

## ANHANG VI

„ANHANG Vb

**(Teil-ML)**

## INHALT

**ML.1**

## ABSCHNITT A — TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

## UNTERABSCHNITT A — ALLGEMEINES

ML.A.101 Geltungsbereich

## UNTERABSCHNITT B — ZUSTÄNDIGKEIT

ML.A.201 Verantwortlichkeiten

ML.A.202 Meldung besonderer Ereignisse

## UNTERABSCHNITT C — AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

ML.A.301 Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ML.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

ML.A.303 Lufttüchtigkeitsanweisungen

ML.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen

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

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

## UNTERABSCHNITT D — INSTANDHALTUNGSNORMEN

ML.A.401 Instandhaltungsunterlagen

ML.A.402 Durchführung der Instandhaltung

ML.A.403 Mängel am Luftfahrzeug

## UNTERABSCHNITT E — KOMPONENTEN

ML.A.501 Klassifizierung und Einbau

ML.A.502 Instandhaltung von Komponenten

ML.A.503 Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung

ML.A.504 Überwachung nicht betriebstüchtiger Komponenten

## UNTERABSCHNITT H — FREIGABEBESCHEINIGUNG (CRS)

ML.A.801 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

ML.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten

ML.A.803 Berechtigung des Piloten/Eigentümers

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

ML.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

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

ML.A.903 Verfahren zur Prüfung der Lufttüchtigkeit

ML.A.904 Qualifikation des Lufttüchtigkeitsprüfpersonals

ML.A.905 Registerwechsel von Luftfahrzeugen innerhalb der Union

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

ML.A.907 Beanstandungen

## ABSCHNITT B — VERFAHREN FÜR ZUSTÄNDIGE BEHÖRDEN

## UNTERABSCHNITT A — ALLGEMEINES

ML.B.101 Geltungsbereich

ML.B.102 Zuständige Behörde

ML.B.104 Führung der Aufzeichnungen

ML.B.105 Gegenseitiger Informationsaustausch

## UNTERABSCHNITT B — ZUSTÄNDIGKEIT

ML.B.201 Verantwortlichkeiten

## UNTERABSCHNITT C — AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

ML.B.302 Ausnahmen

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

ML.B.304 Widerruf, Aussetzung und Einschränkung

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

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

ML.B.903 Beanstandungen

Anlage I — Vertrag über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Anlage II — Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer

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

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

**ML.1**

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

1. Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von bis zu 2 730 kg,
2. Drehflügler mit einer höchstzulässigen Startmasse von bis zu 1 200 kg, die für höchstens vier Insassen zugelassen sind,
3. sonstige ELA2-Luftfahrzeuge.

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

c) Für die Zwecke dieses Anhangs bezeichnet der Ausdruck

1. „unabhängiges freigabeberechtigtes Personal“ freigabeberechtigtes Personal, das nicht im Auftrag eines genehmigten Instandhaltungsbetriebs arbeitet und das eine der folgenden Anforderungen erfüllt:
  - i) entweder die Anforderungen von Anhang III (Teil-66) oder
  - ii) für Luftfahrzeuge, auf die Anhang III (Teil 66) keine Anwendung findet, die im Eintragungsmitgliedstaat des Luftfahrzeugs geltenden Anforderungen an das freigabeberechtigte Personal;
2. „Instandhaltungsbetrieb“ eine Organisation, die über eine Genehmigung verfügt, die nach einem der folgenden Verfahren erteilt wurde:
  - i) Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F,
  - ii) Anhang II (Teil-145) Abschnitt A,
  - iii) Anhang Vd (Teil-CAO) Abschnitt A.
3. „Eigentümer“ die Person, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zuständig ist, d. h.
  - i) der eingetragene Eigentümer des Luftfahrzeugs oder
  - ii) der Leasingnehmer im Falle eines Leasingvertrags oder
  - iii) der Betreiber.

## ABSCHNITT A

## TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

## UNTERABSCHNITT A

## ALLGEMEINES

**ML.A.101 Geltungsbereich**

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

## UNTERABSCHNITT B

## ZUSTÄNDIGKEIT

**ML.A.201 Verantwortlichkeiten**

- a) Der Eigentümer des Luftfahrzeugs ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich und muss gewährleisten, dass Flüge nur stattfinden, wenn alle folgenden Anforderungen erfüllt sind:
1. das Luftfahrzeug befindet sich in einem lufttüchtigen Zustand;
  2. Betriebs- und Notfallausrüstungen sind korrekt eingebaut und betriebsbereit oder sind deutlich als nicht betriebsbereit gekennzeichnet;
  3. es liegt ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis vor;
  4. die Instandhaltung des Luftfahrzeugs erfolgt nach dem in Punkt ML.A.302 genannten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm (AMP).
- b) Abweichend von Punkt (a) gelten bei geleaseten Luftfahrzeugen die Verantwortlichkeiten nach Punkt (a) für den Leasingnehmer, wenn er entweder im Eintragungsdokument des Luftfahrzeugs oder im Leasingvertrag ausgewiesen ist.
- c) Die Verantwortung für die Durchführung der Instandhaltungsaufgaben liegt bei den Personen oder Organisationen, die Luftfahrzeuge und Komponenten instandhalten.
- d) Die Verantwortung für die zufriedenstellende Durchführung der Vorflugkontrolle liegt beim verantwortlichen Piloten des Luftfahrzeugs. Die Vorflugkontrolle ist von dem Piloten oder einer anderen qualifizierten Person durchzuführen, jedoch nicht notwendigerweise von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder von freigabeberechtigtem Personal.
- e) Für Luftfahrzeuge, die von gewerblichen zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO) und gewerblichen erklärten Ausbildungsorganisationen (DTO) nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 betrieben werden, oder die nicht gemäß Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 (Teil-NCO) betrieben werden oder die im Einklang mit Anhang II (Teil-BOP) Teilabschnitt ADD der Verordnung (EU) 2018/395 oder Anhang II (Teil-SAO) Teilabschnitt DEC der Verordnung (EU) 2018/1976 (\*) betrieben werden muss der Betreiber
1. über eine Genehmigung als CAMO oder CAO für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit seines Luftfahrzeugs gemäß Anhang Vc (Teil-CAMO) oder Anhang Vd (Teil-CAO) verfügen oder ein solches Unternehmen bzw. eine solche Organisation unter Verwendung des Vertrags gemäß Anlage I unter Vertrag nehmen;
  2. sicherstellen, dass alle Instandhaltungsarbeiten von nach Punkt ML.1(c)(2) genehmigten Instandhaltungsbetrieben durchgeführt werden;
  3. sicherstellen, dass die Anforderungen nach Punkt (a) erfüllt sind.
- f) Für Luftfahrzeuge, die nicht unter Punkt (e) fallen, kann der Eigentümer des Luftfahrzeugs, um den Anforderungen nach Punkt (a) zu genügen, die Aufgaben im Zusammenhang mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vertraglich an ein(e) gemäß Anhang Vc (Teil-CAMO) oder Anhang Vd (Teil-CAO) als CAMO oder CAO genehmigte(s) Unternehmen bzw. Organisation vergeben. In diesem Fall hat das unter Vertrag genommene Unternehmen die Verantwortung für die ordnungsgemäße Erfüllung dieser Aufgaben zu tragen, und es ist ein schriftlicher Vertrag gemäß Anlage I dieses Anhangs zu schließen. Schließt der Eigentümer keinen Vertrag mit einem solchen Unternehmen, so ist der Eigentümer für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich.
- g) Der Eigentümer hat der zuständigen Behörde Zugang zum Luftfahrzeug und zu den Luftfahrzeugaufzeichnungen zu gewähren, damit die zuständige Behörde feststellen kann, ob das Luftfahrzeug die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt.

