats genehmigten Instandhaltungsbetrieb ausgestellt wurden, gelten als gleichwertig mit den gemäß M.A.801 beziehungsweise M.A.802 von Anhang I (Teil M) geforderten Bescheinigungen.“

4. Artikel 5 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Freigabeberechtigtes Personal ist gemäß den Bestimmungen von Anhang III qualifiziert, ausgenommen nach den Bestimmungen von M.A.606(h), M.A.607(b), M.A.801(d) und M.A.803 von Anhang I sowie von 145.A.30(j) von Anhang II (Teil 145) und Anlage IV von Anhang II (Teil 145).“

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Abweichend von Absatz 1

- a) gelten die Bestimmungen von Anhang I, ausgenommen M.A.201(h)(2) und M.A.708(c), ab dem 28. September 2005;
- b) gilt M.A.201(f) von Anhang I für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden und von Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten betrieben werden, ab dem 28. September 2009.“

**▼B**

- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:
    - „a) die Bestimmungen von Anhang I für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, bis zum 28. September 2009;“
  - ii) Folgender Buchstabe g wird angefügt:
    - „g) die folgenden Bestimmungen bezüglich Anhang III (Teil 66) für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, ausgenommen große Flugzeuge, bis zum 28. September 2010:
      - M.A.606(g) und M.A.801(b)2 von Anhang I (Teil M),
      - 145.A.30(g) und (h) von Anhang II (Teil 145).“
6. Die Anhänge I und II werden nach Maßgabe des Anhangs der vorliegenden Verordnung geändert.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 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.

**▼B***ANHANG*

1. Anhang I (Teil M) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 wird wie folgt geändert:

1. In M.1 Absatz 4 wird folgende Ziffer iii angefügt:

„iii) Abweichend von Absatz 4 Ziffer i, wenn die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs, das nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt wird, von einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) überwacht wird, die nicht der Aufsicht des Mitgliedstaats untersteht, in dem die Eintragung erfolgte, und nur, falls der Mitgliedstaat, in dem die Eintragung erfolgte, vor der Genehmigung des Instandhaltungsprogramms zugestimmt hat:

a) die von dem Mitgliedstaat benannte Behörde, die für die Aufsicht über das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständig ist, oder

b) die Agentur, falls sich das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in einem Drittstaat befindet.“

2. M.A.201 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Um den Verantwortlichkeiten von Buchstabe a gerecht zu werden,

i) kann der Eigentümer eines Luftfahrzeugs die Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vertraglich an ein gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) genehmigtes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vergeben. In diesem Fall ist das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für die ordnungsgemäße Durchführung dieser Aufgaben verantwortlich.

ii) Ein Eigentümer, der sich entschließt, die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs eigenverantwortlich zu übernehmen, ohne einen Vertrag gemäß Anlage I zu schließen, kann dessen ungeachtet einen eingeschränkten Vertrag mit einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) über die Ausarbeitung eines Instandhaltungsprogramms und dessen Genehmigung gemäß M.A.302 schließen. In diesem Fall wird durch den eingeschränkten Vertrag die Verantwortlichkeit für die Ausarbeitung und Genehmigung des Instandhaltungsprogramms an das beauftragte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit übertragen.“

3. In M.A.201 Buchstabe i erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„Wenn ein Betreiber von einem Mitgliedstaat dazu aufgefordert wird, für seine gewerbsmäßigen Betriebstätigkeiten, ausgenommen jenen einer gewerbsmäßigen Beförderung, ein Zeugnis/eine Genehmigung zu führen, bedarf es“.

4. ► **C1** M.A.202 Buchstabe a erhält folgende Fassung: ◀

„a) Alle gemäß M.A.201 verantwortlichen Personen oder Organisationen müssen der vom Eintragsstaat benannten zuständigen Behörde, der für die Musterbauart oder Ergänzungen zur Musterbauart verantwortlichen Organisation und, sofern zutreffend, dem Mitgliedstaat des Betreibers alle an einem Luftfahrzeug festgestellten Zustände oder Komponenten melden, die die Flugsicherheit ernsthaft gefährden.“

5. M.A.302 erhält folgende Fassung:

**„M.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm**

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

**▼B**

- b) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm und alle nachfolgenden Änderungen müssen von der zuständigen Behörde genehmigt werden.
- c) Wenn die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs von einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, das gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) zugelassen ist, überwacht wird, können das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm und seine Änderungen mittels eines indirekten Genehmigungsverfahrens genehmigt werden.
- i) In diesem Fall ist das indirekte Genehmigungsverfahren von dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit festzulegen, in das Handbuch des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufzunehmen und von der für das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Behörde zu genehmigen.
- ii) Das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit darf das indirekte Genehmigungsverfahren nicht einsetzen, wenn dieses Unternehmen nicht der Aufsicht des Mitgliedstaats untersteht, in dem die Eintragung erfolgte, sofern keine Vereinbarung in Übereinstimmung mit M.1 Absatz 4 Ziffer ii oder Ziffer iii besteht, die gegebenenfalls die Verantwortung für die Genehmigung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms auf die für das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständige Behörde überträgt.
- d) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm muss folgenden Anforderungen entsprechen:
- i) den von der zuständigen Behörde herausgegebenen Anweisungen;
- ii) den Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die von den Inhabern der Musterzulassung, der eingeschränkten Musterzulassung, Ergänzungen zur Musterzulassung, einer Genehmigung für ein großes Reparaturverfahren, einer ETSO-Zulassung oder jeder anderen einschlägigen Genehmigung, die nach der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 und deren Anhang (Teil 21) erteilt wurde, herausgegeben wurden;
- iii) zusätzlichen oder alternativen Anweisungen, die vom Eigentümer oder dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Genehmigung gemäß M.A.302 vorgeschlagen wurden, ausgenommen Intervalle sicherheitsrelevanter Aufgaben, auf die in Buchstabe e Bezug genommen wird, die enger gefasst werden können, sofern ausreichende Überprüfungen gemäß Buchstabe g vorgenommen werden und wenn sie der direkten Genehmigung gemäß M.A.302(b) unterliegen.
- e) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm muss Angaben zu allen auszuführenden Instandhaltungsarbeiten beinhalten, einschließlich der Häufigkeit und besonderer Aufgaben im Zusammenhang mit Art und Spezifität des Betriebs.
- f) Für große Luftfahrzeuge muss das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm ein Zuverlässigkeitsprogramm beinhalten, wenn das Instandhaltungsprogramm auf der Logik der ‚Maintenance Steering Group‘ (Lenkungsausschuss Instandhaltung) oder Zustandsüberwachung beruht.

**▼B**

g) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm muss in regelmäßigen Abständen überprüft und, wenn nötig, geändert werden. Diese Überprüfungen gewährleisten, dass das Programm im Hinblick auf die Betriebserfahrung und Anweisungen der zuständigen Behörde gültig bleibt, während neue und/oder abgewandelte Instandhaltungsanweisungen berücksichtigt werden, die von den Inhabern von Musterzulassungen und Ergänzungen zu Musterzulassungen und jeglichen anderen Organisationen, die solche Informationen gemäß dem Anhang (Teil 21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 veröffentlichen, bekannt gemacht werden.“

6. M.A.305 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen aus den folgenden Elementen bestehen:

1. einem Luftfahrzeug-Bordbuch, einem oder mehreren Motorbetriebstagebüchern oder den Betriebsblättern der Motorbaugruppen, dem Betriebstagebuch/den Tagebüchern für Propeller, den Betriebsblättern für Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung, wie jeweils zutreffend, sowie
2. wenn von M.A.306 für die gewerbsmäßige Beförderung oder vom Mitgliedstaat für eine andere gewerbliche Tätigkeit als die gewerbsmäßige Beförderung gefordert, dem technischen Bordbuch des Betreibers.“

7. In M.A.403 Buchstabe b werden die Wörter „gemäß M.A.801(b)1, M.A.801(b)2 oder Teil-145“ ersetzt durch die Wörter „gemäß M.A.801(b)1, M.A.801(b)2, M.A.801(c), M.A.801(d) oder Anhang II (Teil 145)“.

8. In M.A.501 Buchstabe a werden die Wörter „in Teil-145 und Unterabschnitt F“ ersetzt durch die Wörter „im Anhang (Teil 21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003, im Anhang II (Teil 145) oder in Abschnitt A Unterabschnitt F von Anhang I dieser Verordnung“.

9. M.A.502 erhält folgende Fassung:

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

a) Die Instandhaltung von Komponenten muss von Instandhaltungsbetrieben durchgeführt werden, die gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) oder gemäß Anhang II (Teil 145) genehmigt sind.

b) Abweichend von Buchstabe a kann die Instandhaltung von Komponenten in Übereinstimmung mit den Luftfahrzeug-Instandhaltungsunterlagen oder, wenn die zuständige Behörde dem ausdrücklich zugestimmt hat, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten von Betrieben mit einer Berechtigung der Kategorie A gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) oder gemäß Anhang II (Teil 145) ausgeführt werden sowie von freigabeberechtigtem Personal gemäß M.A.801(b)2, allerdings nur im in das Luftfahrzeug eingebauten Zustand. Dessen ungeachtet können solche Betriebe oder freigabeberechtigtes Personal solche Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern, sofern der Ausbau keine zusätzlichen Instandhaltungsarbeiten erforderlich macht, die nicht unter die Bestimmungen dieses Absatzes fallen. Die in Übereinstimmung mit diesem Absatz durchgeführten Instandhaltungsarbeiten an Komponenten kommen nicht für die Ausstellung eines EASA-Formulars I infrage und unterliegen den Anforderungen für die Freigabe von Luftfahrzeugen gemäß M.A.801.



