

**Vorschlag für eine
VERORDNUNG (EG) Nr. .../... DER KOMMISSION
vom [...]**

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,

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 und zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG¹ („die Grundverordnung“) und insbesondere deren Artikel 5 und 6,

bezüglich 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 ausführen²,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission fordert die Europäische Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden „die Agentur“) in Artikel 7 Absatz 6 auf, eine Bewertung der Auswirkungen der Bestimmungen von Anhang I (Teil-M) dieser Verordnung vorzunehmen.
- (2) Die Agentur hat nach der entsprechenden Folgenabschätzung festgelegt, dass die Bestimmungen von Anhang I (Teil-M) für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, und insbesondere für Luftfahrzeuge, die nicht als „technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“ einzustufen sind, zu streng sind.
- (3) Die Agentur hat es für nötig befunden, wesentliche Änderungen an der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission, insbesondere an Anhang I (Teil-M), vorzunehmen, um sie an die unterschiedliche Komplexität der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien und Betriebsarten anzupassen.
- (4) Die Agentur hat es für nötig befunden, entsprechende Übergangsmaßnahmen für solche Bestimmungen einzufügen, die nicht vor Beendigung der geltenden, in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe a festgelegten Frist für die Entscheidung über eine Nichtanwendung (bis 28. September 2008) für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, praktisch durchführbar sind.

¹ Abl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

² ABI. L 315 vom 28.11.2003, S. 1. Zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 376/2007 (ABI. L 94 vom 4.4.2007, S. 18).

- (5) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen basieren auf der von der Agentur herausgegebenen Stellungnahme³ in Übereinstimmung mit Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 19 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stimmen mit der Stellungnahme⁴ des Europäischen Ausschusses für Flugsicherheit gemäß Artikel 65 Absatz 3 der Grundverordnung überein.
- (7) Die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1) In Artikel 2 werden die folgenden Buchstaben (k) und (l) hinzugefügt:

(k) ‚ELA1-Luftfahrzeug‘ eines der folgenden Luftfahrzeuge (ELA bedeutet „European Light Aircraft“):

- ein Flugzeug, Segelflugzeug oder Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 1000 kg, das/der nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug einzustufen ist.
- ein Ballon mit einem bauartbedingt höchstzulässigen Traggas- oder Heißluftvolumen von nicht mehr als:
 - 3400 m³ für Heißluftballone
 - 1050 m³ für Gasballone
 - 300 m³ für gefesselte Gasballone
- ein für nicht mehr als zwei Insassen ausgelegtes Luftschiff mit einem bauartbedingt höchstzulässigen Traggas- oder Heißluftvolumen von nicht mehr als:
 - 2500 m³ für Heißluft-Luftschiffe
 - 1000 m³ für Gas-Luftschiffe

(l) ‚LSA-Luftfahrzeug‘ ein Flugzeug (LSA bedeutet „Light Sport Aeroplane“):

- mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 600 kg und
- mit einer maximalen Strömungsabrissgeschwindigkeit in Landekonfiguration (VSO) von nicht mehr als 45 Knoten berichteter Fluggeschwindigkeit (CAS) bei der höchstzulässigen Startmasse des Luftfahrzeugs und der kritischsten Schwerpunktlage und
- mit einer maximalen Sitzplatzkapazität von nicht mehr als zwei Personen einschließlich des Piloten und
- mit einem nicht turbinengetriebenen Motor mit Propeller und
- ohne Druckkabine.

2) In Artikel 3 werden die folgenden Punkte 4, 5 und 6 hinzugefügt:

4. Abweichend von M.A.201(e), M.A.201(i)1, M.A.901 und M.A.904(a)2 dürfen für andere als große Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden und nur bis zum 28. September 2009 Aufgaben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Prüfungen der Lufttüchtigkeit sowie die Ausstellung und Verlängerung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit von einem in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Mitgliedstaats ordnungsgemäß genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durchgeführt werden.

³ Stellungnahme 02/2008.

⁴ (Noch zu veröffentlichen).

5. Abweichend von M.A.901 gilt jede Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder jedes gleichwertige Dokument, das in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Mitgliedstaates für Luftfahrzeuge ausgestellt wurde, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, und am 28. September 2008 Gültigkeit besitzt, bis zum Datum des Ablaufs der Gültigkeit oder dem 28. September 2009, je nachdem, was früher eintritt.

Nach Ablauf der Gültigkeit kann die zuständige Behörde oder ein gemäß der Anforderungen des Mitgliedstaates ordnungsgemäß genehmigtes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit 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.

Abweichend von M.A.903(b) kann bei der Übertragung der Eintragung eines nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzten Luftfahrzeugs innerhalb der EU der Mitgliedstaat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen wird, die bisherige Bescheinigung über die Prüfung oder Lufttüchtigkeit oder das gleichwertige Dokument zurückweisen, wenn es gemäß der oben angegebenen Abweichung von M.A.901 ausgestellt worden ist. In diesem Fall ist eine neue Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A.904 auszustellen.

6. Abweichend von M.A.302(b) bis einschließlich (e) gelten für andere als große Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden und nur bis zum 28. September 2009 auch die folgenden Dokumente als genehmigte Instandhaltungsprogramme, wenn sie die einschlägigen Anforderungen des Mitgliedstaates erfüllen:

1. ein von der zuständigen Behörde genehmigtes oder anerkanntes Instandhaltungsprogramm oder
2. ein empfohlener Plan, der vom Inhaber der Musterzulassung herausgegeben wurde, oder
3. ein von der zuständigen Behörde herausgegebenes Instandhaltungsprogramm.

Diese Dokumente sind durch die entsprechenden Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer gemäß M.A.803 zu ergänzen.

3) In Artikel 4 wird der folgende Punkt 4 hinzugefügt:

4. Abweichend von M.A.201(i)2, M.A.502 und M.A.801(b)1 dürfen Instandhaltung und Freigabe von Luftfahrzeugen und Komponenten für andere als große Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, und nur bis zum 28. September 2009 durch einen Instandhaltungsbetrieb durchgeführt werden, der in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Mitgliedstaats ordnungsgemäß genehmigt ist.

Unterhaltsbescheinigungen und Freigabebescheinigungen, die am oder vor dem 28. September 2009 von einem in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Mitgliedstaats genehmigten Instandhaltungsbetrieb ausgestellt werden, gelten gegebenenfalls als gleichwertig wie die gemäß M.A.801 und M.A.802 geforderten.

4) Punkt 1 von Artikel 5 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

1. Freigabeberechtigtes Personal ist gemäß den Bestimmungen von Anhang III qualifiziert, ausgenommen die 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 und Anlage IV von Anhang II.

Ferner kann freigabeberechtigtes Personal für andere als große Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, in Übereinstimmung mit

den einschlägigen Anforderungen des Mitgliedstaats bis zum 28. September 2009 qualifiziert sein.

5) Punkt 3 Buchstabe a von Artikel 7 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- 3(a) die Bestimmungen von Anhang I für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, bis 28. September 2008, ausgenommen:
- M.A.201(f) in Anwendung auf große Luftfahrzeuge, die von einem Drittlandsbetreiber genutzt werden, bis 28. September 2009,
 - M.A.201(i) Absatz 1 und 2 bis 28. September 2009.

Artikel 2

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

1) In M.1. wird der folgende Punkt 4(iii) hinzugefügt:

- 4(iii) Abweichend von Absatz 4 Buchstabe i, wenn ein Luftfahrzeug, das nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt wird, von einem Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G überwacht wird, das 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:
- die vom für die Aufsicht über das Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G zuständigen Mitgliedstaat bestimmte Behörde oder
 - die Agentur, wenn das Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G in einem Drittland ansässig ist.