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

**ML.A.202 Meldung besonderer Ereignisse**

- a) Unbeschadet der in Anhang II (Teil-145) und Anhang Vc (Teil-CAMO) genannten Meldepflichten hat jede nach Punkt ML.A.201 verantwortliche Personen oder Organisation jeden an einem Luftfahrzeug oder einer Komponente festgestellten Zustand zu melden, der die Flugsicherheit gefährdet, und zwar
1. der vom Eintragungsmitgliedstaat des Luftfahrzeugs benannten zuständigen Behörde und, sofern abweichend vom Eintragungsmitgliedstaat, der vom Mitgliedstaat des Betreibers benannten zuständigen Behörde;
  2. der für die Musterbauart oder die Ergänzungen zur Musterbauart verantwortlichen Organisation.
- b) Die in Punkt (a) genannten Meldungen müssen in einer Weise erfolgen, die von der nach Punkt (a) zuständigen Behörde festgelegt wurde, wobei die meldende Person oder Organisation alle einschlägigen Informationen über den ihr bekannten Zustand angeben muss.
- c) Erfolgt die Instandhaltung oder die Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs auf der Grundlage eines schriftlichen Vertrags, hat die für diese Tätigkeiten verantwortliche Person oder Organisation jeden in Punkt (a) genannten Zustand auch dem Eigentümer des Luftfahrzeugs sowie, falls abweichend, dem bzw. des betreffenden CAMO oder CAO zu melden.
- d) Die Person oder Organisation legt die in den Punkten (a) und (c) genannten Meldungen sobald wie möglich, jedoch nicht später als 72 Stunden ab dem Zeitpunkt vor, an dem die Person oder Organisation den Zustand festgestellt hat, der Gegenstand der Meldung ist, sofern nicht außergewöhnliche Umstände dem entgegenstehen.

## UNTERABSCHNITT C

## AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

**ML.A.301 Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

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

- a) die Durchführung von Vorflugkontrollen;
- b) die – je nach Sachlage – in Übereinstimmung mit den in Punkt ML.A.304 bzw. Punkt ML.A.401 genannten Unterlagen erfolgende Korrektur von Mängeln oder Schäden, die den sicheren Betrieb beeinträchtigen, unter Berücksichtigung der Mindestausrüstungsliste (MEL) und der Konfigurationsabweichungsliste, sofern vorhanden;
- c) die Durchführung sämtlicher Instandhaltung in Einklang mit dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm nach Punkt ML.A.302;
- d) die Befolgung aller zutreffenden
1. Lufttüchtigkeitsanweisungen (AD),
  2. betrieblichen Anweisungen mit einer Auswirkung auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit,
  3. von der Agentur vorgegebenen Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit,
  4. von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem erlassenen Maßnahmen,
- e) die Durchführung von Änderungen und Reparaturen in Übereinstimmung mit Punkt ML.A.304,
- f) Instandhaltungstestflüge, falls erforderlich.

**ML.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm**

- a) Die Instandhaltung jedes Luftfahrzeugs ist gemäß einem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm zu gestalten.
- b) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm und alle nachfolgenden Änderungen müssen entweder
1. vom Eigentümer gemäß Punkt ML.A.302(c)(7) erklärt werden, wenn die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs nicht von einem CAMO oder einer CAO geführt wird; oder
  2. von dem bzw. der für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlichen CAMO oder CAO genehmigt werden.

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

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

2. muss entweder
  - a) die Aufgaben oder Inspektionen gemäß dem unter Punkt (d) genannten geltenden Mindestinspektionsprogramm (MIP) oder
  - b) die Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) umfassen, die vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung (DAH) herausgegeben wurden;
3. kann zusätzliche Instandhaltungsmaßnahmen zu den in Punkt (c)(2) genannten oder alternative Instandhaltungsmaßnahmen zu den unter Punkt (c)(2)(b) genannten Instandhaltungsmaßnahmen enthalten, und zwar auf Vorschlag des Eigentümers, des CAMO oder der CAO, sobald sie gemäß Punkt (b) genehmigt oder erklärt wurden. Alternative Instandhaltungsmaßnahmen zu den in Punkt (c)(2)(b) genannten dürfen nicht weniger restriktiv sein als die im geltenden Mindestinspektionsprogramm festgelegten Maßnahmen;
4. muss alle zwingend vorgeschriebenen Angaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten, beispielsweise Lufttüchtigkeitsanweisungen mit Wiederholungsintervallen, den Abschnitt über Beschränkungen der Lufttüchtigkeit (ALS) der Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) und im Datenblatt der Musterzulassung (TCDS) enthaltene besondere Anforderungen an die Instandhaltung;
5. muss Angaben zu allen aufgrund des spezifischen Luftfahrzeugmusters, der Konfiguration des Luftfahrzeugs sowie Art und Spezifität des Betriebs durchzuführenden zusätzlichen Instandhaltungsaufgaben enthalten, wobei mindestens folgende Elemente zu berücksichtigen sind:
  - a) spezifische eingebaute Geräte und Änderungen des Luftfahrzeugs;
  - b) an dem Luftfahrzeug vorgenommene Reparaturen;
  - c) Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung und flugsicherheitsrelevante Komponenten;
  - d) Instandhaltungsempfehlungen, beispielsweise die Zeit zwischen Überholungen (TBO), die durch Service Bulletins, Service Letters und sonstige fakultative Serviceinformationen abgegeben werden;
  - e) geltende betriebliche Anweisungen oder Anforderungen in Bezug auf die regelmäßige Inspektion bestimmter Ausrüstungen;
  - f) besondere Betriebsgenehmigungen;
  - g) Nutzung des Luftfahrzeugs und Betriebsumfeld.
6. muss ermitteln, ob die Piloten/Eigentümer zur Durchführung der Instandhaltung berechtigt sind;
7. muss, sofern die Erklärung durch den Eigentümer erfolgt, eine unterzeichnete Erklärung enthalten, in der der Eigentümer erklärt, dass dies das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug mit dem betreffenden Eintragungszeichen ist und dass er die volle Verantwortung für seine Inhalte und vor allem für etwaige Abweichungen von den Empfehlungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung übernimmt;
8. muss, nachdem es vom CAMO oder von der CAO genehmigt wurde, von diesem Unternehmen bzw. dieser Organisation unterzeichnet werden, das bzw. die die Aufzeichnungen zusammen mit der Begründung etwaiger Abweichungen von den Empfehlungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung aufzubewahren hat;
9. muss mindestens einmal jährlich auf seine Wirksamkeit hin überprüft werden. Diese Überprüfung hat entweder
  - a) in Verbindung mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs die Person durchzuführen, die die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs überprüft;
  - b) das CAMO oder die CAO durchzuführen, das bzw. die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs in den Fällen führt, in denen die Überprüfung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms nicht in Verbindung mit einer Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgt.