**▼ B**

- c) Abweichend von Buchstabe a kann die Instandhaltung von Komponenten eines Motors/einer Hilfsturbine in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Motoren/Hilfsturbinen oder, wenn die zuständige Behörde dem ausdrücklich zugestimmt hat, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten von Betrieben mit einer Berechtigung der Kategorie B gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) oder gemäß Anhang II (Teil 145) ausgeführt werden, allerdings nur im in den Motor/die Hilfsturbine eingebauten Zustand. Dessen ungeachtet können Betriebe mit einer Berechtigung der Kategorie B solche Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern, sofern der Ausbau keine zusätzlichen Instandhaltungsarbeiten erforderlich macht, die nicht unter die Bestimmungen dieses Absatzes fallen.
- d) Abweichend von Buchstabe a und M.A.801(b)2 kann die Instandhaltung von Komponenten von ELA1-Luftfahrzeugen, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten von freigabeberechtigtem Personal gemäß M.A.801(b)2 im in das Luftfahrzeug eingebauten Zustand durchgeführt werden oder wenn die Komponente vorübergehend ausgebaut wurde. Dabei gelten folgende Ausnahmen:

1. Überholung von anderen Komponenten als Motoren und Propellern und
2. Überholung von Motoren und Propellern für andere Luftfahrzeuge als solche mit Zulassung nach CS-VLA und CS-22 sowie LSA.

Die in Übereinstimmung mit Buchstabe d durchgeführten Instandhaltungsarbeiten an Komponenten kommen nicht für die Ausstellung eines EASA-Formulars 1 infrage und unterliegen den Anforderungen für die Freigabe von Luftfahrzeugen gemäß M.A.801.“

10. M.A.503 erhält folgende Fassung:

**„M.A.503 Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung**

Eingebaute Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung dürfen die im anerkannten Instandhaltungsprogramm und den Lufttüchtigkeitsanweisungen vorgeschriebene genehmigte Lebensdauer nicht überschreiten, außer gemäß den Bestimmungen von M.A.504(c).“

11. M.A.504 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Nicht betriebsfähige Komponenten müssen gekennzeichnet und an einem sicheren Ort unter der Kontrolle eines genehmigten Instandhaltungsbetriebs gelagert werden, bis eine Entscheidung über den künftigen Status dieser Komponenten getroffen ist. Dessen ungeachtet gilt für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden und keine großen Luftfahrzeuge sind, dass die Person oder Organisation, welche die Komponenten für nicht betriebsfähig erklärt hat, diese, nachdem sie sie als nicht betriebsfähig gekennzeichnet hat, dem Eigentümer des Luftfahrzeugs zur Verwahrung übergeben kann. Voraussetzung dafür ist, dass eine solche Übergabe aus dem Luftfahrzeug-Bordbuch/dem Motorbetriebstagebuch/den Betriebstagebüchern für Komponenten hervorgeht.“

12. M.A.601 erhält folgende Fassung:

**„M.A.601 Geltungsbereich**

Dieser Unterabschnitt enthält die Anforderungen, die ein Betrieb für die Erteilung oder Aufrechterhaltung von Genehmigungen für die Instandhaltung von nicht in M.A.201 Buchstabe g aufgeführten Luftfahrzeugen und Komponenten erfüllen muss.“

**▼B**

13. In M.A.604 Buchstabe a erhalten die Nummern 5 und 6 folgende Fassung:

- „5. eine Auflistung des freigabeberechtigten Personals mit Angabe des jeweiligen Genehmigungsumfangs und
- 6. eine Auflistung der Orte, an denen Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden, zusammen mit einer allgemeinen Beschreibung der Einrichtungen und“.

14. In M.A.606 wird folgender Buchstabe h angefügt:

„h) Abweichend von Buchstabe g kann der Betrieb gemäß den folgenden Bestimmungen qualifiziertes freigabeberechtigtes Personal einsetzen, wenn er von Betreibern, die eine gewerbliche Tätigkeit ausüben, mit Instandhaltungsaufgaben beauftragt wird, sofern entsprechende Verfahren als Teil des Handbuchs des Betriebs genehmigt sind:

1. Im Fall einer Lufttüchtigkeitsanweisung, die wiederholte Vorflugkontrollen vorschreibt und ausdrücklich bestimmt, dass die Flugbesatzung eine solche Anweisung durchführen kann, kann der Betrieb dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer eine begrenzte Freigabeberechtigung auf der Grundlage seiner Lizenz als Flugbesatzungsmitglied erteilen, vorausgesetzt, der Betrieb stellt die Durchführung einer ausreichenden praktischen Schulung sicher, sodass diese Person die Lufttüchtigkeitsanweisung gemäß dem geforderten Standard erfüllen kann.
2. Wenn ein Luftfahrzeug fern von einem Instandhaltungsstandort eingesetzt wird, kann der Betrieb dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer auf der Grundlage der Flugbesatzungslizenz eine begrenzte Freigabeberechtigung erteilen, vorausgesetzt, der Betrieb stellt die Durchführung einer ausreichenden praktischen Schulung sicher, sodass diese Person die Aufgabe gemäß dem geforderten Standard erfüllen kann.“

15. M.A.607 erhält folgende Fassung:

**„M.A.607 Freigabeberechtigtes Personal**

- a) In Ergänzung zu den Bestimmungen in M.A.606(g) darf freigabeberechtigtes Personal nur dann seine Rechte ausüben, wenn der Betrieb sichergestellt hat,
  1. dass freigabeberechtigtes Personal nachweisen kann, dass es die Anforderungen von 66.A.20(b) von Anhang III (Teil 66) erfüllt, außer wenn sich Anhang III (Teil 66) auf einschlägige Vorschriften eines Mitgliedstaats bezieht, in welchem Fall die Anforderungen dieser Vorschriften zu erfüllen sind, und
  2. dass freigabeberechtigtes Personal über angemessene Kenntnisse des einschlägigen Luftfahrzeugs und/oder des Luftfahrzeugbauteils/der Luftfahrzeugbauteile sowie der zugehörigen Verfahren des Betriebs verfügt.
- b) In den folgenden unvorhersehbaren Fällen, in denen ein Luftfahrzeug an einem anderen Ort als dem Hauptstandort außer Betrieb gesetzt ist und kein entsprechendes freigabeberechtigtes Personal zur Verfügung steht, kann der mit der Instandhaltungsaufgabe beauftragte Betrieb eine einmalige Ausnahmegenehmigung für die Freigabe an folgende Personen erteilen:
  1. einen seiner Beschäftigten, der Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit ähnlicher Technologie, Bauweise und Ausrüstungen besitzt, oder
  2. ► **C1** 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 kein gemäß diesem Teil zugelassener Betrieb befindet und der beauftragte Betrieb Nachweise über die Erfahrung und die Lizenz dieser Person in den Akten aufbewahrt. ◀

**▼B**

Alle diese Fälle müssen der zuständigen Behörde innerhalb von sieben Tagen nach Ausstellung einer solchen Freigabeberechtigung mitgeteilt werden. Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb, der eine einmalige Ausnahmegenehmigung erteilt, muss gewährleisten, dass solche Instandhaltungsarbeiten, die die Flugsicherheit beeinflussen könnten, nochmals geprüft werden.

