

Anhang I (Teil-M)

Inhaltsverzeichnis

M.1	8
AMC M.1.....	8
GM1 M.1(3)(II).....	8
M.A.101 Geltungsbereich	9
M.A.201 Verantwortlichkeiten	9
GM M.A.201(e) Verantwortlichkeiten.....	11
AMC M.A.201(e)(2) Verantwortlichkeiten	12
AMC1 M.A.201(ea) Verantwortlichkeiten.....	12
AMC2 M.A.201(ea) Verantwortlichkeiten.....	13
GM1 M.A.201(ea) Verantwortlichkeit.....	13
GM2 M.A.201(ea) Verantwortlichkeit.....	14
GM3 M.A.201(ea) Verantwortlichkeit.....	15
GM1 M.A.201(i) Instandhaltungsprogramm	16
AMC M.A.201(i)(3) Verantwortlichkeiten	16
GM1 M.A.201(k) Verantwortlichkeiten.....	17
M.A.202 Meldung von besonderen Ereignissen	17
AMC1 M.A.202 Meldung besonderen Ereignissen.....	17
M.A.301 Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	18
AMC M.A.301(a) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	18
AMC M.A.301(b) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	19
AMC M.A.301(c) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	20
AMC M.A.301(e) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	20
AMC M.A.301(f) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	20
GM M.A.301(l) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	21
M.A.302 Luftfahrzeug Instandhaltungsprogramm	22
AMC M.A.302 Luftfahrzeug Instandhaltungsprogramm	23
GM M.A. 302 (a)Luftfahrzeug Instandhaltungsprogramm.....	24
AMC M.A. 302 (d) Luftfahrzeug Instandhaltungsprogramm.....	24
AMC M.A.302 (g) Luftfahrzeug Instandhaltungsprogramm	25
M.A.303 Lufttüchtigkeitsanweisungen	25
M.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen	25
AMC M.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen	26
M.A.305 Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	26
GM M.A.305 System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen	28
AMC M.A.305 (a) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen	30

AMC M.A.305 (b)1 System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen	31
AMC M.A.305 (c)1 System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen.....	31
AMC M.A.305 (c)2 System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen.....	32
GM M.A.305 (c)2 System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen	33
AMC M.A.305 (c)3 System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen.....	33
GM AMC M.A.305 (d) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen	33
GM M.A.305 (d)(2) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen.....	34
AMC M.A.305 (c) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen.....	37
AMC M.A.305 (e) (1) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen	39
AMC M.A.305 (e) (2) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen	39
GM M.A.305 (e) (2) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen.....	39
AMC M.A.305 (e) (3) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen	39
GM M.A.305 (e) (3) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen.....	40
AMC M.A.305 (f) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen	40
M.A.306 System für das technische Bordbuch des Luftfahrzeuges.....	40
AMC M.A.306 (a) System für das technische Bordbuch des Luftfahrzeuges	41
AMC M.A.306(b) Technisches Bordbuch.....	42
GM1 M.A.306(b) Technisches Bordbuch.....	43
M.A.307 Übergabe der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	43
AMC M.A.307(a) Übergabe der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	43
M.A.401 Instandhaltungsaufgaben	43
GM1 M.A.401(b)(3) und (b)(4) Instandhaltungsaufgaben	44
GM1 M.A.401(b)(4) Instandhaltungsaufgaben	45
AMC M.A. 401(c) Instandhaltungsaufgaben	45
M.A.402 Durchführung der Instandhaltung	46
AMC M.A.402(a) Durchführung der Instandhaltung.....	46
GM M.A.402(a) Durchführung der Instandhaltung.....	47
AMC M.A.402(c) Durchführung der Instandhaltung	47
AMC M.A.402(d) Durchführung der Instandhaltung.....	47
AMC M.A.402(e) Durchführung der Instandhaltung.....	48
AMC M.A.402(f) Durchführung der Instandhaltung.....	48
AMC M.A.402(g) Durchführung der Instandhaltung.....	48
AMC1 M.A.402(h) Durchführung der Instandhaltung.....	49
AMC2 M.A.402(h) Durchführung der Instandhaltung.....	49
GM M.A.402(h) Durchführung der Instandhaltung.....	51
M.A.403 Mängel am Luftfahrzeug	51
M.A.403(b) Mängel am Luftfahrzeug	51
M.A.403(d) Mängel am Luftfahrzeug	52