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

d) Ein Mindestinspektionsprogramm

1. muss folgende Inspektionsintervalle umfassen:
  - a) für Flugzeuge, Reisemotorsegler (TMG) und Ballone alle Jahres- bzw. 100-Stunden-Intervalle, je nachdem, was früher eintritt, wobei eine Toleranz von einem Monat bzw. 10 Stunden angewandt werden kann. Das nächste Intervall ist ab dem Zeitpunkt der Inspektion zu berechnen;
  - b) für Segelflugzeuge und Motorsegler (außer TMG) alle Jahresintervalle, auf die eine Toleranz von einem Monat verwendet werden kann. Das nächste Intervall ist ab dem Zeitpunkt der Inspektion zu berechnen;

2. muss je nach Luftfahrzeugmuster Folgendes umfassen:
  - a) Wartungsaufgaben gemäß den Anforderungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung;
  - b) Inspektion der Markierungen;
  - c) Überprüfung von Wägungsaufzeichnungen und Wägung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, der Verordnung (EU) 2018/395 und der Verordnung (EU) 2018/1976;
  - d) Funktionsprüfung des Transponders (sofern eingebaut);
  - e) Funktionsprüfung des Pitot-Statik-Systems;
  - f) bei Flugzeugen:
    - i) Funktionsprüfungen von Leistung und Drehzahl (RPM), Magnetzündern, Kraftstoff- und Öldruck, Motortemperaturen;
    - ii) bei Motoren mit automatischer Motorsteuerung das veröffentlichte Verfahren für den Prüflauf;
    - iii) bei Motoren mit Trockensumpfschmierung, Motoren mit Turboladern und flüssigkeitsgekühlten Motoren Funktionsprüfung auf Anzeichen von Störungen des Flüssigkeitskreislaufs;
  - g) Inspektion des Zustands und der Befestigung der strukturellen Elemente, Systeme und Komponenten für die folgenden Bereiche:
    - i) für Flugzeuge:

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

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

Hülle, Brenner, Korb, Kraftstoffbehälter, Ausrüstungen und Instrumente;
    - iv) für Gasballone:

Hülle, Korb, Ausrüstungen und Instrumente.

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

- e) Abweichend von den Punkten (b) und (c) ist eine Erklärung des Eigentümers bzw. eine Genehmigung durch ein CAMO oder eine CAO nicht erforderlich, und ein Dokument über das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm muss nicht vorgelegt werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
  1. alle vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung herausgegebenen Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit werden ohne Abweichungen befolgt;
  2. alle durch Service Bulletins, Service Letters und sonstige fakultative Serviceinformationen abgegebenen Instandhaltungsempfehlungen, beispielsweise die Zeit zwischen Überholungen (TBO), werden ohne Abweichungen befolgt;
  3. es sind keine zusätzlichen Instandhaltungsaufgaben auszuführen, die sich aus Folgendem ergeben:
    - a) spezifische eingebaute Geräte und Änderungen des Luftfahrzeugs;
    - b) an dem Luftfahrzeug vorgenommene Reparaturen;
    - c) Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung und flugsicherheitsrelevante Komponenten;
    - d) besondere Betriebsgenehmigungen;
    - e) Nutzung des Luftfahrzeugs und Betriebsumfeld.
  4. Piloten/Eigentümer sind zur Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer berechtigt.

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

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

#### **ML.A.303 Lufttüchtigkeitsanweisungen**

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

#### **ML.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen**

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

- a) den von der Agentur genehmigten Unterlagen; oder
- b) den von einem nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 zugelassenen Entwicklungsbetrieb genehmigten Unterlagen; oder
- c) den in den Anforderungen nach Anhang I (Teil-21) Punkt 21.A.90B bzw. Punkt 21.A.431B der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 enthaltenen Unterlagen.

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

- a) Nach Beendigung von Instandhaltungsarbeiten muss die zugehörige Freigabebescheinigung (CRS) gemäß Punkt ML.A.801 im System der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs erfasst werden. Jede Eintragung hat so bald wie möglich, spätestens jedoch 30 Tage nach Abschluss der Instandhaltungsaufgabe zu erfolgen.
- b) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen – je nach Sachlage – aus einem Luftfahrzeug-Bordbuch, einem oder mehreren Motorbetriebstagebüchern oder den Betriebsblättern der Motorbaugruppen, einem oder mehreren Betriebstagebüchern für Propeller und den Betriebsblättern für Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung bestehen.
- c) In die Luftfahrzeug-Bordbücher müssen das Luftfahrzeugmuster und das Eintragungskennzeichen sowie das Datum zusammen mit der Gesamtflugzeit, den Flugzyklen und den Landungen eingetragen werden.
- d) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen folgende Angaben enthalten:
  1. den aktuellen Stand der von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem erlassenen Maßnahmen;
  2. den aktuellen Stand der Änderungen, Reparaturen und sonstigen Instandhaltungsempfehlungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung;
  3. den aktuellen Stand der Einhaltung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms;
  4. den aktuellen Stand der Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung;
  5. den aktuellen Wägebericht;
  6. die aktuelle Liste aufgeschobener Instandhaltungsarbeiten.
- e) Zusätzlich zur genehmigten Freigabebescheinigung, EASA-Formblatt 1 entsprechend Anhang I (Teil-M) Anlage II oder einer gleichwertigen Bescheinigung, müssen die folgenden, für alle eingebauten Komponenten (z. B. Motor, Propeller, Motorbaugruppe oder Komponente mit Lebensdauerbegrenzung) relevanten Angaben in das jeweilige Motor- oder Propeller-Betriebstagebuch, das Betriebsblatt für die Motorbaugruppe oder für Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung aufgenommen werden:
  1. Kennzeichnung der Komponente;
  2. das Muster, die Seriennummer und, sofern zutreffend, das Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs, des Motors, des Propellers, der Motorbaugruppe oder der Komponente mit Lebensdauerbegrenzung, in das/den/die die betreffende Komponente eingebaut wurde, zusammen mit dem Bezug auf den Einbau und den Ausbau der Komponente;

3. das Datum zusammen mit der von der betreffenden Komponente zurückgelegten Gesamtflugzeit, den Flugzyklen, den Landungen und der Kalenderzeit, sofern für die betreffende Komponente relevant;
  4. die für die Komponente geltenden Angaben nach Punkt d.
- f) Die für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und die Aufgaben nach Punkt ML.A.201 verantwortliche Person oder Organisation muss die Aufzeichnungen nach Punkt ML.A.305 führen und der zuständigen Behörde auf deren Verlangen vorlegen.
- g) Alle Einträge in die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen klar und genau sein. Wenn es erforderlich ist, einen Eintrag zu korrigieren, so muss die Korrektur in einer Weise erfolgen, die den Originaleintrag deutlich erkennen lässt.
- h) Ein Eigentümer muss sicherstellen, dass ein System eingerichtet wird, um die im Folgenden angegebenen Aufzeichnungen für die vorgeschriebenen Zeiträume aufzubewahren:
1. sämtliche ausführlichen Instandhaltungsaufzeichnungen für das Luftfahrzeug und für darin eingebaute lebensdauerbegrenzte Komponenten bis zu dem Zeitpunkt, an dem die darin enthaltenen Informationen von neuen, in Umfang und Detail gleichwertigen Informationen ersetzt werden, jedoch für mindestens 36 Monate nach Freigabe des Luftfahrzeugs oder der Komponente;
  2. die Gesamtdauer, d. h. Stunden, Kalenderzeit, Zyklen und Landungen, während der das Luftfahrzeug und alle lebensdauerbegrenzten Komponenten in Betrieb waren, für mindestens zwölf Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurde;
  3. die Zeit, d. h. Stunden, Kalenderzeit, Zyklen und Landungen, je nach Zweckmäßigkeit, seit der letzten planmäßigen Instandhaltung der lebensdauerbegrenzten Komponente, mindestens bis zu einer erneuten planmäßigen Instandhaltung in gleichwertigem Umfang und Detail;
  4. den gültigen Stand der Einhaltung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms, zumindest bis die planmäßige Instandhaltung des Luftfahrzeugs oder der Komponente durch andere planmäßige, in Umfang und Detail gleichwertige Instandhaltungsarbeiten ersetzt werden;
  5. den gültigen Stand der auf das Luftfahrzeug und die Komponente anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen für mindestens zwölf Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurde;
  6. Einzelheiten aktueller Änderungen und Reparaturen an dem Luftfahrzeug, dem (den) Motor(en), Propeller(n) und allen anderen für die Lufttüchtigkeit wesentlichen Komponenten mindestens zwölf Monate, nachdem sie auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurden.