- c) Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb muss alle Einzelheiten bezüglich des freigabeberechtigten Personals festhalten und eine aktuelle Liste des gesamten freigabeberechtigten Personals zusammen mit dem jeweiligen Genehmigungsumfang als Teil des Handbuchs des Betriebs nach M.A.604(a)5 führen.“

16. M.A.608 Buchstabe a Nummer 1 erhält folgende Fassung:

- „1. die in den in M.A.609 beschriebenen Instandhaltungsunterlagen vorgeschriebenen Ausrüstungen und Werkzeuge oder die im Instandhaltungsbetriebshandbuch angegebenen Ausrüstungen und Werkzeuge von festgestellter Gleichwertigkeit für Routine-Arbeiten im Rahmen der Genehmigung wie erforderlich zur Verfügung stellen und.“

17. M.A.610 erhält folgende Fassung:

**„M.A.610 Arbeitsaufträge für die Instandhaltung**

Vor Beginn der Instandhaltungsarbeiten muss zwischen dem Betrieb und der Organisation, die die Instandhaltung anfordert, ein schriftlicher Arbeitsauftrag vereinbart werden, um die durchzuführende Instandhaltung eindeutig festzulegen.“

18. M.A.613 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

- „a) Nach Beendigung aller angeforderten Instandhaltungsarbeiten an Komponenten in Übereinstimmung mit diesem Unterabschnitt muss eine Freigabebescheinigung für Komponenten gemäß M.A.802 ausgestellt werden. Das EASA-Formular 1 ist auszustellen, ausgenommen für Komponenten, die gemäß M.A.502(b) und M.A.502(d) instand gehalten wurden und Komponenten, die gemäß M.A.603(b) gefertigt wurden.“

19. M.A.615 erhält folgende Fassung:

**„M.A.615 Rechte des Betriebs**

Ein gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) genehmigter Instandhaltungsbetrieb darf

- a) Luftfahrzeuge und/oder Komponenten, auf die sich seine Genehmigung erstreckt, an den in der Genehmigungsurkunde und im Handbuch des Instandhaltungsbetriebs angegebenen Standorten instand halten,
- b) die Durchführung spezialisierter Dienstleistungen unter der Kontrolle des Instandhaltungsbetriebs in Übereinstimmung mit den in seinem direkt von der zuständigen Behörde genehmigten Instandhaltungsbetriebshandbuch beschriebenen Verfahren an einen anderen angemessen qualifizierten Betrieb vergeben,
- c) Luftfahrzeuge und/oder Komponenten, auf die sich seine Genehmigung erstreckt, an jedem beliebigen Ort instand halten, soweit sich die Notwendigkeit für diese Instandhaltung aus dem Umstand ergibt, dass die Luftfahrzeuge nicht einsatzfähig sind, oder aus der Durchführung gelegentlicher Instandhaltungsarbeiten zu den im Instandhaltungsbetriebshandbuch angegebenen Bedingungen,
- d) Freigabebescheinigungen nach Abschluss der Instandhaltungsarbeiten in Übereinstimmung mit M.A.612 oder M.A.613 ausstellen.“

**▼B**

20. M.A.703 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Die Genehmigung wird auf der von der zuständigen Behörde ausstellenden Genehmigungsurkunde nach Anlage VI ausgewiesen.“

ii) Folgender Buchstabe c wird angefügt:

„c) Die Arbeiten, die Bestandteil der Genehmigung sein sollen, sind in dem Handbuch des Unternehmens zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A.704 anzugeben.“

21. M.A.704 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. Titel und Namen der Personen, auf die in M.A.706(a), M.A.706(c), M.A.706(d) und M.A.706(i) Bezug genommen wird;“

ii) Buchstabe a wird folgende Nummer 9 angefügt:

„9. die Liste genehmigter Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramme oder für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, die Liste der ‚Generic‘- und ‚Baseline‘-Instandhaltungsprogramme“

iii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Unbeschadet Buchstabe b können geringfügige Änderungen des Handbuchs indirekt auf dem Wege eines indirekten Genehmigungsverfahrens genehmigt werden. Das indirekte Genehmigungsverfahren hat die in Frage kommenden geringfügigen Änderungen festzulegen und ist von dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in das Handbuch aufzunehmen und von der für dieses Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Behörde zu genehmigen.“

22. In M.A.706 werden die folgenden Buchstaben i und j angefügt:

„i) Unternehmen, die Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit M.A.711(a)4 und M.A.901(f) verlängern, müssen Personen benennen, die vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Behörde dazu berechtigt sind.

j) Das Unternehmen hat die Titel und Namen der Personen, auf die in M.A.706(a), M.A.706(c), M.A.706(d) und M.A.706(i) Bezug genommen wird, im Handbuch zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit anzugeben und zu aktualisieren.“

23. M.A.707 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Um für die Prüfungen der Lufttüchtigkeit anerkannt zu sein, muss ein genehmigtes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit geeignetes Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit haben, um Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder Empfehlungen gemäß Abschnitt A Unterabschnitt I erteilen zu können.

1. Für alle Luftfahrzeuge, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, und für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2 730 kg außer Ballone muss dieses Personal

a) wenigstens fünf Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben haben und

**▼B**

- b) eine einschlägige Lizenz nach Anhang III (Teil 66) oder eine der Luftfahrzeugkategorie entsprechende, einzelstaatlich anerkannte Qualifikation für Instandhaltungspersonal (wenn sich Anhang III (Teil 66) auf einzelstaatliche Vorschriften bezieht) oder einen luftfahrttechnischen Abschluss oder Gleichwertiges besitzen und
  - c) eine Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung erhalten haben und
  - d) eine Position innerhalb des genehmigten Betriebs mit einschlägigen Verantwortlichkeiten einnehmen.
  - e) Unbeschadet der Punkte a bis d kann die in M.A.707(a)1b angegebene Anforderung durch fünf Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ersetzt werden, die zusätzlich zu den bereits nach M.A.707(a)1a geforderten vorliegen müssen.
2. Für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2 730 kg, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, und für Ballone muss dieses Personal
- a) wenigstens drei Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben haben und
  - b) eine einschlägige Lizenz nach Anhang III (Teil 66) oder eine der Luftfahrzeugkategorie entsprechende, einzelstaatlich anerkannte Qualifikation für Instandhaltungspersonal (wenn sich Anhang III (Teil 66) auf einzelstaatliche Vorschriften bezieht) oder einen luftfahrttechnischen Abschluss oder Gleichwertiges besitzen und
  - c) eine angemessene Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung erhalten haben und
  - d) eine Position innerhalb des genehmigten Betriebs mit einschlägigen Verantwortlichkeiten einnehmen.
  - e) Unbeschadet der Punkte a bis d kann die in M.A.707(a)2b angegebene Anforderung durch vier Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ersetzt werden, die zusätzlich zu den bereits nach M.A.707(a)2a geforderten vorliegen müssen.“

24. M.A.708 Buchstabe b Nummer 2 erhält folgende Fassung:

- „2. das Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug und seine Änderungen der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorlegen, sofern nicht Gegenstand eines indirekten Genehmigungsverfahrens gemäß M.A.302(c), und dem Eigentümer eines nicht gewerbsmäßig betriebenen Luftfahrzeugs eine Kopie des Programms zur Verfügung stellen.“

25. M.A.709 erhält folgende Fassung:

**„M.A.709 Dokumentation**

- a) Das genehmigte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss bei der Durchführung der Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A.708 die geltenden anzuwendenden Instandhaltungsunterlagen gemäß M.A.401 führen und benutzen. Diese Unterlagen können vom Eigentümer oder vom Betreiber bereitgestellt werden, vorbehaltlich des Abschlusses eines entsprechenden Vertrags mit dem Eigentümer oder Betreiber. In diesem Fall braucht das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit solche Unterlagen nur für die Laufzeit des Vertrags aufzubewahren, sofern M.A.714 nichts anderes vorschreibt.

**▼B**

- b) Für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, kann das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ‚Baseline‘- und/oder ‚Generic‘-Instandhaltungsprogramme aufstellen, um die Erstgenehmigung und/oder die Erweiterung des Genehmigungsumfanges zu ermöglichen, ohne dass die in Anlage I dieses Anhangs (Teil M) genannten Verträge vorliegen. Ungeachtet dieser ‚Baseline‘- und/oder ‚Generic‘-Instandhaltungsprogramme ist rechtzeitig vor der Wahrnehmung der Rechte nach M.A.711 ein angemessenes Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm gemäß M.A.302 aufzustellen.“

26. M.A.711 erhält folgende Fassung:

**„M.A.711 Rechte des Unternehmens**

- a) Ein für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) genehmigtes Unternehmen darf
1. die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen in der nicht gewerbsmäßigen Beförderung gemäß der Auflistung in seinem Genehmigungszeugnis führen,
  2. die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen in der gewerbsmäßigen Beförderung führen, wenn diese in seinem Genehmigungszeugnis und in seinem Luftverkehrsbetreiberzeugnis aufgeführt sind,
  3. die Ausführung begrenzter Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch ein anderes Unternehmen als Unterauftragnehmer veranlassen, das gemäß seinem Qualitätssicherungssystem arbeitet, wie im Genehmigungszeugnis angegeben,
  4. gemäß den Bedingungen von M.A.901(f) eine von der zuständigen Behörde oder von einem anderen gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erteilte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit verlängern.
- b) Ein genehmigtes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, das in einem der Mitgliedstaaten eingetragen ist, kann zusätzlich anerkannt werden für die Durchführung von Prüfungen der Lufttüchtigkeit gemäß M.A.710 und
1. die Erteilung der entsprechenden Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit und ihre anschließende Verlängerung gemäß den Bedingungen von M.A.901(c)2 oder M.A.901(e)2 und
  2. die Erteilung einer Empfehlung für die Prüfung der Lufttüchtigkeit an die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Eintragung erfolgte.“

27. M.A.712 Buchstabe f erhält folgende Fassung:

- „f) Wenn es sich um ein kleines Unternehmen handelt, das nicht die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeuge führt, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, kann das Qualitätssicherungssystem vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Behörde durch regelmäßige innerbetriebliche Prüfungen ersetzt werden, außer wenn das Unternehmen Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2 730 kg außer Ballone erteilt. Falls kein Qualitätssicherungssystem besteht, darf das Unternehmen Aufgaben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nicht an Unterauftragnehmer vergeben.“