2) Buchstabe (e) von M.A.201 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

(e) Um den Verantwortlichkeiten von Absatz (a) gerecht zu werden, kann der Eigentümer eines Luftfahrzeugs die Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an ein zugelassenes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A. Unterabschnitt G in Übereinstimmung mit Anlage I übertragen. In diesem Fall ist das Unternehmen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für die einwandfreie Erfüllung dieser Aufgaben verantwortlich.

Ein Eigentümer, der beschließt, die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs eigenverantwortlich zu übernehmen, ohne Vertrag in Übereinstimmung mit Anlage I, kann dessen ungeachtet einen eingeschränkten Vertrag mit einem Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G über die Ausarbeitung eines Instandhaltungsprogramms schließen und, sofern das Unternehmen über die entsprechenden genehmigten Verfahren verfügt, über die Genehmigung mittels eines indirekten Genehmigungsverfahrens wie in M.A.302(c) beschrieben.

Dieser eingeschränkte Vertrag überträgt die Verantwortung für die Ausarbeitung und Genehmigung eines Instandhaltungsprogramms auf das beauftragte Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G.

3) In Buchstabe (i) von M.A.201, wird „seine betrieblichen Tätigkeiten“ durch „gewerbliche Tätigkeiten“ ersetzt.

4) In Buchstabe (a) von M.A.202, wird „müssen dem Eintragungsstaat [...] melden“ durch „müssen der zuständigen Behörde des Eintragungsstaats [...] melden“ ersetzt.

5) M.A.302 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

M.A.302 Instandhaltungsprogramm

- (a) Die Instandhaltung des Luftfahrzeugs ist gemäß dem Instandhaltungsprogramm zu gestalten.
- (b) Das Instandhaltungsprogramm und alle nachfolgenden Änderungen müssen von der zuständigen, in M.1. Absatz 4 festgelegten Behörde genehmigt werden.
- (c) Wenn die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs von einem Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G überwacht wird, können das Instandhaltungsprogramm und seine Änderungen mittels eines Genehmigungsverfahrens genehmigt werden (im Folgenden als „indirektes Genehmigungsverfahren“ bezeichnet). Dieses Verfahren ist von dem Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G festzulegen, in das Handbuch des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufzunehmen und von der für das Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G zuständigen Behörde zu genehmigen. Das Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G 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 Buchstabe ii oder Buchstabe iii besteht, die gegebenenfalls die Verantwortung für die Genehmigung des Instandhaltungsprogramms auf den Mitgliedstaat des Unternehmens gemäß M.A. Unterabschnitt G überträgt.
- (d) Das Instandhaltungsprogramm muss folgenden Anforderungen entsprechen:
 - 1. den Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die von den Inhabern von Musterzulassungen und Ergänzungen zu Musterzulassungen und jeglichen anderen Organisationen herausgegeben werden, die solche Informationen gemäß Teil-21 veröffentlichen, oder
 - 2. den von der zuständigen Behörde herausgegebenen Anweisungen, wenn sie von Unterabsatz 1 abweichen, oder mangels spezifischer Empfehlungen.Der Eigentümer oder der Betreiber kann der zuständigen Behörde alternative und/oder zusätzliche Anweisungen zu den in den Absätzen 1 und 2 festgelegten vorschlagen. Diese alternativen und/oder zusätzlichen Anweisungen können in das Instandhaltungsprogramm aufgenommen werden, wenn sie gemäß M.A.302(b) oder M.A.302(c) genehmigt worden sind.
- (e) Das Instandhaltungsprogramm muss Angaben zu allen auszuführenden Instandhaltungsarbeiten beinhalten, einschließlich der Häufigkeit und besonderer Aufgaben im Zusammenhang mit Sondermaßnahmen.
- (f) Für große Luftfahrzeuge muss das Instandhaltungsprogramm ein Zuverlässigkeitsprogramm beinhalten, wenn es auf folgender Grundlage beruht:
 - 1. auf der Logik der „Maintenance Steering Group“ (Lenkungsausschuss Instandhaltung) oder
 - 2. im Wesentlichen auf Zustandsüberwachung.
- (g) Das Instandhaltungsprogramm muss in regelmäßigen Abständen überprüft und, wenn nötig, geändert werden. Die Überprüfungen gewährleisten, dass das Programm im Hinblick auf die Betriebserfahrung gültig bleibt, während neue und/oder abgewandelte Instandhaltungsanweisungen, die von den Inhabern von Musterzulassungen und Ergänzungen zu Musterzulassungen und jeglichen anderen Organisationen, die solche Informationen gemäß Teil-21 veröffentlichen, bekannt gemacht werden, berücksichtigt werden.
- (h) Um die Anforderungen für die Erteilung von Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in Teil-21 zu erfüllen, muss das Instandhaltungsprogramm anzuwendende zwingende rechtliche Anforderungen widerspiegeln, die in den vom Inhaber der Musterzulassung, Einschränkungen der Musterzulassung, Ergänzungen zur Musterzulassung, einer Genehmigung für ein großes Reparaturverfahren, einer ETSO-Zulassung oder jeder anderen einschlägigen Genehmigung, die als nach der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission erteilt gilt, herausgegebenen Unterlagen angesprochen werden.

6) Buchstabe (b) von M.A.305 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (b) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen, wie jeweils zutreffend, aus den folgenden Elementen

bestehen: einem Luftfahrzeug-Bordbuch, einem oder mehreren Motorbetriebstagebüchern oder den Betriebsblättern der Motorbaugruppen, dem Betriebstagebuch/Tagebüchern für Propeller, den Betriebsblättern für Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung sowie, 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 Buchstabe (b) von M.A.401 wird am Ende der Punkte 1, 2 und 3 das Wort „und“ hinzugefügt.
- 8) In Buchstabe (b) von M.A.403 wird „gemäß M.A.801(b)1, M.A.801(b)2 oder Teil-145“ ersetzt durch „gemäß M.A.801(b)1, M.A.801(b)2, M.A.801(c), M.A.801(d) oder Teil-145“.
- 9) In Buchstabe (a) von M.A.501 wird „in Teil-145 und Unterabschnitt F [...] angegeben ist“ ersetzt durch „in Teil-21, Teil-145 oder M.A. Unterabschnitt F [...] angegeben ist“.
- 10) M.A.502 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

M.A.502 Instandhaltung von Komponenten

- (a) Die Instandhaltung von Komponenten muss von einem geeigneten gemäß M.A. Unterabschnitt F oder Teil-45 genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchgeführt werden.
- (b) Abweichend von M.A.502(a) kann die Instandhaltung von Komponenten in Übereinstimmung mit den 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 M.A. Unterabschnitt F oder 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 Betriebe mit einer Berechtigung der Kategorie A gemäß M.A. Unterabschnitt F oder Teil-145 oder freigabeberechtigtes Personal gemäß M.A.801(b)2 solche Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern. Das gilt nicht, wenn ein solcher Ausbau die Notwendigkeit weiterer Instandhaltungsarbeiten mit sich bringt, die nicht unter die Bestimmungen dieses Unterabsatzes fallen. Die in Übereinstimmung mit diesem Unterabsatz 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.
- (c) Abweichend von M.A.502(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 M.A. Unterabschnitt F oder Teil-145 ausgeführt werden, allerdings nur im in den Motor/die Hilfsturbine eingebauten Zustand. Dessen ungeachtet können Betriebe mit einer Berechtigung der Kategorie B gemäß M.A. Unterabschnitt F oder Teil-145 solche Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern. Das gilt nicht, wenn ein solcher Ausbau die Notwendigkeit weiterer Instandhaltungsarbeiten mit sich bringt, die nicht unter die Bestimmungen dieses Unterabsatzes fallen.
- (d) Abweichend von M.A.502(a) 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.
 2. Überholung von Motoren und Propellern für andere Luftfahrzeuge als solche mit Zulassung nach CS-VLA und CS-22 sowie LSA.