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

- a) Wird ein Luftfahrzeug auf Dauer von einem Eigentümer an einen anderen übergeben, so muss der übergebende Eigentümer sicherstellen, dass die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Punkt ML.A.305 ebenfalls übergeben werden.
- b) Der Eigentümer muss sicherstellen, dass bei vertraglicher Verpflichtung eines CAMO oder einer CAO die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Punkt ML.A.305 ebenfalls an dieses Unternehmen übergeben werden.
- c) Die Fristen für die Aufbewahrung der Aufzeichnungen nach Punkt ML.A.305(h) gelten weiterhin für den neuen Eigentümer bzw. das CAMO oder die CAO.

#### UNTERABSCHNITT D

#### INSTANDHALTUNGSNORMEN

#### **ML.A.401 Instandhaltungsunterlagen**

- a) Die Person oder Organisation, die ein Luftfahrzeug instandhält, darf bei der Durchführung der Instandhaltung nur die anzuwendenden Instandhaltungsunterlagen verwenden.
- b) Im Sinne dieses Anhangs gelten als anzuwendende Instandhaltungsunterlagen:
  1. alle geltenden Anforderungen, Verfahren, Standards oder Informationen, die von der zuständigen Behörde oder der Agentur herausgegeben werden;
  2. alle anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen;
  3. alle anzuwendenden Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die von Inhabern von Musterzulassungen und Ergänzungen zu Musterzulassungen und jeglichen anderen Organisationen herausgegeben wurden, die gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 diese Angaben veröffentlichen;
  4. alle anzuwendenden Unterlagen, die gemäß Punkt 145.A.45(d) herausgegeben werden.



**ML.A.402 Durchführung der Instandhaltung**

- a) Die Instandhaltung ist von Instandhaltungsbetrieben durchzuführen, die – je nach Sachlage – über eine Genehmigung nach Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F, Anhang II (Teil-145) oder Anhang Vd (Teil-CAO) verfügen.
- b) Im Fall von Instandhaltungsarbeiten, die nicht gemäß Punkt (a) durchgeführt werden, muss die Person, die die Instandhaltung durchführt,
1. für die durchgeführten Aufgaben wie in diesem Anhang vorgeschrieben, qualifiziert sein;
  2. sicherstellen, dass der Bereich, in dem die Instandhaltung durchgeführt wird, aufgeräumt und frei von Schmutz und Verunreinigung ist;
  3. die Methoden, Techniken, Standards und Anweisungen anwenden, die in den Instandhaltungsunterlagen nach Punkt ML.A.401 festgelegt sind;
  4. die Werkzeuge, Ausrüstungen und Materialien verwenden, die in den Instandhaltungsunterlagen nach Punkt ML.A.401 festgelegt sind. Falls erforderlich, müssen Werkzeuge und Ausrüstungen mittels eines amtlich anerkannten Standards geprüft und kalibriert werden;
  5. sicherstellen, dass die Instandhaltung innerhalb der auf die Umgebung anzuwendenden Einschränkungen durchgeführt wird, die in den Instandhaltungsunterlagen nach Punkt ML.A.401 festgelegt sind;
  6. sicherstellen, dass bei ungünstigen Witterungsverhältnissen oder einer langwierigen Instandhaltung geeignete Einrichtungen genutzt werden;
  7. sicherstellen, dass das Risiko mehrfacher Fehler bei der Instandhaltung und das Risiko einer Wiederholung von Fehlern bei identischen Instandhaltungsarbeiten minimiert wird;
  8. sicherstellen, dass nach der Durchführung kritischer Instandhaltungsarbeiten eine Methode zur Fehlererkennung angewandt wird;
  9. nach Beendigung der Instandhaltung eine generelle Prüfung vornehmen, ob alle Werkzeuge, Ausrüstungen und überschüssigen Teile oder Materialien aus dem Luftfahrzeug oder von der Komponente entfernt wurden und alle abgenommenen Abdeckplatten wieder angebracht wurden.
  10. sicherstellen, dass die durchgeführte Instandhaltung insgesamt ordnungsgemäß aufgezeichnet und dokumentiert wird.

**ML.A.403 Mängel am Luftfahrzeug**

- a) Mängel am Luftfahrzeug, durch die die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet wird, müssen vor einem weiteren Flug behoben werden.
- b) Folgende Personen können entscheiden, ob ein Mangel die Flugsicherheit nicht ernsthaft gefährdet, und die Behebung des Mangels zurückstellen:
1. der Pilot in Bezug auf Mängel, die nicht erforderliche Luftfahrzeugausrüstung betreffen;
  2. der Pilot bei Verwendung der Mindestausrüstungsliste in Bezug auf Mängel, die die erforderliche Luftfahrzeugausrüstung betreffen – andernfalls kann die Behebung dieser Mängel nur vom freigabeberechtigten Personal zurückgestellt werden;
  3. der Pilot in Bezug auf andere als die unter Punkt (b)(1) und (2) genannten Mängel, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
    - i) das Luftfahrzeug wird gemäß Anhang VII (Teil-NCO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 betrieben oder, im Fall von Ballonen oder Segelflugzeugen, nicht gemäß Anhang II (Teil-BOP) Teilabschnitt ADD der Verordnung (EU) 2018/395 bzw. nicht gemäß Anhang II (Teil-SAO) Teilabschnitt DEC der Verordnung (EU) 2018/1976 betrieben;
    - ii) der Pilot stellt die Behebung des Mangels mit Zustimmung des Eigentümers des Luftfahrzeugs oder gegebenenfalls des bzw. der unter Vertrag genommenen CAMO oder CAO zurück;
  4. das entsprechend qualifizierte freigabeberechtigte Personal für andere als die unter Punkt (b)(1) und (2) genannten Mängel, sofern die in Punkt (3)(i) und (ii) genannten Bedingungen nicht erfüllt sind.
- c) Luftfahrzeugmängel, die die Flugsicherheit nicht ernsthaft gefährden, müssen so schnell wie möglich nach dem Zeitpunkt ihrer Feststellung und innerhalb der in den Instandhaltungsunterlagen festgelegten Fristen behoben werden.
- d) Sämtliche vor dem Flug nicht behobenen Mängel müssen in dem in Punkt ML.A.305 genannten System zur Erfassung der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erfasst werden und dem Piloten muss eine Aufzeichnung zur Verfügung stehen.

## UNTERABSCHNITT E

## KOMponentEN

**ML.A.501 Klassifizierung und Einbau**

- a) Sofern in Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F, Anhang II (Teil-145), Anhang Vd (Teil-CAO) dieser Verordnung und Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 nichts anderes angegeben ist, kann eine Komponente nur dann eingebaut werden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- i) sie befindet sich in einem zufriedenstellenden Zustand;
  - ii) sie wurde gemäß dem EASA-Formblatt 1 oder einem gleichwertigen Dokument nach Anhang I (Teil-M) Anlage II freigegeben;
  - iii) sie wurde nach Anhang I (Teil-21) Unterabschnitt Q der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 gekennzeichnet.
- b) Bevor eine Komponente in ein Luftfahrzeug eingebaut wird, muss die Person oder der genehmigte Instandhaltungsbetrieb sicherstellen, dass die betreffende Komponente für den Einbau geeignet ist, falls verschiedene Änderungsbedingungen oder andere Konfigurationen aufgrund einer Lufttüchtigkeitsanweisung anwendbar sind.
- c) Standardteile dürfen nur dann in ein Luftfahrzeug oder eine Komponente eingebaut werden, wenn dieses spezielle Standardteil in den Instandhaltungsunterlagen aufgeführt ist. Standardteile dürfen nur dann eingebaut werden, wenn für sie ein Konformitätsnachweis mit einem Verweis auf den geltenden Standard vorliegt und ihre Herkunft in angemessener Weise nachvollziehbar ist.
- d) Roh- und Verbrauchsmaterial darf für ein Luftfahrzeug oder eine Komponente nur verwendet werden, sofern
- i) der Hersteller des Luftfahrzeugs oder der Komponente die Verwendung von Roh- oder Verbrauchsmaterial in den einschlägigen Instandhaltungsunterlagen oder nach Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F, Anhang II (Teil-145) oder Anhang Vd (Teil-CAO) gestattet;
  - ii) dieses Material die erforderliche Spezifikation erfüllt und seine Herkunft in angemessener Weise nachvollziehbar ist;
  - iii) sämtliche Materialien mit einem Beleg versehen sind, der sich eindeutig auf das jeweilige Material bezieht und der eine Erklärung hinsichtlich seiner Übereinstimmung mit einer Spezifikation sowie einen Hinweis auf die Herstellungs- und Bezugsquelle enthält.
- e) Im Fall von Ballonen, bei denen unterschiedliche Kombinationen von Körben, Brennern und Kraftstoffzylindern für eine bestimmte Hülle möglich sind, muss die Person, die sie einbaut, sicherstellen, dass
1. der Korb, der Brenner und/oder die Kraftstoffzylinder gemäß dem Datenblatt der Musterzulassung oder anderen darin genannten Unterlagen eingebaut werden können;
  2. der Korb, der Brenner und/oder die Kraftstoffzylinder sich in betriebsfähigem Zustand befinden und über geeignete Instandhaltungsaufzeichnungen verfügen.