**▼B**

28. M.A.714 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Falls das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit das Recht gemäß M.A.711(b) besitzt, muss es 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 das Unternehmen eine Kopie einer jeden Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, die es aufgrund des Rechts gemäß M.A.711(a)4 verlängert hat, aufbewahren.“

29. M.A.801 erhält folgende Fassung:

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

- a) Außer für Luftfahrzeuge, die von einem gemäß Anhang II (Teil 145) genehmigten Instandhaltungsbetrieb für den Betrieb freigegeben werden, muss die Freigabebescheinigung in Übereinstimmung mit diesem Unterabschnitt ausgestellt werden.
- b) Kein Luftfahrzeug kann für den Betrieb freigegeben werden, wenn nicht bei Abschluss der Instandhaltungsarbeiten, nachdem sich das freigabeberechtigte Personal davon überzeugt hat, dass alle Instandhaltungsarbeiten ordnungsgemäß ausgeführt worden sind, eine Freigabebescheinigung ausgestellt wird
1. durch entsprechendes freigabeberechtigtes Personal im Auftrag eines genehmigten Instandhaltungsbetriebs gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) oder
  2. durch freigabeberechtigtes Personal in Übereinstimmung mit den Anforderungen von Anhang III (Teil 66), außer für in Anlage VII dieses Anhangs aufgeführte komplexe Instandhaltungsaufgaben, für die Punkt 1 gilt, oder
  3. durch den Piloten/Eigentümer gemäß M.A.803.
- c) Abweichend von M.A.801(b)2 dürfen für ELA1-Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, komplexe Instandhaltungsaufgaben an Luftfahrzeugen, die in Anlage VII aufgeführt sind, von freigabeberechtigtem Personal gemäß M.A.801(b)2 freigegeben werden.
- d) Abweichend von M.A.801(b) kann der Eigentümer im Falle unvorhergesehener Situationen, in denen ein Luftfahrzeug an einem Ort außer Betrieb gesetzt ist, an dem kein gemäß diesem Anhang oder Anhang II (Teil 145) 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, erhalten und in den Aufzeichnungen des Luftfahrzeugs aufbewahren und
  2. sicherstellen, dass jede solche Instandhaltung bei nächster Gelegenheit, jedoch innerhalb von sieben Tagen, von einer nach M.A.801(b) ordnungsgemäß zugelassenen Person oder einem nach Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) oder nach Anhang II (Teil 145) genehmigten Betrieb nochmals geprüft und freigegeben wird, und

**▼B**

3. das für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortliche Unternehmen, wenn ihm die entsprechenden Aufgaben gemäß M.A.201(e) übertragen wurden, oder, falls die Aufgaben nicht übertragen wurden, die zuständige Behörde innerhalb von sieben Tagen nach der Erteilung einer solchen Freigabebegehung benachrichtigen.
- e) Im Fall einer Freigabe gemäß M.A.801(b)2 oder M.A.801(c) kann das freigabeberechtigte Personal bei der Durchführung der Instandhaltungsaufgaben von einer oder mehreren Personen unter seiner direkten und ständigen Kontrolle unterstützt werden.
- f) Eine Freigabebescheinigung muss mindestens folgende Angaben enthalten:
1. wesentliche Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung und
  2. das Datum, an dem diese Instandhaltung vollendet wurde, und
  3. die Identität des Betriebs und/oder der Person, die die Freigabe erteilt, einschließlich
    - i) des Genehmigungszeichens des gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) genehmigten Instandhaltungsbetriebs und des freigabeberechtigten Personals, das eine solche Bescheinigung ausstellt, oder
    - ii) für den Fall, dass eine Freigabebescheinigung gemäß M.A.801(b)2 oder M.A.801(c) erteilt wird, die Identität und, soweit zutreffend, die Lizenznummer des freigabeberechtigten Personals, das eine solche Bescheinigung ausstellt,
  4. etwaige Einschränkungen der Lufttüchtigkeit oder des Luftfahrzeugbetriebs.
- g) Abweichend von Buchstabe b und unbeschadet der Bestimmungen von Buchstabe h darf im Fall einer unvollständig durchgeführten Instandhaltung eine Freigabebescheinigung innerhalb der genehmigten Luftfahrzeug-Einschränkungen ausgestellt werden. Diese Tatsache ist zusammen mit etwaigen Einschränkungen der Lufttüchtigkeit oder des Luftfahrzeugbetriebs vor der Ausstellung der Freigabebescheinigung des Luftfahrzeugs als Teil der nach Buchstabe f Nummer 4 erforderlichen Angaben in die Freigabebescheinigung einzutragen.
- h) Eine Freigabebescheinigung darf nicht ausgestellt werden, wenn Tatbestände bekannt sind, die die Flugsicherheit gefährden.“

30. M.A.802 erhält folgende Fassung:

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

- a) Eine Freigabebescheinigung muss nach Abschluss aller Instandhaltungsarbeiten an einer Komponente gemäß M.A.502 ausgestellt werden.
- b) Die anerkannte Freigabebescheinigung (EASA-Formular 1) entspricht der Freigabebescheinigung für Bauteile, es sei denn, solche Instandhaltungsarbeiten an Komponenten sind gemäß M.A.502(b) oder M.A.502(d) durchgeführt worden. In diesem Fall unterliegt die Instandhaltung den Freigabeverfahren für Luftfahrzeuge gemäß M.A.801.“

31. M.A.803 erhält folgende Fassung:

**„M.A.803 Berechtigung des Piloten/Eigentümers**

- a) Um sich als Pilot/Eigentümer zu qualifizieren, muss eine Person
  1. im Besitz einer gültigen Pilotenlizenz (oder Gleichwertigem) sein, die von einem Mitgliedstaat mit der entsprechenden Muster- oder Klassenberechtigung ausgestellt oder validiert wurde, und



**▼B**

2. Eigentümer des Luftfahrzeugs sein, und zwar entweder als alleiniger Eigentümer oder als Miteigentümer; der Eigentümer muss

- i) eine der auf dem Eintragungsformular angegebenen natürlichen Personen sein oder
- ii) Mitglied einer Rechtsperson zu Freizeit Zwecken ohne Erwerbsabsicht sein, die auf dem Eintragungsdokument als Eigentümer oder Betreiber angegeben ist und in der die betreffende Einzelperson direkt am Entscheidungsprozess beteiligt ist und von dieser dazu bestimmt ist, die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer durchzuführen.

b) Für jedes privat betriebene, motorgetriebene Luftfahrzeug einfacher Bauart mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2 730 kg, jedes Segelflugzeug, jeden Motorsegler oder Ballon kann der Pilot/Eigentümer die Freigabebescheinigung nach der in Anlage VIII aufgeführten eingeschränkten Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer ausstellen.

c) Der Umfang der eingeschränkten Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer muss im Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm gemäß M.A.302 angegeben sein.

d) Die Freigabebescheinigung muss in die Bordbücher eingetragen werden und wesentliche Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung und den verwendeten Instandhaltungsunterlagen beinhalten, das Datum, an dem die Instandhaltung vollendet wurde, sowie die Identität, die Unterschrift und Pilotenlizenznummer des Piloten/Eigentümers, der eine solche Bescheinigung ausstellt.“

32. M.A.901 erhält folgende Fassung:

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

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

a) Eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wird in Übereinstimmung mit Anlage III (EASA-Formular 15a oder 15b) nach Abschluss einer zufrieden stellenden Überprüfung der Lufttüchtigkeit ausgestellt. 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 i) in den vorangegangenen zwölf Monaten fortlaufend von einem spezifischen gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit betreut und ii) in den vorangegangenen zwölf Monaten von gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) oder gemäß Anhang II (Teil 145) genehmigten Instandhaltungsbetrieben instand gehalten wurde. ► **C1** Dies beinhaltet die Instandhaltung gemäß M.A.803(b), deren Durchführung und Freigabe in Übereinstimmung mit M.A.801(b)2 oder M.A.801(b)3 erfolgt. ◀

c) Für alle Luftfahrzeuge, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, und für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2 730 kg außer Ballone, die sich in einer überwachten Umgebung befinden, darf das in Buchstabe b genannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, wenn es über eine entsprechende Genehmigung verfügt und vorbehaltlich der Einhaltung von Buchstabe k,

1. die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit M.A.710 ausstellen und