3. Überholung von Motoren und Propellern an Luftfahrzeugen mit Zulassung nach CS-VLA, CS-22 und LSA sowie in Anlage VII aufgeführte komplexe Instandhaltungsaufgaben an Komponenten, es sei denn, der Eigentümer hat mit der zuständigen Behörde vor der Inangriffnahme dieser Aufgaben ein Arbeitsprogramm vereinbart und die zuständige Behörde hat sich davon überzeugt, dass das nach M.A.801(b)2 freigabeberechtigte Personal die entsprechenden Qualifikationen und neueren Erfahrungen, die anwendbaren Instandhaltungsunterlagen für Komponenten, Werkzeuge, Ausrüstungen und Materialien und Zugang zu geeigneten Einrichtungen besitzt.

Die in Übereinstimmung mit diesem Absatz M.A.502(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.

11) M.A.503 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

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).

12) Buchstabe (b) von M.A.504 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (b) Nicht betriebsstüchtige 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 andere als große Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, dass die Person oder Organisation, welche die Komponenten für nicht betriebsstüchtig erklärt hat, diese, nachdem sie sie als nicht betriebsstüchtig 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.

13) In M.A.601, wird „nicht in M.A.201(f) und (g) aufgeführten“ durch „nicht in M.A.201(g) aufgeführten“ ersetzt.

14) Punkt (a)5 von M.A.604 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (a)5. eine Auflistung des freigabeberechtigten Personals mit Angabe des jeweiligen Genehmigungsumfangs und

15) In M.A.606 wird der folgende Buchstabe (h) hinzugefügt:

- (h) Abweichend von Absatz (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:
 1. Im Falle 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. Jedoch muss der Betrieb die Durchführung einer ausreichenden praktischen Schulung sicherstellen, sodass ein solcher verantwortlicher Luftfahrzeugführer 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 gültigen Flugbesatzungslizenz eine begrenzte Freigabeberechtigung erteilen. Jedoch muss der Betrieb die Durchführung einer ausreichenden praktischen

Schulung sicherstellen, sodass ein solcher verantwortlicher Luftfahrzeugführer die Aufgabe gemäß dem geforderten Standard erfüllen kann. Die Bestimmungen dieses Absatzes müssen in einem Handbuchverfahren aufgeführt sein.

16) Punkt (a)1 von M.A.607 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (a)1. dass freigabeberechtigtes Personal nachweisen kann, dass es die Anforderungen von 66.A.20(b) erfüllt. Das gilt nicht, wenn sich Teil-66 auf einschlägige Vorschriften eines Mitgliedstaates bezieht. In diesem Fall sind die Anforderungen dieser Vorschriften zu erfüllen und

17) Buchstabe (c) von M.A.607 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (c) Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb muss alle Einzelheiten bezüglich des freigabeberechtigten Personals festhalten und eine aktuelle Liste des gesamten freigabeberechtigten Personals einschließlich des jeweiligen Genehmigungsumfangs führen.

18) Punkt (a)1 von M.A.608 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (a)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

19) In M.A.610 wird „dem Kunden“ durch „der Organisation, welche die Instandhaltung anfordert“ ersetzt.

20) Buchstabe (a) von M.A.613 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (a) Nach Beendigung aller angeforderten Instandhaltungsarbeiten an Komponenten in Übereinstimmung mit diesem Unterabschnitt muss gemäß M.A.802 eine Freigabebescheinigung für Komponenten ausgestellt werden. EASA-Formular-1 ist auszustellen. Davon ausgenommen sind 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.

21) M.A.615 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

M.A.615 Rechte des Betriebs

Der Betrieb darf:

1. Luftfahrzeuge und/oder Komponenten, auf die sich seine Genehmigung erstreckt, an den in der Genehmigungsurkunde und im Handbuch angegebenen Standorten instand halten.
2. die Durchführung spezialisierter Dienstleistungen in Übereinstimmung mit den in seinem Instandhaltungsbetriebshandbuch beschriebenen Verfahren, wie direkt von der zuständigen Behörde genehmigt, an einen anderen angemessen qualifizierten und unter der Kontrolle des Betriebs gemäß M.A. Unterabschnitt F stehenden Betrieb vergeben. Dies bezieht sich auf Arbeiten, die von einem spezialisierten Dienstleistungsbetrieb durchgeführt werden, der gemäß M.A. Unterabschnitt F oder Teil-45 selbst nicht ordnungsgemäß für die Ausführung solcher Aufgaben anerkannt ist.
3. 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 Handbuch angegebenen Bedingungen.
4. Freigabebescheinigungen nach Abschluss der Instandhaltungsarbeiten in Übereinstimmung mit M.A.612 oder M.A.613 ausstellen.

22) Buchstabe (a) von M.A.703 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (a) Die Erteilung einer Genehmigung erfolgt in Form einer von der zuständigen Behörde auszustellenden Genehmigungsurkunde (s. Anlage VI). Im genehmigten Handbuch des Unternehmens zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A.704 müssen die Arbeiten angegeben sein, die Bestandteil der Genehmigung sein sollen, einschließlich Verweisen auf:
1. das genehmigte Instandhaltungsprogramm oder
 2. im Fall von Luftfahrzeugen, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, die in M.A. 709 beschriebenen „Baseline“- und oder „Generic“-Instandhaltungsprogramme.

23) Punkt (a)3 von M.A.704 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (a)3. Titel und Namen der Personen, auf die in M.A.706(a) und M.A.706(c) Bezug genommen wird, gegebenenfalls mit der Angabe, welche Personen nach M.A.706(c) berechtigt sind, eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit M.A.711(a)4 und M.A.901(f) zu verlängern, und

24) Buchstabe (c) von M.A.706 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (c) Es ist eine Person oder eine Gruppe von Personen zu bestimmen, die für die ständige Erfüllung der Bestimmungen dieses Unterabschnitts durch den Betrieb zuständig ist. Solche Person(en) muss (müssen) dem verantwortlichen Betriebsleiter unterstellt sein.
Das Unternehmen hat im Handbuch des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit festzulegen, ob und welche dieser Personen berechtigt sind, eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit M.A.711(a)4 und M.A.901(f) zu verlängern. Solchen Person(en) ist, nachdem sie von der zuständigen Behörde offiziell anerkannt wurden, eine Berechtigung zu erteilen.

25) Buchstabe (a) von M.A.707 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (a) Um für die Prüfungen der Lufttüchtigkeit anerkannt zu sein, muss ein anerkanntes 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 M.A. Unterabschnitt I erteilen zu können.
1. Für
 - alle Luftfahrzeuge, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden und
 - Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2730 kg außer Ballone
- muss dieses Personal:
- a. wenigstens fünf Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben haben und
 - b. eine einschlägige Lizenz nach Teil-66 oder eine der Luftfahrzeugkategorie entsprechende, von einem Mitgliedstaat anerkannte Qualifikation für Instandhaltungspersonal (wenn sich Teil-66 auf Vorschriften eines Mitgliedstaates bezieht) oder einen luftfahrttechnischen Abschluss oder gleichwertiges besitzen und
 - c. eine Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung erhalten haben und
 - d. eine Position innerhalb des anerkannten Betriebs mit einschlägigen Verantwortlichkeiten einnehmen.
- Unbeschadet der obigen Vorschriften kann die in Absatz M.A.707(a)1(b) angegebene Anforderung durch fünf Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung

der Lufttüchtigkeit ersetzt werden, die zusätzlich zu den bereits von Absatz M.A.707(a)1(a) geforderten vorliegen müssen.