**ML.A.502 Instandhaltung von Komponenten**

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

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

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

#### ML.A.503 Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung

- a) Der Begriff „Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung“ umfasst folgende Komponenten:
1. Komponenten mit einer Begrenzung der zugelassenen Lebensdauer, die am Ende der Lebensdauer ausgemustert werden sollten, und
  2. Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung, die am Ende der Lebensdauer einer Instandhaltung unterzogen werden müssen, um ihre Betriebstüchtigkeit wiederherzustellen.
- b) Eingebaute Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung dürfen die in dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm und den Lufttüchtigkeitsanweisungen vorgeschriebene genehmigte Lebensdauer – vorbehaltlich der Bestimmungen von Punkt ML.A.504(c) – nicht überschreiten.
- c) Die genehmigte Lebensdauer wird, je nach Zweckmäßigkeit, als Kalenderzeit, Flugstunden, Anzahl der Landungen oder Zyklen angegeben.
- d) Am Ende der genehmigten Lebensdauerbegrenzung muss die Komponente zur Instandhaltung oder, im Fall von Komponenten mit einer Begrenzung der zugelassenen Lebensdauer, zur Entsorgung aus dem Luftfahrzeug ausgebaut werden.

#### ML.A.504 Überwachung nicht betriebstüchtiger Komponenten

- a) Eine Komponente gilt als nicht betriebstüchtig, wenn einer der folgenden Umstände zutrifft:
1. Ablauf der im Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm festgelegten Lebensdauer der Komponente;
  2. Nichterfüllung der geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen und anderer von der Agentur zwingend vorgeschriebener Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit;
  3. Fehlen notwendiger Informationen zur Bestimmung des Lufttüchtigkeitsstatus der Komponente oder ihrer Eignung für den Einbau;
  4. nachweisliche Mängel oder Fehlfunktionen der Komponente;
  5. eine Störung oder ein Unfall, die bzw. der die Betriebstüchtigkeit der Komponente beeinträchtigen könnte.
- b) Nicht betriebstüchtige Komponenten müssen
1. als nicht betriebstüchtig gekennzeichnet und an einem sicheren Ort unter der Kontrolle eines genehmigten Instandhaltungsbetriebs oder unabhängigen freigabeberechtigten Personals gelagert werden, bis eine Entscheidung über den künftigen Status dieser Komponenten getroffen ist;
  2. als nicht betriebstüchtig gekennzeichnet werden von der Person oder der Organisation, die die Komponenten für nicht betriebstüchtig erklärt hat; sie sind dem Eigentümer des Luftfahrzeugs zur Verwahrung zu übergeben, nachdem eine solche Übergabe in den Instandhaltungsaufzeichnungen von Luftfahrzeugen nach Punkt ML.A.305 dokumentiert wurde.

- c) Komponenten, die ihre zugelassene Lebensdauer erreicht haben oder die mit einem/einer nicht reparierbaren Mangel bzw. Fehlfunktion behaftet sind, müssen als „nicht wiederverwendbar“ ausgewiesen werden und dürfen nicht mehr in das System für die Komponentenzufuhr zurückfließen, es sei denn, ihre Lebensdauer wurde verlängert oder eine Lösung zu ihrer Reparatur wurde nach Punkt ML.A.304 genehmigt.
- d) Jede nach Punkt ML.A.201 verantwortliche Person oder Organisation hat im Fall einer als „nicht wiederverwendbar“ eingestuften Komponente gemäß Punkt (c) eine der folgenden Maßnahmen zu ergreifen:
  - 1. eine solche Komponente an einem Ort gemäß Punkt (b)(1) aufzubewahren;
  - 2. dafür zu sorgen, dass die Komponente so verändert wird, dass sie weder wirtschaftlich verwertet noch repariert werden kann, bevor die Verantwortung für eine solche Komponente abgegeben wird.
- e) Unbeschadet Punkt (d) kann eine nach Punkt ML.A.201 verantwortliche Person oder Organisation die Verantwortung für Komponenten, die als nicht wiederverwendbar eingestuft sind, an einen Schulungs- oder Forschungsbetrieb übertragen, ohne dass diese Komponente verändert wird.

## UNTERABSCHNITT H

## FREIGABEBESCHEINIGUNG (CRS)

**ML.A.801 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge**

- a) Nachdem die erforderliche Instandhaltung an einem Luftfahrzeug ordnungsgemäß ausgeführt worden ist, muss eine Freigabebescheinigung ausgestellt werden.
- b) Die Freigabebescheinigung ist auszustellen
  - 1. durch entsprechendes freigabeberechtigtes Personal im Auftrag des genehmigten Instandhaltungsbetriebs oder
  - 2. durch unabhängiges freigabeberechtigtes Personal oder
  - 3. durch den Piloten/Eigentümer nach Punkt ML.A.803.
- c) Abweichend von Punkt (b) kann der Eigentümer im Falle unvorhergesehener Umstände, in denen ein Luftfahrzeug an einem Ort außer Betrieb gesetzt ist, an dem kein genehmigter Instandhaltungsbetrieb oder entsprechendes freigabeberechtigtes Personal zur Verfügung steht, jeder Person mit nicht weniger als drei Jahren angemessener Instandhaltungserfahrung, die ordnungsgemäß qualifiziert ist, die Genehmigung für die Instandhaltung gemäß der in Unterabschnitt D dieses Anhangs dargelegten Standards und für die Freigabe des Luftfahrzeugs erteilen. Der Eigentümer muss in diesem Fall
  - 1. Angaben zu allen durchgeführten Arbeiten und zu den Qualifikationen der Person, die die Bescheinigung erteilt hat, erlangen und in den Luftfahrzeugaufzeichnungen aufbewahren;
  - 2. sicherstellen, dass jede solche Instandhaltung gemäß Punkt ML.A.801(b) bei nächster Gelegenheit, jedoch innerhalb von höchstens sieben Tagen oder, im Fall von Luftfahrzeugen, die gemäß Anhang VII (Teil-NCO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 betrieben werden, oder, im Fall von Ballonen, die nicht gemäß Anhang II (Teil-BOP) Teilabschnitt ADD der Verordnung (EU) 2018/395 betrieben werden, oder, im Fall von Segelflugzeugen, die nicht gemäß Anhang II (Teil-SAO) Teilabschnitt DEC der Verordnung (EU) 2018/1976 betrieben werden, innerhalb eines Zeitraums von höchstens 30 Tagen nochmals geprüft und freigegeben wird;
  - 3. das bzw. die unter Vertrag genommene CAMO oder CAO oder – in Ermangelung eines solchen Vertrags – die zuständige Behörde innerhalb von sieben Tagen nach Erteilung einer solchen Genehmigung benachrichtigen.
- d) Im Fall einer Freigabe nach Punkt (b)(1) oder (2) kann das freigabeberechtigte Personal bei der Durchführung der Instandhaltungsaufgaben von Personen unterstützt werden, die seiner direkten und ständigen Kontrolle unterliegen.
- e) Eine Freigabebescheinigung muss mindestens folgende Angaben enthalten:
  - 1. grundlegende Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung;
  - 2. das Datum, an dem die Instandhaltung abgeschlossen wurde;
  - 3. die Identität des Betriebs oder der Person, der/die die Freigabe erteilt, d. h. entweder
    - i) das Aktenzeichen der Genehmigung des Instandhaltungsbetriebs und des freigabeberechtigten Personals, das die Freigabebescheinigung ausgestellt hat, oder
    - ii) im unter Punkt (b)(2) genannten Fall – die Identität und gegebenenfalls die Lizenznummer des unabhängigen freigabeberechtigten Personals, das die Freigabebescheinigung ausgestellt hat;
  - 4. etwaige Einschränkungen der Lufttüchtigkeit oder des Luftfahrzeugbetriebs.