**▼B**

2. für von ihm erteilte Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, wenn das Luftfahrzeug innerhalb einer überwachten Umgebung verblieben ist, zweimal die Gültigkeit der Bescheinigung um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern.
- d) Für alle Luftfahrzeuge, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, und für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2 730 kg außer Ballone, die i) sich nicht in einer überwachten Umgebung befinden oder ii) deren Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit geführt wird, das nicht zur Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen berechtigt ist, wird die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit von der zuständigen Behörde nach einer zufrieden stellenden Beurteilung ausgestellt, die sich auf die Empfehlung eines nach Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) genehmigten Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit stützt, die zusammen mit dem Antrag des Eigentümers oder Betreibers zugesandt wird. Die Grundlage für diese Empfehlung bildet eine gemäß M.A.710 durchgeführte Prüfung der Lufttüchtigkeit.
- e) Für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden und eine höchstzulässige Startmasse von 2 730 kg und darunter haben, sowie für Ballone darf jedes vom Eigentümer oder Betreiber benannte nach Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) genehmigte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, wenn es die entsprechenden Genehmigungen besitzt und vorbehaltlich Buchstabe k,
1. die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A.710 ausstellen und
  2. für von ihm erteilte Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, wenn das Luftfahrzeug innerhalb einer überwachten Umgebung unter seiner Führung verblieben ist, zweimal die Gültigkeit der Bescheinigung um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern.
- f) Abweichend von M.A.901(c)2 und M.A.901(e)2 darf das in Buchstabe b genannte Unternehmen, welches die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs führt, für Luftfahrzeuge, die sich in einer überwachten Umgebung befinden, vorbehaltlich der Einhaltung von Buchstabe k die Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, die von der zuständigen Behörde oder von einem anderen nach Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ausgestellt wurde, zweimal um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern.
- g) Abweichend von M.A.901(e) und M.A.901(i)2 darf die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit für ELA1-Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden und nicht von M.A.201(i) betroffen sind, nach einer zufrieden stellenden Beurteilung auf der Grundlage einer Empfehlung, die von freigabeberechtigtem Personal, das von der zuständigen Behörde förmlich zugelassen ist, in Übereinstimmung mit den Anforderungen von Anhang III (Teil 66) und M.A.707(a)2(a) abgegeben und zusammen mit dem Antrag des Eigentümers oder Betreibers zugesandt wurde, auch von der zuständigen Behörde ausgestellt werden. Diese Empfehlung stützt sich auf eine gemäß M.A.710 durchgeführte Prüfung der Lufttüchtigkeit und darf nicht für mehr als zwei aufeinander folgende Jahre abgegeben werden.
- h) 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.

**▼B**

- i) Außer in den Fällen von Buchstabe h kann die zuständige Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit auch in den folgenden Fällen selbst durchführen und die Prüfbescheinigung selbst ausstellen:
1. für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, wenn das Luftfahrzeug von einem nach Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, das sich in einem Drittland befindet, betreut wird;
  2. für alle Ballone und jedes andere Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 730 kg und darunter, wenn der Eigentümer dies beantragt.
- j) Wenn die zuständige Behörde die Lufttüchtigkeitsprüfung selbst durchführt und/oder die Prüfbescheinigung selbst ausstellt, muss der Eigentümer oder Betreiber der zuständigen Behörde Folgendes zur Verfügung stellen:
1. die von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Dokumente und
  2. geeignete Räumlichkeiten an dem jeweiligen Standort für das Personal der Behörde und
  3. sofern erforderlich, die Unterstützung durch gemäß Anhang III (Teil 66) oder gleichwertig nach 145.A.30(j)(1) und (2) von Anhang II (Teil 145) qualifiziertes Personal.
- k) Eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit kann nicht ausgestellt oder verlängert werden, wenn das Luftfahrzeug nachweislich nicht lufttüchtig ist oder Gründe für die Vermutung der mangelnden Lufttüchtigkeit vorliegen.“
33. M.A.904 Buchstaben a und b erhalten folgende Fassung:
- „a) Beim Import eines Luftfahrzeugs in einen Mitgliedstaat aus einem Drittland muss der Antragsteller
1. in dem Mitgliedstaat, in dem die Eintragung erfolgt, einen Antrag auf Ausstellung eines neuen Lufttüchtigkeitszeugnisses gemäß dem Anhang (Teil 21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 stellen und
  2. für Luftfahrzeuge, die nicht neu sind, eine zufrieden stellende Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A.901 durchführen lassen und
  3. alle Instandhaltungsarbeiten durchführen lassen, um die Anforderungen des genehmigten Instandhaltungsprogramms gemäß M.A.302 zu erfüllen.
- b) Wenn das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu der Überzeugung gelangt ist, dass das Luftfahrzeug alle einschlägigen Forderungen erfüllt, muss es gegebenenfalls eine dokumentierte Empfehlung für die Ausstellung einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit an den Mitgliedstaat senden, in dem die Eintragung erfolgt ist.“
34. Nummer M.B.301 wird wie folgt geändert:
- i) in Buchstabe b wird „M.A.302(e)“ ersetzt durch „M.A.302(c)“;
  - ii) in Buchstabe d wird „M.A.302(c) und (d)“ ersetzt durch „M.A.302(d), (e) und (f)“.

**▼B**

35. In M.B.302 wird „Artikel 10 Absatz 3“ ersetzt durch „Artikel 14 Absatz 4“.

36. M.B.303 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Die zuständige Behörde muss ein Prüfprogramm erarbeiten, um den Lufttüchtigkeitsstatus der in ihrer Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeugflotte zu überwachen.“

37. M.B.303 wird folgender Buchstabe i angefügt:

„i) Um die entsprechenden Durchsetzungsmaßnahmen zu erleichtern, müssen die zuständigen Behörden Informationen über Nichterfüllungen, die gemäß Buchstabe h festgestellt wurde, austauschen.“

38. M.B.606 erhält folgende Fassung:

**„M.B.606 Änderungen**

a) Für Änderungen im Betrieb, über die sie gemäß M.A.617 unterrichtet wurde, muss die zuständige Behörde die einschlägigen Anforderungen der ursprünglichen Genehmigung erfüllen.

b) Die zuständige Behörde kann die Bedingungen vorschreiben, unter denen der genehmigte Instandhaltungsbetrieb während solcher Änderungen weiterarbeiten darf, sofern sie nicht zu dem Schluss gelangt, dass die Genehmigung wegen der Art oder des Umfangs der Änderungen außer Kraft gesetzt werden sollte.

c) Für Änderungen des Instandhaltungsbetriebshandbuchs gilt:

1. Im Fall einer direkten Genehmigung von Änderungen gemäß M.A.604(b) muss die zuständige Behörde überprüfen, dass die in dem Handbuch dargestellten Verfahren den Anforderungen dieses Anhangs (Teil M) entsprechen, bevor sie den genehmigten Betrieb von der Genehmigung offiziell in Kenntnis setzt.

2. Im Fall der Anwendung eines indirekten Genehmigungsverfahrens für die Genehmigung von Änderungen gemäß M.A.604(c) muss die zuständige Behörde sicherstellen, dass i) die Änderungen geringfügig sind und ii) sie eine angemessene Kontrolle über die Genehmigung der Änderungen hat, um sicherzustellen, dass sie die Anforderungen dieses Anhangs (Teil M) weiterhin erfüllen.“

39. M.B.706 erhält folgende Fassung:

**„M.B.706 Änderungen**

a) Für Änderungen im Unternehmen, über die sie gemäß M.A.713 unterrichtet wurde, muss die zuständige Behörde die einschlägigen Anforderungen der ursprünglichen Genehmigung erfüllen.

b) Die zuständige Behörde kann die Bedingungen vorschreiben, unter denen das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit während solcher Änderungen weiterarbeiten darf, sofern sie nicht zu dem Schluss gelangt, dass die Genehmigung wegen der Art oder des Umfangs der Änderungen außer Kraft gesetzt werden sollte.

c) Für Änderungen des Handbuchs des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gilt:

1. Im Fall einer direkten Genehmigung von Änderungen gemäß M.A.704(b) muss die zuständige Behörde überprüfen, dass die in dem Handbuch dargestellten Verfahren den Anforderungen dieses Anhangs (Teil M) entsprechen, bevor sie das genehmigte Unternehmen von der Genehmigung offiziell in Kenntnis setzt.

**▼B**

2. Im Fall der Anwendung eines indirekten Genehmigungsverfahrens für die Genehmigung von Änderungen gemäß M.A.704(c) muss die zuständige Behörde sicherstellen, dass i) die Änderungen geringfügig sind und ii) sie eine angemessene Kontrolle über die Genehmigung der Änderungen hat, um sicherzustellen, dass sie die Anforderungen dieses Anhangs (Teil M) weiterhin erfüllen.“

40. In M.B.901 wird „M.A.902(d)“ ersetzt durch „M.A.901“.

41. M.B.902 erhält folgende Fassung:

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

- a) Wenn die zuständige Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchführt und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formular 15a) (Anlage III) ausstellt, muss die zuständige Behörde eine Lufttüchtigkeitsprüfung gemäß M.A.710 durchführen.

- b) Die zuständige Behörde muss über geeignetes Personal verfügen, das die Lufttüchtigkeitsprüfung durchführt.

1. Für alle Luftfahrzeuge, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, und für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2 730 kg außer Ballone muss dieses Personal

- a) wenigstens fünf Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben haben und

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

- c) eine Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung erhalten haben und

- d) eine Position mit einschlägigen Verantwortlichkeiten einnehmen.

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

2. Für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2 730 kg, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, und für Ballone muss dieses Personal

- a) wenigstens drei Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben haben und

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

- c) eine angemessene Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung erhalten haben und

**▼B**

d) eine Position mit einschlägigen Verantwortlichkeiten einnehmen.