2. Für

- Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg und
- Ballone,

die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden,

muss dieses Personal:

- a. wenigstens drei Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben haben und
- b. eine einschlägige Lizenz nach Teil-66 oder eine der Luftfahrzeugkategorie entsprechende, national anerkannte Qualifikation für Instandhaltungspersonal (wenn sich Teil-66 auf nationale Bestimmungen 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 anerkannten Betriebs mit einschlägigen Verantwortlichkeiten einnehmen.

Unbeschadet der obigen Vorschriften kann die in Absatz M.A.707(a)2(b) angegebene Anforderung durch vier Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ersetzt werden, die zusätzlich zu den bereits von Absatz M.A.707(a)2(a) geforderten vorliegen müssen.

26) Punkt (b)2 von M.A.708 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

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

27) M.A.709 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

M.A.709 Dokumentation

Das anerkannte 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. Wenn die Instandhaltungsunterlagen vom Kunden zur Verfügung gestellt werden, müssen diese nur vorliegen, wenn mit diesem Kunden ein Vertrag abgeschlossen wurde. Die Notwendigkeit der Übereinstimmung mit M.A.714 ist davon ausgenommen.

Um für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, die Erstgenehmigung und/oder die Erweiterung des Genehmigungsumfangs eines bestehenden Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu erlauben, ohne dass Kunden für den beantragten Arbeitsumfang unter Vertrag genommen wurden, genügt die Erarbeitung folgender „Baseline“ und/oder „Generic“-Instandhaltungsprogrammen den Anforderungen:

- **„Baseline“-Instandhaltungsprogramm:** Das ist ein Instandhaltungsprogramm, das für ein bestimmtes Luftfahrzeugmuster erarbeitet wurde und sich, soweit anwendbar, am Maintenance Review Board (MRB) Report, am Maintenance Planning Document (MPD) des Inhabers der Musterzulassung, an den einschlägigen Kapiteln des Instandhaltungshandbuchs oder aller sonstigen Instandhaltungsunterlagen orientiert, die Informationen zur Planung enthalten.
- **„Generic“-Instandhaltungsprogramm:** Das ist ein Instandhaltungsprogramm, das für ähnliche Luftfahrzeugmuster erarbeitet werden kann. Solche Programme sind auf der Grundlage derselben Anweisungen zu erarbeiten wie das Baseline-Instandhaltungsprogramm.

Der Verweis auf „Baseline“- und „Generic“-Instandhaltungsprogramme ist gegebenenfalls in das Handbuch des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufzunehmen, wie von M.A.703 gefordert.

28) M.A.711 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

M.A.711 Rechte des Unternehmens

- (a) Ein für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit anerkanntes 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 Betreiberzeugnis aufgeführt sind.
 3. die Ausführung von Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit innerhalb der Grenzen seiner Genehmigung durch ein anderes Unternehmen als Unterauftragnehmer veranlassen, das gemäß seinem Qualitätssicherungssystem arbeitet.
 4. gemäß den Bedingungen von M.A.901(f) eine von der zuständigen Behörde oder von einem anderen Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G erteilte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit verlängern.
- (b) Ein anerkanntes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit 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 der 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. Im besonderen Fall von Ballonen und anderen Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, kann die Empfehlung nur beim Import des Luftfahrzeugs aus einem Drittland in Übereinstimmung mit Teil-21 und M.A.904 erteilt werden.
- (c) Ein Unternehmen muss in einem der Mitgliedstaaten eingetragen sein, um die Rechte gemäß Absatz (b) zu erlangen.

29) Buchstabe (f) von M.A.712 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (f) Wenn es sich um ein kleines Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G handelt, das keine Luftfahrzeuge betreut, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, kann das Qualitätssicherungssystem durch regelmäßige innerbetriebliche Prüfungen ersetzt werden. Das gilt nicht, wenn das Unternehmen Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit für andere Luftfahrzeuge als Ballone mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2730 kg erteilt.
Ein Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, das nicht über ein Qualitätssicherungssystem verfügt, darf jedoch keine Aufgaben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an andere Unternehmen als Unterauftragnehmer vergeben.

30) Buchstabe (b) von M.A.714 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (b) Das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss eine Kopie einer jeden aufgrund des Rechts gemäß M.A.711(a)4 verlängerten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit aufbewahren. Ferner muss das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, wenn es das Recht gemäß M.A.711(b) besitzt, 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.

31) M.A.801 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

M.A.801 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

- (a) Außer für Luftfahrzeuge, die von einem Betrieb gemäß Teil-145 für den Betrieb freigegeben werden, muss die Freigabebescheinigung in Übereinstimmung mit diesem Unterabschnitt ausgestellt werden.
- (b) Eine Freigabebescheinigung muss vor dem Flug nach Vollendung aller Instandhaltungsarbeiten ausgestellt werden. Wenn sich das freigabeberechtigte Personal davon überzeugt hat, dass alle Instandhaltungsarbeiten ordnungsgemäß ausgeführt worden sind, muss eine Freigabebescheinigung ausgestellt werden:
 - 1. durch entsprechendes freigabeberechtigtes Personal im Auftrag eines genehmigten Instandhaltungsbetriebs gemäß M.A. Unterabschnitt F oder
 - 2. außer für in Anlage VII aufgeführte komplexe Instandhaltungsaufgaben durch freigabeberechtigtes Personal in Übereinstimmung mit den Anforderungen von Teil-66 oder
 - 3. durch den Piloten/Eigentümer gemäß M.A.803.
- (c) Für ELA1-Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, dürfen in Anlage VII aufgeführte komplexe Instandhaltungsaufgaben an Luftfahrzeugen von freigabeberechtigtem Personal gemäß M.A.801(b)2 freigegeben werden, wenn der Eigentümer mit der zuständigen Behörde vor der Inangriffnahme dieser Aufgaben ein Arbeitsprogramm vereinbart hat und wenn sich die zuständige Behörde überzeugt hat, dass das nach M.A.801(b)2 freigabeberechtigte Personal die entsprechenden Qualifikationen und neueren Erfahrungen, die anwendbaren Instandhaltungsunterlagen, Werkzeuge, Ausrüstungen und Materialien und Zugang zu geeigneten Einrichtungen besitzt.
- (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 anerkannter 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 dargelegten Standards und die Freigabe des Luftfahrzeugs erteilen, sofern sich an dem betreffenden Ort kein gemäß diesem Teil oder Teil-145 zugelassener Betrieb befindet.

Der Eigentümer muss:

 - 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 höchstens sieben Tagen, von einer nach M.A.801(b) ordnungsgemäß zugelassenen Person oder einem Betrieb nach Unterabschnitt F oder Teil-145 nochmals geprüft und freigegeben wird.
 - 3. das gemäß Unterabschnitt G für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit 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 Freigabegenehmigung 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 wesentliche Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung beinhalten, das Datum, an dem diese Instandhaltung vollendet wurde, und:
 - 1. die Identität einschließlich der Bezeichnung der Genehmigung des gemäß M.A. Unterabschnitt F genehmigten Instandhaltungsbetriebs und des freigabeberechtigten Personals, das eine solche Bescheinigung ausstellt oder

2. für den Fall, dass eine Freigabebescheinigung gemäß Unterabsatz 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.
- (g) Unbeschadet der Bestimmungen in Absatz (b) muss im Fall einer unvollständig durchgeführten Instandhaltung diese Tatsache in die Freigabebescheinigung eingetragen werden, bevor eine solche Bescheinigung ausgestellt wird.
- (h) Eine Freigabebescheinigung darf nicht ausgestellt werden, wenn Tatbestände bekannt sind, die die Flugsicherheit ernsthaft beeinträchtigen.