- f) Abweichend von Punkt (a) und unbeschadet Punkt (g) kann für den Fall, dass die erforderliche Instandhaltung nicht abgeschlossen werden kann, eine Freigabebescheinigung mit den genehmigten Einschränkungen für das Luftfahrzeug ausgestellt werden. In diesem Fall sind im Rahmen der nach Punkt (e)(4) erforderlichen Angaben in der Freigabebescheinigung die unvollständige Instandhaltung sowie etwaige Einschränkungen der Lufttüchtigkeit oder des Betriebs zu vermerken.
- g) Eine Freigabebescheinigung darf nicht ausgestellt werden, wenn die Nichteinhaltung von Anforderungen dieses Anhangs bekannt ist, durch die die Flugsicherheit gefährdet wird.

#### **ML.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten**

- a) Nachdem die erforderliche Instandhaltung einer Luftfahrzeugkomponente ordnungsgemäß ausgeführt worden ist, muss eine Freigabebescheinigung für Komponenten nach Punkt ML.A.502 ausgestellt werden.
- b) Die Freigabebescheinigung (EASA-Formblatt 1) nach Anhang I (Teil-M) Anlage II stellt die Freigabebescheinigung für Komponenten dar, es sei denn, eine solche Instandhaltung wird nach Punkt ML.A.502(b) auf Luftfahrzeugebene freigegeben.

#### **ML.A.803 Berechtigung des Piloten/Eigentümers**

- a) Um sich als Pilot/Eigentümer zu qualifizieren, muss eine Person
  - 1. im Besitz einer gültigen Pilotenlizenz oder gleichwertigen Lizenz sein, die von einem Mitgliedstaat mit der entsprechenden Muster- oder Klassenberechtigung ausgestellt oder validiert wurde;
  - 2. Eigentümer des Luftfahrzeugs sein, und zwar entweder als alleiniger Eigentümer oder als Miteigentümer; dieser Eigentümer muss entweder
    - i) eine der auf dem Eintragungsformular angegebenen natürlichen Personen sein oder
    - ii) Mitglied einer Rechtsperson zu Freizeit Zwecken ohne Erwerbsabsicht sein, die auf dem Eintragungsdokument als Eigentümer oder Betreiber angegeben ist, wobei das betreffende Mitglied direkt am Entscheidungsprozess der Rechtsperson beteiligt und von dieser dazu bestimmt sein muss, die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer durchzuführen.
- b) Für Luftfahrzeuge, die gemäß Anhang VII (Teil-NCO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 betrieben werden, oder, im Fall von Ballonen, nicht gemäß Anhang II (Teil-BOP) Teilabschnitt ADD der Verordnung (EU) 2018/395 betrieben werden, oder, im Fall von Segelflugzeugen, nicht nach Anhang II (Teil-SAO) Teilabschnitt DEC der Verordnung (EU) 2018/1976 betrieben werden, kann der Pilot/Eigentümer nach der eingeschränkten Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer gemäß Anlage II dieses Anhangs eine Freigabebescheinigung ausstellen.
- c) Die Freigabebescheinigung muss in die Bordbücher eingegeben werden und grundlegende Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung und den verwendeten Instandhaltungsunterlagen enthalten sowie das Datum, an dem die Instandhaltung abgeschlossen wurde, die Identität, die Unterschrift und die Nummer der Pilotenlizenz (oder einer gleichwertigen Lizenz) des Piloten/Eigentümers, der eine solche Bescheinigung ausstellt.

#### UNTERABSCHNITT I

#### *BESCHEINIGUNG ÜBER DIE PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT (ARC)*

#### **ML.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen**

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

- a) Nach Abschluss einer zufriedenstellenden Überprüfung der Lufttüchtigkeit muss eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit entsprechend Anlage IV (EASA-Formblatt 15c) dieses Anhangs ausgestellt werden. Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit hat eine Gültigkeitsdauer von einem Jahr.
- b) Die Prüfung der Lufttüchtigkeit und die Ausstellung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit sind gemäß Punkt ML.A.903 durchzuführen, und zwar entweder
  - 1. von der zuständigen Behörde oder
  - 2. von einem bzw. einer ordnungsgemäß genehmigten CAMO oder CAO oder
  - 3. von dem genehmigten Instandhaltungsbetrieb, der die 100-Stunden- oder Jahresinspektion gemäß Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm durchführt, oder

4. für Luftfahrzeuge, die gemäß Anhang VII (Teil-NCO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 betrieben werden, oder, im Fall von Ballonen, die nicht gemäß Anhang II (Teil-BOP) Teilabschnitt ADD der Verordnung (EU) 2018/395 betrieben werden, oder, im Fall von Segelflugzeugen, die nicht gemäß Anhang II (Teil-SAO) Teilabschnitt DEC der Verordnung (EU) 2018/1976 betrieben werden, von dem unabhängigen freigabeberechtigten Personal, das die 100-Stunden- oder Jahresinspektion gemäß Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm durchführt, sofern dieses über Folgendes verfügt:

- i) eine gemäß Anhang III (Teil-66) ausgestellte Lizenz mit Berechtigung für das entsprechende Luftfahrzeug oder, wenn Anhang III (Teil-66) nicht auf das betreffende Luftfahrzeug anwendbar ist, eine nationale Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal, die für dieses Luftfahrzeug gültig ist;
- ii) eine Erlaubnis, die erteilt wurde
  - A) von der zuständigen Behörde, die die Lizenz gemäß Anhang III (Teil-66) ausgestellt hat, oder
  - B) wenn Anhang III (Teil-66) nicht anwendbar ist, von der zuständigen Behörde, die für die nationale Qualifikation des freigabeberechtigten Personals verantwortlich ist.

Unabhängiges freigabeberechtigtes Personal, das Inhaber einer gemäß Anhang III (Teil-66) ausgestellten Lizenz ist, kann Lufttüchtigkeitsprüfungen durchführen und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit für in einem Mitgliedstaat eingetragene Luftfahrzeuge ausstellen. Allerdings darf unabhängiges freigabeberechtigtes Personal, das über eine nationale Qualifikation verfügt, nur für Luftfahrzeuge, die in dem für die nationale Qualifikation verantwortlichen Mitgliedstaat eingetragen sind, Prüfungen der Lufttüchtigkeit durchführen und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausstellen.

Wechselt ein Luftfahrzeug in das Register eines anderen Mitgliedstaats, fallen die Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, die von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal, das über eine nationale Qualifikation verfügt, ausgestellt wurden, nicht unter die gegenseitige Anerkennung.