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

- c) Die zuständige Behörde muss über alle Mitarbeiter, die an der Prüfung der Lufttüchtigkeit beteiligt sind, Aufzeichnungen führen, die Angaben zu den entsprechenden Qualifikationen zusammen mit einem Überblick über die einschlägigen Erfahrungen und Schulungen im Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten müssen.
- d) Die zuständige Behörde muss während der Prüfung der Lufttüchtigkeit Zugang zu den in M.A.305, M.A.306 und M.A.401 angegebenen Daten haben.
- e) Die Mitarbeiter, die die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchführen, müssen nach einem zufrieden stellenden Abschluss der Prüfung der Lufttüchtigkeit das Formular 15a ausstellen.“
42. Die Nummern 5.1 und 5.2 von Anlage I „Vereinbarung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ erhalten folgende Fassung:

„5.1. Pflichten des genehmigten Unternehmens:

1. Das Luftfahrzeugmuster muss im Genehmigungsumfang enthalten sein.
2. Das Unternehmen muss die nachstehend aufgeführten Bedingungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs einhalten:
  - a) ein Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug, gegebenenfalls einschließlich eines zu erstellenden Zuverlässigkeitsprogramms, ausarbeiten,
  - b) (im Instandhaltungsprogramm) die Instandhaltungsaufgaben ausweisen, die gemäß M.A.803(c) vom Piloten/Eigentümer ausgeführt werden dürfen,
  - c) für die Genehmigung des Instandhaltungsprogramms für das Luftfahrzeug sorgen,
  - d) nach erfolgter Genehmigung dem Eigentümer eine Kopie des Instandhaltungsprogramms für das Luftfahrzeug zukommen lassen,
  - e) eine Prüfung zum Zweck der Überleitung vom bisherigen Instandhaltungsprogramm des Luftfahrzeugs organisieren,
  - f) die Instandhaltung durch einen zugelassenen Instandhaltungsbetrieb durchführen lassen,
  - g) die Anwendung aller anwendbaren Lufttüchtigkeitsanweisungen sichern,
  - h) alle während der planmäßigen Instandhaltungsarbeiten gefundenen Mängel oder vom Eigentümer gemeldeten Mängel durch einen zugelassenen Instandhaltungsbetrieb beheben lassen,
  - i) alle planmäßigen Instandhaltungsarbeiten, die Durchführung von Lufttüchtigkeitsanweisungen, den Austausch von Teilen mit begrenzter Lebensdauer und die Forderungen bezüglich der Prüfung von Komponenten koordinieren,
  - j) den Eigentümer informieren, wenn das Luftfahrzeug zu dem genehmigten Instandhaltungsbetrieb gebracht werden muss,
  - k) alle technischen Aufzeichnungen führen,
  - l) alle technischen Aufzeichnungen archivieren.

**▼B**

3. Es muss dafür Sorge tragen, dass jegliche Änderungen an dem Luftfahrzeug nach dem Anhang (Teil 21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 vor ihrer Durchführung genehmigt werden.
  4. Es muss dafür Sorge tragen, dass jegliche Reparaturen an dem Luftfahrzeug nach dem Anhang (Teil 21) der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 vor ihrer Durchführung genehmigt werden.
  5. Es muss die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, informieren, wenn das Luftfahrzeug von dem Eigentümer nicht entsprechend der Aufforderung des genehmigten Unternehmens zum genehmigten Instandhaltungsbetrieb gebracht wird.
  6. Es muss die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, von der Nichteinhaltung der vorliegenden Vereinbarung informieren.
  7. Es muss, falls notwendig, die Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs durchführen und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausstellen oder der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, die entsprechende Empfehlung geben.
  8. Es muss der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, innerhalb von zehn Tagen eine Kopie der ausgestellten oder verlängerten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zusenden.
  9. Es muss alle Vorkommnisse gemäß den anzuwendenden Vorschriften melden.
  10. Es muss die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, unterrichten, wenn die vorliegende Vereinbarung von einer der beiden Parteien gekündigt wird.
- 5.2. Pflichten des Eigentümers:
1. Er muss über ein allgemeines Verständnis des genehmigten Instandhaltungsprogramms verfügen.
  2. Er muss über ein allgemeines Verständnis dieses Anhangs (Teil M) verfügen.
  3. Er muss das Luftfahrzeug zu dem mit dem genehmigten Unternehmen vereinbarten genehmigten Instandhaltungsbetrieb bringen, und zwar zu dem entsprechend der Aufforderung des genehmigten Unternehmens vorgegebenen Zeitpunkt.
  4. Er darf Änderungen an dem Luftfahrzeug nicht ohne vorherige Absprache mit dem genehmigten Unternehmen vornehmen.
  5. Er muss das genehmigte Unternehmen über jede, ausnahmsweise ohne das Wissen und die Kontrolle des genehmigten Unternehmens vorgenommene Instandhaltung informieren.
  6. Er muss dem genehmigten Unternehmen auf der Grundlage des Bordbuches alle während des Betriebs festgestellten Mängel melden.
  7. Er muss die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, unterrichten, wenn die vorliegende Vereinbarung von einer der beiden Parteien gekündigt wird.
  8. Er muss die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, und das genehmigte Unternehmen unterrichten, wenn das Luftfahrzeug verkauft wird.

**▼B**

9. Er muss alle Vorkommnisse, wie in den anzuwendenden Vorschriften gefordert, melden.
  10. Er muss das genehmigte Unternehmen regelmäßig über die Flugstunden des Luftfahrzeugs und alle sonstigen Nutzungsdaten wie mit dem genehmigten Unternehmen vereinbart unterrichten.
  11. Wenn er Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer durchführt, muss er die Freigabebescheinigung in die Bordbücher eintragen wie in M.A.803(d) angegeben, ohne dass er dabei die Einschränkungen auf die Instandhaltungsarbeiten überschreitet, wie sie im genehmigten Instandhaltungsprogramm aufgeführt sind gemäß M.A.803(c).
  12. Er muss das genehmigte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, das für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich ist, spätestens 30 Tage nach Abschluss jeglicher Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer gemäß M.A.305(a) unterrichten.“
43. Anlage II Abschnitt 2 „AUSFÜLLEN DER FREIGABEBESCHEINIGUNG DURCH DEN AUSSTELLER“ wird wie folgt geändert:

- a) In Feld 13 vierter Unterabsatz erhält der achte Gedankenstrich folgende Fassung:

„– Die Freigabeerklärung für die Komponente gemäß M.A.613“;

- b) Feld 19 erhält folgende Fassung:

„Feld 19 Für alle Instandhaltungsarbeiten, die von nach Abschnitt A Unterabschnitt F von Anhang I (Teil M) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 genehmigten Instandhaltungsbetrieben ausgeführt worden sind, ist das Kästchen ‚Andere, in Feld 13 aufgeführte Vorschrift‘ anzukreuzen und die Freigabeerklärung in Feld 13 abzugeben.

Die folgende Freigabeerklärung für Komponenten gemäß M.A.613 ist in Feld 13 aufzunehmen:

„Bescheinigt hiermit, dass, wenn in diesem Feld nichts anderes festgelegt ist, die in Feld 12 aufgeführte und in diesem Feld beschriebene Arbeit in Übereinstimmung mit den Anforderungen von Abschnitt A Unterabschnitt F von Anhang I (Teil M) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 durchgeführt wurde und dass der Artikel im Hinblick auf diese Arbeit geeignet für die Erteilung einer Freigabe ist. DIES IST KEINE FREIGABE GEMÄSS ANHANG II (TEIL 145) DER VERORDNUNG (EG) Nr. 2042/2003.“

Die Erklärung ‚wenn in diesem Feld nichts anderes festgelegt ist‘ ist für die folgenden Fälle vorgesehen:

- i) Fälle, in denen die Instandhaltung nicht zu Ende geführt werden konnte;
- ii) Fälle, in denen die Instandhaltung abweichend von dem durch diesen Anhang (Teil M) geforderten Standard durchgeführt wurde;
- iii) Fälle, in denen die Instandhaltung in Übereinstimmung mit einer anderen Vorschrift als diesem Anhang (Teil M) durchgeführt wurde. In diesem Fall ist in Feld 13 die entsprechende nationale Vorschrift anzugeben.

Jeder dieser Fälle oder eine Kombination von Fällen ist in Feld 13 anzugeben.“

44. Anlage III erhält folgende Fassung:





„Anlage III

**Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit**

[MITGLIEDSTAAT]

Mitglied der Europäischen Agentur für Flugsicherheit

**BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT**

Aktenzeichen der Bescheinigung: .....

Gemäß der geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates hat das folgende Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, das nach Abschnitt A Unterabschnitt G von Anhang I (Teil M) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission genehmigt ist,

[NAME UND ANSCHRIFT DES GENEHMIGTEN UNTERNEHMENS]

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

an dem nachfolgend aufgeführten Luftfahrzeug eine Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A.710 von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vorgenommen:

Hersteller des Luftfahrzeugs: .....

Herstellerbezeichnung des Luftfahrzeugs: .....

Eintragszeichen des Luftfahrzeugs: .....