32) M.A.802 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

M.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten

- (a) Eine Freigabebescheinigung muss nach Vollendung aller Instandhaltungsarbeiten an einer Komponente gemäß M.A.502 ausgestellt werden.
- (b) Die anerkannte Freigabebescheinigung (EASA-Formular-1) für die Mitgliedstaaten entspricht der Freigabebescheinigung für Luftfahrzeugbauteile, es sei denn, solche Instandhaltungsarbeiten an Komponenten sind gemäß den Absätzen 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.

33) M.A.803 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

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.
 2. das Luftfahrzeug besitzen, und zwar entweder als
 - (i) alleiniger Eigentümer oder
 - (ii) gemeinsam mit anderen als:
 - eine der auf dem Eintragungsformular angegebenen natürlichen Personen oder
 - Mitglied einer freizeitbezogenen Rechtsperson ohne Erwerbszweck, die auf dem Eintragungsdokument als Eigentümer angegeben ist und in der die betreffende Einzelperson direkt am Entscheidungsprozess beteiligt 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 2730 kg, jedes Segelflugzeug, jeden Motorsegler und Ballon kann der Pilot/Eigentümer die Freigabebescheinigung gemäß der in Anlage VIII aufgeführten eingeschränkten Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer ausstellen.
- (c) Der Umfang der eingeschränkten Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer muss im 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.

34) M.A.901 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

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 für die Dauer von einem Jahr ausgestellt.
- (b) Bei einem Luftfahrzeug in einer überwachten Umgebung handelt es sich um ein Luftfahrzeug, das in den vorangegangenen zwölf Monaten fortlaufend von einem spezifischen Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G betreut und von genehmigten Instandhaltungsbetrieben instand gehalten wurde. Dies beinhaltet die Instandhaltung gemäß M.A.803(b) und die Freigabe in Übereinstimmung mit M.A.801(b)2 oder M.A.801(b)3.
- (c) Für
- alle Luftfahrzeuge, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden und
 - Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2730 kg außer Ballone,
- die sich in einer überwachten Umgebung befinden, darf das Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G, welches das Luftfahrzeug betreut, wenn es über eine entsprechende Genehmigung verfügt:
1. die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit M.A.710 ausstellen und
 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. Eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit darf nicht verlängert werden, wenn der Betrieb Grund zu der Annahme hat, dass das Luftfahrzeug nicht lufttüchtig ist.
- (d) Für
- alle Luftfahrzeuge, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden und
 - Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2730 kg außer Ballone
- die sich nicht innerhalb einer überwachten Umgebung befinden oder von einem Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G betreut werden, 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. Diese stützt sich auf die Empfehlung eines entsprechend genehmigten Unternehmens gemäß M.A. Unterabschnitt G, die zusammen mit dem Antrag des Eigentümers oder Betreibers zugesandt wird. Die Grundlage für diese Empfehlung bildet eine in Übereinstimmung mit M.A.710 durchgeführte Prüfung der Lufttüchtigkeit.
- (e) Für
- Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg und
 - Ballone,
- die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, darf jedes vom Eigentümer/Betreiber benannte Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G, wenn es die entsprechenden Genehmigungen besitzt:
1. die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit M.A.710 ausstellen und
 2. für von ihm erteilte Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, wenn das Luftfahrzeug unter seiner Betreuung innerhalb einer überwachten Umgebung verblieben ist, zweimal die Gültigkeit der Bescheinigung um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern. Eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit darf nicht verlängert werden, wenn der Betrieb Grund zu der Annahme hat, dass das Luftfahrzeug nicht lufttüchtig ist.
- (f) Abweichend von M.A.901(c)2 und M.A.901(e)2 darf das Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G, welches das Luftfahrzeug betreut, für Luftfahrzeuge, die sich in einer überwachten Umgebung befinden, die Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, die von der zuständigen Behörde oder von einem anderen Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G ausgestellt wurde, zweimal um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern. Eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit darf nicht verlängert werden, wenn der Betrieb Grund zu der Annahme hat, dass das Luftfahrzeug nicht lufttüchtig ist.

- (g) Abweichend von M.A.901(e) und M.A.901(h)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 in Übereinstimmung mit den Anforderungen von 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. Die Grundlage für diese Empfehlung bildet eine in Übereinstimmung mit M.A.710 durchgeführte Prüfung der Lufttüchtigkeit.
- Diese Abweichung darf nicht mehr als zwei Jahre in Folge angewendet werden, da die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit alle drei Jahre entweder von der zuständigen Behörde oder von einem entsprechend genehmigten Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G nach Durchführung einer Lufttüchtigkeitsprüfung gemäß M.A.710 ausgestellt werden muss.
- In allen Fällen und um diese Abweichung anzuwenden, muss die zuständige Behörde das freigabeberechtigte Personal nach Überprüfung der Qualifikationen und zufrieden stellender Durchführung einer Prüfung der Lufttüchtigkeit unter der Aufsicht der zuständigen Behörde offiziell anerkennen.
- Dem freigabeberechtigten Personal, das die Lufttüchtigkeitsprüfung durchführen wird, müssen die erforderlichen Dokumente und geeignete Räumlichkeiten an dem jeweiligen Standort zur Verfügung gestellt werden.
- (h) In den folgenden Fällen führt die zuständige Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit selbst durch und stellt die Prüfbescheinigung selbst aus:
1. wann immer die Umstände auf eine potenzielle Gefährdung der Sicherheit schließen lassen oder
 2. wann immer es für sämtliche Ballone und alle sonstigen Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, vom Eigentümer gefordert wird.
- (i) Ergänzend zu Absatz (h) kann die zuständige Behörde für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, die Lufttüchtigkeitsprüfung auch selbst durchführen und die Prüfbescheinigung selbst ausstellen, wenn das betreffende Luftfahrzeug von einem Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G betreut wird, das sich in einem Drittland befindet.
- (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:
- die von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Dokumente.
 - geeignete Räumlichkeiten an dem jeweiligen Standort für das Personal der Behörde und
 - sofern erforderlich, die Unterstützung durch gemäß Teil-66 oder gleichwertig nach 145.A.30(j)(1) und (2) qualifiziertes Personal.
- (k) Für alle neuen, innerhalb der EU produzierten Luftfahrzeuge ist die Erstbescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zusammen mit dem Erstlufttüchtigkeitszeugnis in Übereinstimmung mit 21A.183, Absatz 1 auszustellen. Eine Prüfung der Lufttüchtigkeit ist nicht erforderlich.

35) Die Buchstaben (a) und (b) von M.A.904 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- (a) Beim Import eines Luftfahrzeugs in einen Mitgliedstaat aus einem Drittland muss der Antragsteller:
1. in dem Mitgliedstaat, in dem die Eintragung erfolgte, einen Antrag auf Ausstellung eines neuen Lufttüchtigkeitszeugnisses in Übereinstimmung mit Teil-21 stellen und
 2. eine Prüfung der Lufttüchtigkeit von einem ordnungsgemäß anerkannten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder, im Fall von ELA1-Luftfahrzeugen, von der zuständigen Behörde durchführen lassen und
 3. alle von dem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder, im Fall von ELA1-Luftfahrzeugen, von der zuständigen Behörde geforderten Instandhaltungsmaßnahmen durchführen lassen, wie zur

Erfüllung der Anforderungen des genehmigten Instandhaltungsprogramms gemäß M.A.302 erforderlich.

- (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.

36) In Buchstabe (b) von M.B.301 wird „M.A.302(e)“ durch „M.A.302(c)“ ersetzt.