Wann immer die Umstände auf eine potenzielle Gefährdung der Sicherheit schließen lassen, führt die zuständige Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit selbst durch und stellt die Prüfbescheinigung selbst aus.

- c) Die Geltungsdauer einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit kann höchstens zweimal hintereinander um jeweils ein Jahr von einem bzw. einer ordnungsgemäß genehmigten CAMO oder CAO verlängert werden, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:
  1. das Luftfahrzeug wurde in den vorangegangenen zwölf Monaten fortlaufend von diesem CAMO oder dieser CAO betreut;
  2. das Luftfahrzeug wurde in den vorangegangenen zwölf Monaten von genehmigten Instandhaltungsbetrieben instand gehalten. Dies beinhaltet die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer, die entweder vom Piloten/Eigentümer oder von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal durchgeführt und freigegeben wird;
  3. dem CAMO oder der CAO liegen keine Nachweise oder Gründe für die Annahme vor, dass das Luftfahrzeug nicht lufttüchtig ist.

Diese Verlängerung durch das CAMO oder die CAO ist unabhängig davon möglich, welches Personal oder welche Organisation nach Punkt (b) ursprünglich die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausgestellt hat.

- d) Abweichend von Punkt (c) kann die Verlängerung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit um eine Höchstdauer von 30 Tagen vorgezogen werden, ohne dass dadurch die Kontinuität des Prüfintervalls beeinträchtigt wird, um sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug verfügbar ist, sodass die Originalbescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit an Bord gebracht werden kann.
- e) Führt die zuständige Behörde selbst die Prüfung der Lufttüchtigkeit durch und stellt sie die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit aus, muss der Eigentümer der zuständigen Behörde Folgendes zur Verfügung stellen:
  1. die von der zuständigen Behörde verlangten Unterlagen,
  2. geeignete Räumlichkeiten an dem jeweiligen Ort für das Personal der Behörde,
  3. erforderlichenfalls die Unterstützung durch entsprechendes freigabeberechtigtes Personal.

#### **MLA.902 Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit**

- a) Eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wird ungültig, wenn
  1. sie ausgesetzt oder widerrufen wurde oder
  2. das Lufttüchtigkeitszeugnis ausgesetzt oder widerrufen wurde oder
  3. das Luftfahrzeug nicht in dem Luftfahrzeugregister eines Mitgliedstaates eingetragen ist oder
  4. die Musterzulassung, unter der das Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde, ausgesetzt oder widerrufen wurde.

- b) Der Flug eines Luftfahrzeugs ist nicht gestattet, wenn die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ungültig ist oder wenn
1. die fortdauernde Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs oder einer in das Luftfahrzeug eingebauten Komponente nicht die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt oder
  2. das Luftfahrzeug nicht mehr dem von der Agentur genehmigten Muster entspricht oder
  3. das Luftfahrzeug außerhalb der Betriebsgrenzen im genehmigten Flughandbuch oder Lufttüchtigkeitszeugnis betrieben wird, ohne dass entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden, oder
  4. das Luftfahrzeug von einem Unfall oder einer Störung betroffen war, der bzw. die die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs beeinträchtigt, ohne dass anschließend geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Lufttüchtigkeit getroffen worden sind, oder
  5. eine Änderung oder Reparatur des Luftfahrzeugs oder einer in das Luftfahrzeug eingebauten Komponente nicht Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genügt.
- c) Bei Rückgabe oder Widerruf ist die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit an die zuständige Behörde zurückzugeben.

### **ML.A.903 Verfahren zur Prüfung der Lufttüchtigkeit**

- a) Um der Anforderung an die Prüfung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs gemäß Punkt ML.A.901 zu genügen, hat das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal eine dokumentierte Prüfung des Luftfahrzeugs durchzuführen, um zu überprüfen, ob
1. die Flugstunden und die zugehörigen Flugzyklen für Zelle, Motor und Propeller ordnungsgemäß aufgezeichnet wurden;
  2. das Flughandbuch für die Luftfahrzeugkonfiguration Gültigkeit hat und auf dem neuesten Stand ist;
  3. die gesamte für das Luftfahrzeug fällige Instandhaltung in Übereinstimmung mit dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm durchgeführt wurde;
  4. alle bekannten Mängel behoben oder die Behebung ordnungsgemäß zurückgestellt wurde;
  5. alle anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen durchgeführt und ordnungsgemäß aufgezeichnet wurden;
  6. alle an dem Luftfahrzeug durchgeführten Änderungen und Reparaturen aufgezeichnet sind und Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 entsprechen;
  7. alle in das Luftfahrzeug eingebauten lebensdauerbegrenzten Komponenten ordnungsgemäß gekennzeichnet und erfasst wurden und ihre genehmigte Lebensdauer nicht überschritten haben;
  8. die gesamte Instandhaltung nach diesem Anhang zertifiziert wurde;
  9. der aktuelle Wägebericht die Konfiguration des Luftfahrzeugs wiedergibt und gültig ist;
  10. das Luftfahrzeug dem neuesten von der Agentur genehmigten Änderungsstand seiner Musterbauart entspricht;
  11. für das Luftfahrzeug, falls erforderlich, eine Lärmbescheinigung nach Anhang I (Teil-21) Unterabschnitt I der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ausgestellt wurde, die der aktuellen Konfiguration des Luftfahrzeugs entspricht.
- b) Das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal nach Punkt (a) muss eine physische Besichtigung des Luftfahrzeugs durchführen. Für diese Prüfung muss Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das nicht entsprechend Anhang III (Teil-66) qualifiziert ist, von qualifiziertem Personal unterstützt werden.
- c) Durch die physische Prüfung am Luftfahrzeug muss das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal sicherstellen, dass
1. alle erforderlichen Markierungen und Hinweisschilder ordnungsgemäß angebracht sind;
  2. das Luftfahrzeug seinem genehmigten Flughandbuch entspricht;
  3. die Luftfahrzeugkonfiguration mit der genehmigten Dokumentation übereinstimmt;
  4. kein offensichtlicher Mangel festgestellt werden kann, der nicht gemäß Punkt ML.A.403 abgehandelt wurde;
  5. keine Nichtübereinstimmungen zwischen dem Luftfahrzeug und der nach Punkt (a) dokumentierten Prüfung der Aufzeichnungen festgestellt werden können.
- d) Abweichend von Punkt ML.A.901(a) kann die Lufttüchtigkeitsprüfung um eine Höchstdauer von 90 Tagen ohne Beeinträchtigung der Kontinuität des Prüfungsintervalls vorgezogen werden, sodass die physische Prüfung während einer Instandhaltungskontrolle stattfinden kann.

- e) Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formblatt 15c) nach Anlage IV darf nur ausgestellt werden(,)
  - 1. durch ordnungsgemäß autorisiertes Lufttüchtigkeitsprüfpersonal;
  - 2. wenn die Lufttüchtigkeitsprüfung vollständig durchgeführt wurde und alle Beanstandungen behoben wurden;
  - 3. wenn eine im Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm festgestellte Unstimmigkeit nach Punkt (h) in zufriedenstellender Weise abgehandelt wurde.
- f) Eine Ausfertigung der für ein Luftfahrzeug ausgestellten oder verlängerten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit muss innerhalb von zehn Tagen an den Mitgliedstaat gesandt werden, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist.
- g) Aufgaben im Rahmen der Prüfung der Lufttüchtigkeit dürfen nicht an Unterauftragnehmer vergeben werden.
- h) Die Wirksamkeit des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms kann in Verbindung mit der Lufttüchtigkeitsprüfung nach Punkt MLA.302(c)(9) überprüft werden. Diese Überprüfung erfolgt durch die Person, die die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchgeführt hat. Werden bei der Überprüfung Mängel des Luftfahrzeugs festgestellt, die auf Mängel beim Inhalt des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms zurückzuführen sind, so ist das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm entsprechend zu ändern. Die Person, die die Überprüfung durchführt, hat die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats zu unterrichten, wenn sie mit den vom Eigentümer, vom CAMO oder von der CAO getroffenen Maßnahmen zur Änderung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms nicht einverstanden ist. In diesem Fall muss die zuständige Behörde unter Hinweis auf die entsprechenden Beanstandungen nach Punkt ML.B.903 entscheiden, welche Änderungen des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms erforderlich sind, und gegebenenfalls gemäß Punkt ML.B.304 reagieren.