Werknummer des Luftfahrzeugs: .....

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

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

Unterschrift: ..... Berechtigungsnummer: .....

1. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung gemäß M.A.901 von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.

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

Unterschrift: ..... Berechtigungsnummer: .....

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

2. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung gemäß M.A.901 von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.

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

Unterschrift: ..... Berechtigungsnummer: .....

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



[MITGLIEDSTAAT]

Mitglied der Europäischen Agentur für Flugsicherheit

**BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT**

Aktenzeichen der Bescheinigung: .....

Gemäß der geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates bescheinigt die [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS], dass das nachstehend genannte Luftfahrzeug

Hersteller des Luftfahrzeugs: .....

Herstellerbezeichnung des Luftfahrzeugs: .....

Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs: .....

Werknummer des Luftfahrzeugs: .....

zum Zeitpunkt der Prüfung für lufttüchtig befunden worden ist.

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

Unterschrift: ..... Berechtigungsnummer: .....

1. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung gemäß M.A.901 von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.

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

Unterschrift: ..... Berechtigungsnummer: .....

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

2. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung gemäß M.A.901 von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.

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

Unterschrift: ..... Berechtigungsnummer: .....

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

**▼B**

45. Anlage IV Absätze 4 und 5 erhalten folgende Fassung:

- „4. Eine Klassenberechtigung der Kategorie A beinhaltet, dass der nach Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) genehmigte Instandhaltungsbetrieb Instandhaltungsarbeiten am Luftfahrzeug und an jeglichen Komponenten (einschließlich Motoren und/oder Hilfsturbinen [APU]) in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen des Luftfahrzeugs oder, wenn die zuständige Behörde dem ausdrücklich zugestimmt hat, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten, nur durchführen darf, solange diese Komponenten im Luftfahrzeug eingebaut sind. Dessen ungeachtet können Instandhaltungsbetriebe mit einer Berechtigung der Kategorie A Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern, sofern der Ausbau keine zusätzlichen Instandhaltungsarbeiten erforderlich macht, die nicht unter die Bestimmungen dieses Absatzes fallen. Dies unterliegt einem Kontrollverfahren im Handbuch des Instandhaltungsbetriebs, das vom Mitgliedstaat akzeptiert wird. Der Umfang der Instandhaltung ist dem Abschnitt ‚Einschränkungen‘, aus dem der Umfang der Genehmigung hervorgeht, zu entnehmen.
5. Eine Klassenberechtigung der Kategorie B beinhaltet, dass der nach Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) genehmigte Instandhaltungsbetrieb Instandhaltungsarbeiten an dem nicht eingebauten Motor/der nicht eingebauten Hilfsturbine (APU) und an Komponenten des Motors/der Hilfsturbine in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen des Motors/der Hilfsturbine oder, wenn die zuständige Behörde dem ausdrücklich zugestimmt hat, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten, nur durchführen darf, solange diese Komponenten in den Motor/die Hilfsturbine eingebaut sind. Dessen ungeachtet können Instandhaltungsbetriebe mit einer Berechtigung der Kategorie B Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern, sofern der Ausbau keine zusätzlichen Instandhaltungsarbeiten erforderlich macht, die nicht unter die Bestimmungen dieses Absatzes fallen. Der Umfang der Instandhaltung ist dem Abschnitt ‚Einschränkungen‘, aus dem der Umfang der Genehmigung hervorgeht, zu entnehmen. Ein nach Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M) genehmigter Instandhaltungsbetrieb mit einer Klassenberechtigung der Kategorie B darf auch Instandhaltungsarbeiten an einem eingebauten Motor während der ‚Base Maintenance‘- und ‚Line Maintenance‘-Wartung durchführen, vorausgesetzt, das Instandhaltungsbetriebshandbuch enthält ein diesbezügliches Kontrollverfahren. Der Arbeitsumfang nach dem Instandhaltungsbetriebshandbuch spiegelt diese Tätigkeit wider, soweit sie durch die Behörde des Mitgliedstaats gestattet ist.“

46. Anlage VI erhält folgende Fassung:



„Anlage VI

**Genehmigungsurkunde des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Anhang I (Teil M) Unterabschnitt G**

[MITGLIEDSTAAT]

Mitglied der Europäischen Agentur für Flugsicherheit

**UNTERNEHMEN ZUR FÜHRUNG DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT  
GENEHMIGUNGSURKUNDE**

Aktenzeichen: XX.MG.XXXX (Ref. AOC XX.XXXX)

Gemäß der geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und vorbehaltlich der im Folgenden angegebenen Bedingungen erteilt die [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS] hiermit

[NAME UND ANSCHRIFT DES UNTERNEHMENS]

als einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Anhang I (Teil M) Abschnitt A Unterabschnitt G der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 die Genehmigung zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der im beigefügten Genehmigungsverzeichnis aufgeführten Luftfahrzeuge und zur Erteilung von Empfehlungen oder Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach erfolgter Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A.710 von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003.

**BEDINGUNGEN**

1. Diese Genehmigung unterliegt den im Abschnitt ‚Genehmigungsumfang‘ des gemäß Anhang I (Teil M) Abschnitt A Unterabschnitt G der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 anerkannten Handbuchs des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufgeführten Einschränkungen.
2. Diese Genehmigung erfordert die Einhaltung der in dem gemäß Anhang I (Teil M) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 anerkannten Handbuch des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit festgelegten Verfahren.
3. Diese Genehmigung behält so lange ihre Gültigkeit, wie das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit die Bestimmungen von Anhang I (Teil M) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 einhält.
4. Vorbehaltlich der Einhaltung der Bedingungen 1 bis 3 behält die vorliegende Genehmigung ihre Gültigkeit für eine unbegrenzte Dauer, sofern sie nicht zurückgegeben, ersetzt, einstweilig außer Kraft gesetzt oder widerrufen worden ist.

Wenn dieses Formular auch für Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) verwendet wird, ist die Nummer des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zusätzlich zum Aktenzeichen der Genehmigung als Referenz anzugeben, und die Bedingung 4 wird durch folgende Sonderbedingungen ersetzt:

5. Diese Genehmigung stellt keine Berechtigung zum Betrieb der in Absatz 1 genannten Luftfahrzeugmuster dar. Die Berechtigung zum Betreiben der Luftfahrzeuge wird mit dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) erteilt.
6. Wenn das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit die Dienste eines oder mehrerer Unternehmen als Unterauftragnehmer in Anspruch nimmt, die gemäß seinem Qualitätssicherungssystem arbeiten, bleibt diese Genehmigung unter der Voraussetzung gültig, dass diese Unternehmen die jeweiligen Vertragsbedingungen erfüllen.
7. Diese Genehmigung wird in Bezug auf die im Luftfahrzeugbetreiberzeugnis angegebenen Eintragungen von Luftfahrzeugen automatisch ungültig, wenn das Luftfahrzeugbetreiberzeugnis abgelaufen ist, einstweilig außer Kraft gesetzt oder entzogen wurde, sofern von der zuständigen Behörde nicht ausdrücklich die Gültigkeit erklärt wird.
8. Vorbehaltlich der Erfüllung der vorstehenden Bedingungen behält diese Genehmigung ihre Gültigkeit für eine unbegrenzte Dauer, sofern sie nicht zurückgegeben, ersetzt, einstweilig außer Kraft gesetzt oder widerrufen worden ist

Datum der Erstaussstellung .....

Unterschrift: .....

Datum dieser Revision: ..... Revisions-Nr.: .....

Für die zuständige Behörde: .....

Seite ... von ...



**UNTERNEHMEN ZUR FÜHRUNG DER AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT**  
**GENEHMIGUNGSVERZEICHNIS**

Aktenzeichen: XX.MG.XXXX (Ref. AOC XX.XXXX)

Unternehmen: [NAME UND ANSCHRIFT DES UNTERNEHMENS]

| Luftfahrzeugmuster/-serie/-gruppe | Prüfung der Lufttüchtigkeit erlaubt | Unternehmen gemäß Qualitätssystem |
|-----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
|                                   | [JA/NEIN]                           |                                   |
|                                   |                                     |                                   |
|                                   |                                     |                                   |
|                                   |                                     |                                   |

Dieses Genehmigungsverzeichnis unterliegt den im Abschnitt ..... des gemäß Anhang I (Teil M) Abschnitt A Unterabschnitt G der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 anerkannten Handbuchs des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufgeführten Genehmigungsumfang.

Referenz des Handbuchs des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit:

Datum der Erstaussstellung .....

Unterschrift: .....

Datum dieser Revision: ..... Revisions-Nr.: .....

Für die zuständige Behörde: .....

Seite ... von ...

EASA-Formular 14“

47. Anlage VII wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 erhält folgende Fassung: „Die folgenden Arbeiten stellen die in M.A.502(d)3, M.A.801(b)2 und M.A.801(c) aufgeführten komplexen Instandhaltungsaufgaben dar:“

b) Folgende Nummern 3, 4 und 5 werden angefügt:

„3. Die Durchführung der folgenden Instandhaltungsarbeiten an einem Kolbentriebwerk:

- a) 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.
- b) Die Zerlegung und der anschließende Zusammenbau von Untersetzungsgetrieben.
- c) Schweißen und Lötten 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.
- d) 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.