37) In Buchstabe (d) von M.B.301 wird „M.A.302(c) und (d)“ durch „M.A.302(d), (e) und (f)“ ersetzt.

38) In Buchstabe (a) von M.B.303 wird „Jede zuständige Behörde“ durch „Die zuständige Behörde“ ersetzt:

39) In M.B.303 wird der folgende Buchstabe (i) hinzugefügt:

- (i) Um die entsprechenden Durchsetzungsmaßnahmen zu erleichtern, müssen die zuständigen Behörden Informationen über Nichterfüllungen, die gemäß obigem Absatz (h) festgestellt wurde, austauschen.

40) M.B.606 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

M.B.606 Änderungen

Für Änderungen im Betrieb, über die sie gemäß M.A.617 unterrichtet wurde, muss die zuständige Behörde die einschlägigen Anforderungen aus dem geltenden Verfahren erfüllen.

Die zuständige Behörde kann die Bedingungen vorschreiben, unter denen der gemäß M.A. Unterabschnitt F genehmigte Instandhaltungsbetrieb während solcher Änderungen weiterarbeiten darf, sofern sie nicht zu dem Schluss gelangt, dass die Genehmigung außer Kraft gesetzt werden sollte.

Für Änderungen des Instandhaltungsbetriebshandbuchs gilt:

- (a) Im Fall einer direkten Genehmigung der Änderungen des Instandhaltungsbetriebshandbuchs muss die zuständige Behörde überprüfen, dass die in dem Handbuch dargestellten Verfahren den Anforderungen in Teil-M entsprechen, bevor sie den genehmigten Betrieb von der Genehmigung offiziell in Kenntnis setzt.
- (b) Im Fall einer indirekten Genehmigung von Änderungen des Instandhaltungsbetriebshandbuchs muss die zuständige Behörde sicherstellen, dass sie eine angemessene Kontrolle über die Genehmigung aller Änderungen des Handbuchs hat.

41) M.B.706 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

M.B.706 Änderungen

Für Änderungen im Unternehmen, über die sie gemäß M.A.713 unterrichtet wurde, muss die zuständige Behörde die einschlägigen Anforderungen aus dem geltenden Verfahren erfüllen.

Die zuständige Behörde kann die Bedingungen vorschreiben, unter denen das gemäß M.A. Unterabschnitt G genehmigte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit während solcher Änderungen weiterarbeiten darf, sofern sie nicht zu dem Schluss gelangt, dass die Genehmigung außer Kraft gesetzt werden sollte.

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

- (a) Im Fall einer direkten Genehmigung der Änderungen des Handbuchs des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss die zuständige Behörde überprüfen, dass die in dem Handbuch dargestellten Verfahren den Anforderungen in Teil-M entsprechen, bevor sie das genehmigte Unternehmen von der Genehmigung offiziell in Kenntnis setzt.

- (b) Im Fall einer indirekten Genehmigung von Änderungen des Handbuchs des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss die zuständige Behörde sicherstellen, dass sie eine angemessene Kontrolle über die Genehmigung aller Änderungen des Handbuchs hat.

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

43) M.B.902 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

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 die Prüfung in Übereinstimmung mit den Vorschriften in 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
- Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2730 kg außer Ballone

muss dieses Personal:

- a. wenigstens fünf Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben haben und
- b. eine einschlägige Lizenz nach Teil-66 oder einen luftfahrttechnischen Abschluss oder gleichwertiges besitzen und
- c. eine Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung erhalten haben und
- d. eine Position innerhalb des anerkannten Betriebs mit einschlägigen Verantwortlichkeiten einnehmen.

Unbeschadet der obigen Vorschriften kann die in Absatz M.B.902(b)1(b) angegebene Anforderung durch fünf Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ersetzt werden, die zusätzlich zu den bereits von Absatz M.B.902(b)1(a) geforderten vorliegen.

2. Für

- Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg und
- Ballone,

die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden,

muss dieses Personal:

- a. wenigstens drei Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben haben und
- b. eine einschlägige Lizenz nach Teil-66 oder eine der Luftfahrzeugklasse entsprechende, von einem Mitgliedstaat anerkannte Qualifikation für Instandhaltungspersonal (wenn sich Teil-66 auf Vorschriften von Mitgliedstaaten 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 anerkannten Betriebs mit einschlägigen Verantwortlichkeiten einnehmen.

Unbeschadet der obigen Vorschriften kann die in Absatz M.B.902(b)2(b) angegebene Anforderung durch vier Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ersetzt werden, die zusätzlich zu den bereits von Absatz M.B.902(b)2(a) geforderten vorliegen.

- (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 and M.A.401 angegebenen Daten haben.
- (e) Die Mitarbeiter, die die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchführen, müssen nach einer zufrieden stellenden Absolvierung der Prüfung der Lufttüchtigkeit das Formular-15a ausstellen.

44) Die Absätze 5.1 und 5.2 der Anlage I „Vereinbarung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

5.1. Pflichten des anerkannten Unternehmens:

1. Das Luftfahrzeugmuster muss im Genehmigungsumfang enthalten sein.
2. Es muss die nachstehend aufgeführten Bedingungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs einhalten:
 - ein Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug, gegebenenfalls einschließlich eines zu erstellenden Zuverlässigkeitsprogramms, ausarbeiten,
 - (im Instandhaltungsprogramm) die Instandhaltungsaufgaben ausweisen, die gemäß M.A.803(c) ausgeführt werden dürfen,
 - für die Genehmigung des Instandhaltungsprogramms für das Luftfahrzeug sorgen,
 - nach erfolgter Genehmigung dem Eigentümer eine Kopie des Instandhaltungsprogramms für das Luftfahrzeug zukommen lassen,
 - eine Prüfung zum Zweck der Überleitung vom bisherigen Instandhaltungsprogramm des Luftfahrzeugs organisieren,
 - die Instandhaltung durch einen zugelassenen Instandhaltungsbetrieb durchführen lassen,
 - die Anwendung aller anwendbaren Lufttüchtigkeitsanweisungen sichern,
 - alle während der planmäßigen Instandhaltungsarbeiten gefundenen Mängel oder vom Eigentümer gemeldeten Mängel durch einen zugelassenen Instandhaltungsbetrieb beheben lassen,
 - alle planmäßigen Instandhaltungsarbeiten, die Durchführung von Lufttüchtigkeitsanweisungen, den Austausch von Teilen mit begrenzter Lebensdauer und die Forderungen bezüglich der Prüfung von Komponenten koordinieren,
 - den Eigentümer informieren, wenn das Luftfahrzeug zu dem genehmigten Instandhaltungsbetrieb gebracht werden muss,
 - alle technischen Aufzeichnungen führen,
 - alle technischen Aufzeichnungen archivieren.
3. Es muss dafür Sorge tragen, dass jegliche Änderungen an dem Luftfahrzeug nach Teil-21 vor ihrer Durchführung genehmigt werden.
4. Es muss dafür Sorge tragen, dass jegliche Reparaturen an dem Luftfahrzeug nach Teil-21 vor ihrer Durchführung genehmigt werden.
5. Es muss die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, informieren, wenn das Luftfahrzeug von dem Eigentümer nicht entsprechend der Aufforderung des anerkannten 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 des Luftfahrzeugs auf Lufttüchtigkeit 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.
Für alle Ballone und anderen Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 2730 kg, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, kann die Empfehlung nur beim Import des Luftfahrzeugs in Übereinstimmung mit Teil-21 und M.A.904 erteilt werden.
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 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 von Teil-M verfügen.
3. Er muss das Luftfahrzeug zu dem mit dem anerkannten Unternehmen vereinbarten genehmigten Instandhaltungsbetrieb bringen, und zwar zu dem entsprechend der Aufforderung des anerkannten Unternehmens vorgegebenen Zeitpunkt.
4. Er darf Änderungen an dem Luftfahrzeug nicht ohne vorherige Absprache mit dem anerkannten Unternehmen vornehmen.
5. Er muss das anerkannte Unternehmen über jede, ausnahmsweise ohne das Wissen und die Kontrolle des anerkannten Unternehmens vorgenommene Instandhaltung informieren.
6. Er muss dem anerkannten Unternehmen auf der Grundlage des Bordbuches alle während des Betriebes 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 anerkannte Unternehmen unterrichten, wenn das Luftfahrzeug verkauft wird.
9. Er muss alle Vorkommnisse, wie in den anzuwendenden Vorschriften gefordert, melden.
10. Er muss das anerkannte Unternehmen regelmäßig über die Flugstunden des Luftfahrzeugs und alle sonstigen Nutzungsdaten wie mit dem anerkannten 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 (M.A.803(c)).
12. Er muss das gemäß M.A. Unterabschnitt G anerkannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit spätestens 30 Tage nach Vollendung jeglicher Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer in Übereinstimmung mit M.A 305(a) unterrichten.