#### **ML.A.904 Qualifikation des Lufttüchtigkeitsprüfpersonals**

- a) Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das im Auftrag der zuständigen Behörde handelt, muss gemäß Punkt ML.B.902 qualifiziert sein.
- b) Das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das im Auftrag einer Organisation nach Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F, Anhang II (Teil-145), Anhang Vc (Teil-CAMO) oder Anhang Vd (Teil-CAO) handelt, muss gemäß Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt F, Anhang II (Teil-145), Anhang Vc (Teil-CAMO) bzw. Anhang Vd (Teil-CAO) qualifiziert sein.
- c) Das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das im eigenen Namen handelt, wie es nach Punkt ML.A.901(b)(4) zulässig ist, muss
  - 1. im Besitz einer gemäß Anhang III (Teil-66) ausgestellten Lizenz mit Berechtigung für das entsprechende Luftfahrzeug oder, wenn Anhang III (Teil-66) nicht auf das betreffende Luftfahrzeug anwendbar ist, einer nationalen Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal sein, die für dieses Luftfahrzeug gültig ist, und
  - 2. im Besitz einer Erlaubnis sein, die erteilt wurde
    - i) von der zuständigen Behörde, die die Lizenz gemäß Anhang III (Teil-66) ausgestellt hat, oder
    - ii) wenn Anhang III (Teil-66) nicht anwendbar ist, von der zuständigen Behörde, die für die nationale Qualifikation des freigabeberechtigten Personals verantwortlich ist.
- d) Die erforderliche Erlaubnis nach Punkt (c)(2) wird von der zuständigen Behörde erteilt, wenn
  - 1. die zuständige Behörde zu der Einschätzung gelangt ist, dass die Person über die Kenntnis der Teile dieses Anhangs hat, die für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die Durchführung der Lufttüchtigkeitsprüfungen und die Erteilung von Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit relevant sind;
  - 2. die Person unter der Aufsicht der zuständigen Behörde eine Lufttüchtigkeitsprüfung in zufriedenstellender Weise durchgeführt hat.

Diese Erlaubnis bleibt für eine Dauer von fünf Jahren gültig, sofern der Inhaber mindestens eine Lufttüchtigkeitsprüfung alle zwölf Monate durchgeführt hat. Ist dies nicht der Fall, muss eine neue Lufttüchtigkeitsprüfung unter Aufsicht der zuständigen Behörde in zufriedenstellender Weise durchgeführt werden.

Nach Ablauf ihrer Gültigkeit wird die Erlaubnis um weitere fünf Jahre verlängert, sofern die Anforderungen von Punkt (d)(1) und (2) weiterhin erfüllt werden. Die Erlaubnis kann beliebig oft verlängert werden.

Der Inhaber der Erlaubnis muss Aufzeichnungen über alle durchgeführten Lufttüchtigkeitsprüfungen führen und diese auf Verlangen jeder zuständigen Behörde und jedem Luftfahrzeugeigentümer, für den er eine Lufttüchtigkeitsprüfung durchführt, zur Verfügung stellen.

Diese Erlaubnis kann von der zuständigen Behörde jederzeit widerrufen werden, wenn sie die Befähigung des Inhabers oder die Verwendung einer solchen Erlaubnis als nicht zufriedenstellend erachtet.



**ML.A.905 Registerwechsel von Luftfahrzeugen innerhalb der Union**

- a) Wechselt ein Luftfahrzeug das Luftfahrzeugregister innerhalb der Union, muss der Antragsteller:
1. zunächst dem vorherigen Mitgliedstaat den Namen des Mitgliedstaats mitteilen, in dem das Luftfahrzeug registriert sein wird;
  2. und danach in dem neuen Mitgliedstaat einen Antrag auf Ausstellung eines neuen Lufttüchtigkeitszeugnisses nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 stellen.
- b) Unbeschadet Punkt ML.A.902(a)(3) behält die bisherige Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit bis zu ihrem Ablaufdatum Gültigkeit, es sei denn, die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wurde von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal ausgestellt, das über eine nationale Qualifikation als freigabeberechtigtes Personal gemäß Punkt ML.A.901(b)(4) verfügt; in diesem Fall findet Punkt ML.A.906 Anwendung.
- c) Unbeschadet der Punkte (a) und (b) findet in den Fällen, in denen das Luftfahrzeug sich im vorherigen Mitgliedstaat in luftuntüchtigem Zustand befand oder die Lufttüchtigkeit nicht anhand der vorhandenen Aufzeichnungen festgestellt werden kann, Punkt ML.A.906 Anwendung.

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

- a) Wird ein aus einem Drittland eingeführtes Luftfahrzeug in das Register eines Mitgliedstaats eingetragen, muss der Antragsteller
1. bei der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats einen Antrag auf Ausstellung eines neuen Lufttüchtigkeitszeugnisses nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 stellen;
  2. für Luftfahrzeuge, die nicht neu sind, eine zufriedenstellende Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt ML.A.901 durchführen lassen;
  3. alle Instandhaltungsarbeiten durchführen lassen, um die Anforderungen des genehmigten oder erklärten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms zu erfüllen.
- b) Wenn das Luftfahrzeug die einschlägigen Anforderungen erfüllt, muss die zuständige Behörde, das CAMO oder die CAO, der Instandhaltungsbetrieb oder das unabhängige freigabeberechtigte Personal, das die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt ML.A.901(b) durchführt, eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausstellen und der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats eine Kopie übermitteln.
- c) Der Eigentümer muss der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats den Zugang zum Luftfahrzeug zu Inspektionszwecken ermöglichen.
- d) Ein neues Lufttüchtigkeitszeugnis ist von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, auszustellen, wenn das Luftfahrzeug Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 entspricht.

**ML.A.907 Beanstandungen**

- a) Beanstandungen werden in folgende Kategorien eingeteilt:
1. Als Beanstandung der Stufe 1 gilt jede schwerwiegende Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzt und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet.
  2. Als Beanstandung der Stufe 2 gilt jede Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzen und die Flugsicherheit gefährden kann.
- b) Nach dem Erhalt der Mitteilung über Beanstandungen nach Punkt ML.B.903 muss die nach Punkt ML.A.201 zuständige Person oder Organisation der zuständigen Behörde innerhalb eines mit dieser Behörde vereinbarten Zeitraums einen Plan mit Abhilfemaßnahmen vorlegen, um eine Wiederholung der Beanstandung zu verhindern und deren Ursache zu beseitigen.

## ABSCHNITT B

## VERFAHREN FÜR ZUSTÄNDIGE BEHÖRDEN

## UNTERABSCHNITT A

## ALLGEMEINES

**ML.B.101 Geltungsbereich**

In diesem Abschnitt werden die Verwaltungsvorschriften festgelegt, die von den mit der Durchführung und Durchsetzung von Abschnitt A dieses Anhangs befassten zuständigen Behörden einzuhalten sind.

**ML.B.102 Zuständige Behörde**

- a) Allgemeines

Ein Mitgliedstaat muss eine zuständige Behörde benennen, der er die Verantwortung für die Erteilung, Fortdauer der Gültigkeit, Änderung, Aussetzung oder Rücknahme von Bescheinigungen und für die Beaufsichtigung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit überträgt. Diese zuständige Behörde muss dokumentierte Verfahren und eine Organisationsstruktur einrichten.