**▼B**

4. Das Auswuchten eines Propellers, ausgenommen
  - a) zur Bescheinigung der statischen Auswuchtung, wenn vom Instandhaltungshandbuch gefordert;
  - b) die dynamische Auswuchtung von eingebauten Propellern unter Verwendung elektronischer Auswuchtgeräte, wenn vom Instandhaltungshandbuch oder anderen anerkannten Lufttüchtigkeitsangaben erlaubt.
5. Jede weitere Aufgabe, die Folgendes erfordert:
  - a) Spezialwerkzeuge, -ausrüstung oder -einrichtungen oder
  - b) maßgebliche Koordinationsverfahren aufgrund der langen Dauer der Aufgaben und der Beteiligung mehrerer Personen.“

48. Anlage VIII erhält folgende Fassung:

*„Anlage VIII*

**Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer**

Zusätzlich zu den Anforderungen von Anhang I (Teil M) sind vor der Durchführung von Instandhaltungsaufgaben im Rahmen der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer folgende Grundsätze zu beachten:

- a) Befähigung und Verantwortlichkeit
  1. Der Pilot/Eigentümer ist stets für jede von ihm durchgeführte Instandhaltung verantwortlich.
  2. Vor der Ausführung einer Aufgabe im Rahmen der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer muss sich der Pilot/Eigentümer davon überzeugen, dass er die Befähigung zur Ausführung dieser Aufgabe besitzt. Der Pilot/Eigentümer ist dafür verantwortlich, sich mit den Standards zur fachgerechten Instandhaltung seines Luftfahrzeugs und mit dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm vertraut zu machen. Wenn der Pilot/Eigentümer nicht die Befähigung zur Durchführung der Aufgabe besitzt, kann die Aufgabe vom Piloten/Eigentümer nicht freigegeben werden.
  3. Der Pilot/Eigentümer (oder das von ihm beauftragte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs) ist dafür verantwortlich, die Aufgaben des Piloten/Eigentümers in Übereinstimmung mit diesen Grundsätzen im Instandhaltungsprogramm festzulegen und sicherzustellen, dass das Dokument rechtzeitig aktualisiert wird.
  4. Die Genehmigung des Instandhaltungsprogramms hat gemäß M.A.302 zu erfolgen.

b) Aufgaben

Der Pilot/Eigentümer kann einfache Sichtprüfungen oder Maßnahmen durchführen, um den Allgemeinzustand und offensichtliche Schäden und den normalen Betrieb von Zelle, Motoren, Systemen und Komponenten zu prüfen.

Instandhaltungsaufgaben dürfen nicht vom Piloten/Eigentümer durchgeführt werden, wenn sie

1. entscheidende Auswirkungen auf die Sicherheit haben, sodass ihre fehlerhafte Durchführung die Lufttüchtigkeit des Flugfahrzeugs erheblich beeinträchtigt oder es sich um eine für die Flugsicherheit kritische Instandhaltungsaufgabe handelt, wie in M.A.402(a) angegeben und/oder

**▼B**

2. den Ausbau größerer Komponenten oder größerer Baugruppen erfordern und/oder
3. in Übereinstimmung mit einer Lufttüchtigkeitsanweisung oder einem Airworthiness Limitation Item durchgeführt werden, sofern nicht ausdrücklich von der Lufttüchtigkeitsanweisung oder dem Airworthiness Limitation Item erlaubt und/oder
4. die Verwendung von Spezialwerkzeugen, kalibrierten Werkzeugen (ausgenommen Drehmomentschlüssel und Crimpwerkzeuge) erfordern und/oder
5. die Verwendung von Prüfgeräten oder Spezialtests (z. B. zerstörungsfreie Prüfung, Systemtests oder Funktionsprüfungen für Avionikausrüstung) erfordern und/oder
6. unplanmäßige Sonderprüfungen beinhalten (z. B. Prüfung nach harter Landung) und/oder
7. Systeme betreffen, die für den Betrieb unter Instrumentenflugbedingungen (IFR) erforderlich sind und/oder
8. in Anlage VII aufgeführt sind oder eine Instandhaltungsaufgabe an Komponenten gemäß M.A.502 darstellen.

Die Kriterien 1 bis 8 können durch weniger restriktive Anweisungen, die gemäß ‚M.A.302(d) Instandhaltungsprogramm‘ erteilt wurden, nicht außer Kraft gesetzt werden.

Jede im Flughandbuch des Luftfahrzeugs als Vorbereitung des Luftfahrzeugs auf den Flug beschriebene Aufgabe (Beispiel: Montage der Tragflächen von Segelflugzeugen oder Flugvorbereitung) ist als Aufgabe des Piloten anzusehen und nicht als Instandhaltungsaufgabe des Piloten/Eigentümers und erfordert daher keine Freigabebescheinigung.

- c) Durchführung der Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer und Aufzeichnungen

Die Instandhaltungsunterlagen wie in M.A.401 angegeben 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 M.A.803(d) in die Freigabebescheinigung eingetragen werden.

Der Pilot/Eigentümer muss das genehmigte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, das gegebenenfalls für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich ist, innerhalb von 30 Tagen nach Abschluss der Instandhaltungsaufgabe durch den Piloten/Eigentümer gemäß M.A.305(a) unterrichten.“

2. Anhang II (Teil 145) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 wird wie folgt geändert:

1. 145.A.50 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Eine Freigabebescheinigung darf im Namen des Betriebs von dem entsprechenden freigabeberechtigten Personal erst ausgestellt werden, wenn es geprüft hat, dass alle verlangten Wartungsarbeiten ordnungsgemäß vom Betrieb gemäß den in 145.A.70 vorgeschriebenen Verfahren unter Berücksichtigung der in 145.A.45 aufgeführten Instandhaltungsangaben durchgeführt worden sind und keine bekannten Tatbestände der Nichterfüllung vorliegen, die die Flugsicherheit gefährden.“

**▼B**

2. Anlage II „Einteilung der Klassen und Kategorien bei den Genehmigungen für Betriebe“ Absätze 4 und 5 erhalten folgende Fassung:
  - „4. Eine Klassenberechtigung der Kategorie A beinhaltet, dass der nach Anhang II (Teil 145) genehmigte Instandhaltungsbetrieb Instandhaltungsarbeiten am Luftfahrzeug und an jeglichen Komponenten (einschließlich Motoren und/oder Hilfsturbinen [APU]) in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen des Luftfahrzeugs oder, wenn die zuständige Behörde dem ausdrücklich zugestimmt hat, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten, nur durchführen darf, solange diese Komponenten im Luftfahrzeug eingebaut sind. Dessen ungeachtet können nach Anhang II (Teil 145) genehmigte Instandhaltungsbetriebe mit einer Berechtigung der Kategorie A Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern, sofern der Ausbau keine zusätzlichen Instandhaltungsarbeiten erforderlich macht, die nicht unter die Bestimmungen dieses Absatzes fallen. Dies unterliegt einem Kontrollverfahren im Handbuch des Instandhaltungsbetriebs, das vom Mitgliedstaat akzeptiert wird. Der Umfang der Instandhaltung ist dem Abschnitt ‚Einschränkungen‘, aus dem der Umfang der Genehmigung hervorgeht, zu entnehmen.“
  5. Eine Klassenberechtigung der Kategorie B beinhaltet, dass der nach Anhang II (Teil 145) genehmigte Instandhaltungsbetrieb Instandhaltungsarbeiten an dem nicht eingebauten Motor/der nicht eingebauten Hilfsturbine (APU) und an Komponenten des Motors/der Hilfsturbine in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen des Motors/der Hilfsturbine oder, wenn die zuständige Behörde dem ausdrücklich zugestimmt hat, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten, nur durchführen darf, solange diese Komponenten in den Motor/die Hilfsturbine eingebaut sind. Dessen ungeachtet können nach Anhang II (Teil 145) genehmigte Instandhaltungsbetriebe mit einer Berechtigung der Kategorie B Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern, sofern der Ausbau keine zusätzlichen Instandhaltungsarbeiten erforderlich macht, die nicht unter die Bestimmungen dieses Absatzes fallen. Der Umfang der Instandhaltung ist dem Abschnitt ‚Einschränkungen‘, aus dem der Umfang der Genehmigung hervorgeht, zu entnehmen. Ein nach Anhang II (Teil 145) genehmigter Instandhaltungsbetrieb mit einer Klassenberechtigung der Kategorie B darf auch Instandhaltungsarbeiten an einem eingebauten Motor während der ‚Base Maintenance‘- und ‚Line Maintenance‘-Wartung durchführen, vorausgesetzt, das Instandhaltungsbetriebshandbuch enthält ein diesbezügliches Kontrollverfahren. Der Arbeitsumfang nach dem Instandhaltungsbetriebshandbuch spiegelt diese Tätigkeit wider, soweit sie durch die Behörde des Mitgliedstaats gestattet ist.“