45) In Feld 13 von Absatz 2. AUSFÜLLEN DER FREIGABEBESCHEINIGUNG DURCH DEN AUSSTELLER in Anlage II „EASA-Formular-1“ wird der Wortlaut „- Bezeichnung der Genehmigung nach Unterabschnitt F“ durch „- Die Freigabeerklärung gemäß M.A.613“ ersetzt.

46) Feld 19 von Absatz 2. AUSFÜLLEN DER FREIGABEBESCHEINIGUNG DURCH DEN AUSSTELLER in Anlage II „EASA-Formular-1“ wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

Feld 19 Für alle Instandhaltungsarbeiten, die von nach M.A. Unterabschnitt F genehmigten Instandhaltungsbetrieben ausgeführt worden sind, ist das Kästchen „Andere, in Feld 13 aufgeführte Vorschrift“ anzukreuzen und die Freigabebescheinigung in Feld 13 abzugeben.

Die folgende Freigabeerklärung 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 Teil-M, Unterabschnitt F durchgeführt wurde und dass der Artikel im Hinblick auf diese Arbeit geeignet für die Erteilung einer Freigabe ist.“ DIES IST KEINE FREIGABE GEMÄSS TEIL-145.“

Die Erklärung „wenn in diesem Feld nichts anderes festgelegt ist“ ist für die folgenden Fälle gedacht:

- (a) Fälle, in denen die Instandhaltung nicht zu Ende geführt werden konnte.
 - (b) Fälle, in denen die Instandhaltung abweichend von der durch Teil-M geforderten Norm durchgeführt wurde.
 - (c) Fälle, in denen die Instandhaltung in Übereinstimmung mit einer anderen Vorschrift als 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.

47) In Formular-15b von Anlage III „Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit“ sind die Felder für die 1. und 2. Verlängerung durch folgenden Wortlaut zu ersetzen:

1. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung gemäß M.A.901 befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.
 Datum der Ausstellung: Datum des Ablaufs der Gültigkeit:
 Unterschrift: Berechtigungsnummer:
 Name des Unternehmens: Bezeichnung der Genehmigung:

2. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung gemäß M.A.901 befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.
 Datum der Ausstellung: Datum des Ablaufs der Gültigkeit:
 Unterschrift: Berechtigungsnummer:
 Name des Unternehmens: Bezeichnung der Genehmigung:

48) In Formular-15b von Anlage III „Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit“ wird der Verweis auf „Verordnung (EG) Nr. 1592/2002“ ersetzt durch „Verordnung (EG) Nr. 216/2008“.

49) In Formular-15a von Anlage III „Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit“ wird der Verweis auf „Verordnung (EG) Nr. 1592/2002“ ersetzt durch „Verordnung (EG) Nr. 216/2008“.

50) 2) In Formular 15a von Anlage III „Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit“ wird der Satz „zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden ist“ durch „zum Zeitpunkt der Prüfung für lufttüchtig befunden worden ist“ ersetzt.

51) Am Ende von Formular-15a von Anlage III „Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit“ werden zwei Felder für die 1. und 2. Verlängerung mit folgendem Inhalt hinzugefügt:

1. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung gemäß M.A.901 befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.
 Datum der Ausstellung: Datum des Ablaufs der Gültigkeit:
 Unterschrift: Berechtigungsnummer:
 Name des Unternehmens: Bezeichnung der Genehmigung:

2. Verlängerung: Das Luftfahrzeug wird nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt und hat sich während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung gemäß M.A.901 befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.
 Datum der Ausstellung: Datum des Ablaufs der Gültigkeit:
 Unterschrift: Berechtigungsnummer:
 Name des Unternehmens: Bezeichnung der Genehmigung:

52) In Anlage IV „Kategorien von Genehmigungen“ werden die Punkte 4 und 5 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

4. Eine Klassenberechtigung der Kategorie A beinhaltet, dass der nach M.A. Unterabschnitt F genehmigte Instandhaltungsbetrieb Instandhaltungsarbeiten am Luftfahrzeug und an jeglichen Komponenten (einschließlich Motoren/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 gemäß M.A. Unterabschnitt F solche Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern. Das gilt nicht, wenn ein solcher Ausbau die Notwendigkeit weiterer Instandhaltungsarbeiten mit sich bringt, die nicht unter die Bestimmungen dieses Unterabsatzes fallen. Voraussetzung dafür ist, dass das Instandhaltungsbetriebshandbuch ein Kontrollverfahren enthält, das den Anforderungen des Mitgliedstaates genügt. Der Umfang der Instandhaltung ist dem Abschnitt „Einschränkungen“ unter Angabe des Umfangs der Genehmigung zu entnehmen.
5. Eine Klassenberechtigung der Kategorie B beinhaltet, dass der nach M.A. Unterabschnitt F genehmigte Instandhaltungsbetrieb Instandhaltungsarbeiten an dem/der nicht eingebauten Motor/Hilfsturbine (APU) und an Komponenten des/der Motors/Hilfsturbine in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen des/der Motors/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/die Motor/Hilfsturbine eingebaut sind. Dessen ungeachtet können Instandhaltungsbetriebe mit einer Berechtigung der Kategorie B gemäß M.A. Unterabschnitt F solche Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern. Das gilt nicht, wenn ein solcher Ausbau die Notwendigkeit weiterer Instandhaltungsarbeiten mit sich bringt, die nicht unter die Bestimmungen dieses Unterabsatzes fallen. Der Umfang der Instandhaltung ist dem Abschnitt „Einschränkungen“ unter Angabe des Umfangs der Genehmigung zu entnehmen. Ein nach M.A. Unterabschnitt F genehmigter Instandhaltungsbetrieb mit einer Klassenberechtigung der Kategorie B darf auch Instandhaltungsarbeiten an einem eingebauten Motor während der Wartung durchführen, vorausgesetzt, das Instandhaltungsbetriebshandbuch enthält ein Kontrollverfahren, das den Anforderungen des Mitgliedstaates genügt. Der Arbeitsumfang nach dem Instandhaltungsbetriebshandbuch sollte diese Tätigkeit widerspiegeln, soweit sie durch die Behörde des Mitgliedstaates gestattet ist.

53) Anlage VI „Genehmigungsurkunde Teil-M Abschnitt A Unterabschnitt G Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

Anlage VI

**Genehmigungsurkunde Teil-M Abschnitt A Unterabschnitt G Unternehmen zur
Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

MITGLIEDSTAAT*

Mitgliedstaat der Europäischen Union**

GENEHMIGUNGSURKUNDE

REFERENZ: *XX.MG.XXX (ref. AOC XX.XXX)*

Gemäß der geltenden Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission und unter der Voraussetzung, dass die unten aufgeführten Bedingungen eingehalten werden, erteilt der Mitgliedstaat hiermit

[NAME UND ANSCHRIFT DES UNTERNEHMENS]

als einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Teil-M Abschnitt A Unterabschnitt G 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:

BEDINGUNGEN

1. Diese Genehmigung unterliegt den im Abschnitt „Genehmigungsumfang“ des gemäß Teil-M Abschnitt A Unterabschnitt G anerkannten Handbuchs des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufgeführten Einschränkungen.
2. Diese Genehmigung erfordert die Einhaltung der in dem gemäß Teil-M 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 Teil-M erfüllt.
4. Vorbehaltlich der Einhaltung der oben angeführten Bedingungen behält die vorliegende Genehmigung ihre Gültigkeit für eine unbegrenzte Dauer, sofern sie nicht vorzeitig zurückgegeben, ersetzt, einstweilig außer Kraft gesetzt oder widerrufen worden ist.

Wenn dieses Formular auch für Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verwendet wird, muss die Nummer des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zusätzlich zur Standardnummer als Referenz angegeben werden und die oben angeführte Bedingung 4 wird durch folgende Sonderbedingungen ersetzt:

5. Diese Genehmigung stellt keine Berechtigung zum Betrieb der oben aufgeführten 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/mehrerer Unternehmen(s) als Unterauftragnehmer in Anspruch nimmt, das/die gemäß seinem Qualitätssicherungssystem arbeitet/n, bleibt diese Genehmigung unter der Voraussetzung gültig, dass diese(s) Unternehmen die jeweiligen Vertragsbedingungen erfüllt.
7. Diese Genehmigung wird in Bezug auf die im Luftfahrzeugbetreiberzeugnis angegebenen Eintragungen von Luftfahrzeugen automatisch ungültig, wenn das Luftfahrzeugsbetreiberzeugnis 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 oben angeführten Bedingungen behält die vorliegende Genehmigung ihre Gültigkeit für eine unbegrenzte Dauer, sofern sie nicht vorzeitig 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 _

„*Drittland bzw. EASA, sofern zutreffend/**Bei Drittland bzw. EASA streichen“.

Genehmigungsverzeichnis

Bezeichnung des Unternehmens: [NAME DES UNTERNEHMENS]

Ref.-Nr.:

Luftfahrzeugmuster/ -serie/-gruppe	Prüfung der Lufttüchtigkeit erlaubt	Unternehmen gemäß dem Qualitätssystem
	ja	
	nein	

Dieses Genehmigungsverzeichnis unterliegt den im Abschnitt „Genehmigungsumfang“ des gemäß Teil-M Abschnitt A Unterabschnitt G anerkannten Handbuchs des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufgeführten Einschränkungen.

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

Datum der Erstaussstellung:

Unterschrift:

Datum dieser Revision:

Revisions-Nr.:

Für die zuständige Behörde:

EASA-Formular-14

54) In Anlage VII „Komplexe Instandhaltungsaufgaben“ wird der erste Satz durch folgenden Wortlaut ersetzt:

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:

55) In Anlage VII „Komplexe Instandhaltungsaufgaben“ werden die folgenden Punkte hinzugefügt:

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.
 - (ii) die 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 Löten von Verbindungen abgesehen von kleineren Schweißarbeiten an Abgaseinheiten, die von einem Schweißer mit der entsprechenden Zulassung oder Berechtigung ausgeführt werden, doch ausgenommen den Austausch von Komponenten;
 - (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.
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.

56) Anlage VIII „Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer“ wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

Anlage VIII

Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer

Zusätzlich zu den Anforderungen von Teil-M sind vor der Durchführung von Instandhaltungsaufgaben gemäß der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer folgende Grundsätze zu beachten:

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. Die Piloten/Eigentümer sind

dafür verantwortlich, sich mit den Standards zur fachgerechten Instandhaltung ihres Luftfahrzeugs und mit dem Instandhaltungsprogramm des Luftfahrzeugs vertraut zu machen. Wenn der Pilot/Eigentümer nicht die Befähigung besitzt, die Aufgabe durchzuführen, kann die Aufgabe vom Piloten/Eigentümer nicht freigegeben werden.

- 3 Der Pilot/Eigentümer (oder das von ihm beauftragte Unternehmen gemäß M.A. Unterabschnitt G) 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.

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
- 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 Drehmomentschlüsse und Crimpwerkzeuge) erfordern und/oder
- 5 die Verwendung von Prüfgeräten oder Spezialtests (z. B. NDT, 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 vorgenannten Kriterien 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.

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 Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A. Unterabschnitt G (gegebenenfalls) innerhalb von 30 Tagen

nach Vollendung der Instandhaltungsaufgabe durch den Piloten/Eigentümer gemäß M.A.305(a) unterrichten.

Artikel 3

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

- 1) In Anlage II „Einteilung der Klassen und Kategorien bei den Genehmigungen für Betriebe“ werden die Punkte 4 und 5 durch folgenden Wortlaut ersetzt:
 4. Eine Klassenberechtigung der Kategorie A beinhaltet, dass der nach Teil-145 genehmigte Instandhaltungsbetrieb Instandhaltungsarbeiten am Luftfahrzeug und an jeglichen Komponenten (einschließlich Motoren/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 gemäß Teil-145 solche Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern. Das gilt nicht, wenn ein solcher Ausbau die Notwendigkeit weiterer Instandhaltungsarbeiten mit sich bringt, die nicht unter die Bestimmungen dieses Unterabsatzes fallen. Voraussetzung dafür ist, dass das Instandhaltungsbetriebshandbuch ein Kontrollverfahren enthält, das den Anforderungen des Mitgliedstaates genügt. Der Umfang der Instandhaltung ist dem Abschnitt „Einschränkungen“ unter Angabe des Umfangs der Genehmigung zu entnehmen.
 5. Eine Klassenberechtigung der Kategorie B beinhaltet, dass der nach Teil-145 genehmigte Instandhaltungsbetrieb Instandhaltungsarbeiten an dem/der nicht eingebauten Motor/Hilfsturbine (APU) und an Komponenten des/der Motors/Hilfsturbine in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen des/der Motors/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/die Motor/Hilfsturbine eingebaut sind. Dessen ungeachtet können Instandhaltungsbetriebe mit einer Berechtigung der Kategorie B gemäß Teil-145 solche Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern. Das gilt nicht, wenn ein solcher Ausbau die Notwendigkeit weiterer Instandhaltungsarbeiten mit sich bringt, die nicht unter die Bestimmungen dieses Unterabsatzes fallen. Der Umfang der Instandhaltung ist dem Abschnitt „Einschränkungen“ unter Angabe des Umfangs der Genehmigung zu entnehmen. Ein nach Teil-145 genehmigter Instandhaltungsbetrieb mit einer Klassenberechtigung der Kategorie B darf auch Instandhaltungsarbeiten an einem eingebauten Motor während der Wartung durchführen, vorausgesetzt, das Instandhaltungsbetriebshandbuch enthält ein Kontrollverfahren. Der Arbeitsumfang nach dem Instandhaltungsbetriebshandbuch sollte diese Tätigkeit widerspiegeln, soweit sie durch die Behörde des Mitgliedstaates gestattet ist.

*Artikel 4
Inkrafttreten*

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.

Geschehen zu Brüssel am

Für die Kommission

Mitglied der Kommission