M.A.501 Klassifizierung und Einbau	52
AMC1 M.A.501(a)(1) Klassifizierung und Einbau.....	52
GM1 M.A.501(a)(1) Klassifizierung und Einbau	53
GM1 M.A.501(a)(2) Klassifizierung und Einbau	53
AMC1 M.A.501(a)(3) Klassifizierung und Einbau.....	54
AMC1 M.A.501(a)(4) Klassifizierung und Einbau.....	54
AMC2 M.A.501(a)(4) Klassifizierung und Einbau.....	55
AMC M.A.501(a)(5) Klassifizierung und Einbau.....	55
GM1 M.A.501(b) Klassifizierung und Einbau.....	56
GM2 M.A.501(b) Klassifizierung und Einbau.....	56
M.A.502 Instandhaltung von Komponenten	57
AMC M.A.502 Instandhaltung von Komponenten	58
AMC M.A.502(b) and (c) Instandhaltung von Komponenten.....	58
GM1 M.A.502(e) Instandhaltung von Komponenten.....	59
M.A.503 Lebensdauerbegrenzte Teile und laufzeitüberwachte Komponenten	59
M.A.504 Trennung von Komponenten	59
AMC1 M.A.504 Trennung von Komponenten.....	59
GM1 M.A.504 Trennung von Komponenten.....	60
M.A.601 Geltungsbereich	61
M.A.602 Antrag.....	61
AMC M.A.602 Antrag.....	61
M.A.603 Umfang der Genehmigung	61
AMC M.A.603(a) Umfang der Genehmigung	61
AMC M.A.603(c) Umfang der Genehmigung.....	62
M.A.604 Instandhaltungshandbuch	63
AMC M.A.604 Instandhaltungshandbuch	63
M.A.605 Einrichtungen	63
AMC M.A.605(a) Einrichtungen.....	64
AMC M.A.605(b) Einrichtungen	65
AMC M.A.605(c) Einrichtungen.....	65
M.A.606 Anforderung an das Personal	65
AMC M.A.606(a) Anforderung an das Personal	67
AMC M.A.606(b) Anforderung an das Personal	67
AMC M.A.606(c) Anforderung an das Personal	68
AMC M.A.606(d) Anforderung an das Personal	68
AMC M.A.606(e) Anforderung an das Personal	68
AMC M.A.606(f) Anforderung an das Personal.....	69
AMC M.A.606(h)(2) Anforderung an das Personal.....	70
M.A.607 Freigabeberechtigtes Personal und Lufttüchtigkeitsprüfpersonal	70

AMC M.A.607 Freigabeberechtigtes Personal und Lufttüchtigkeitsprüfpersonal	71
AMC M.A.607(c) Freigabeberechtigtes Personal und Lufttüchtigkeitsprüfpersonal	71
M.A.608 Komponenten, Ausrüstung und Werkzeuge.....	72
AMC M.A.608(a) Komponenten, Ausrüstung und Werkzeuge	73
AMC M.A.608(b) Komponenten, Ausrüstung und Werkzeuge	73
M.A.609 Instandhaltungsunterlagen	73
AMC M.A.609 Instandhaltungsunterlagen.....	73
M.A.610 Arbeitsaufträge für die Instandhaltung.....	74
AMC M.A.610 Arbeitsaufträge für die Instandhaltung	74
M.A.611 Instandhaltungsnormen.....	74
M.A.612 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge	74
M.A.613 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeugteile	74
AMC M.A.613(a) Freigabebescheinigung für Luftfahrzeugteile.....	74
M.A.614 Aufzeichnungen zu Instandhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit.....	80
AMC M.A. 614 (a) Aufzeichnungen zu Instandhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit.....	80
AMC M.A. 614 (a) Aufzeichnungen zu Instandhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit.....	81
M.A.615 Rechte des Betriebes	81
GM M.A.615 Rechte des Betriebes	81
GM M.A.615 (a) Rechte des Betriebes	82
AMC M.A.615 (b) Rechte des Betriebes.....	82
M.A.616 Innerbetriebliche Prüfung	82
AMC M.A.616 Innerbetriebliche Prüfung.....	83
M.A.617 Änderungen beim genehmigten Instandhaltungsbetrieb	83
AMC M.A.617 Änderungen beim genehmigten Instandhaltungsbetrieb	83
M.A.618 Fortdauer der Gültigkeit der Genehmigung	84
M.A.619 Beanstandungen	84
M.A.701 Geltungsbereich	84
M.A.702 Antrag.....	84
AMC M.A.702 Antrag.....	84
M.A.703 Umfang der Genehmigung	85
M.A.704 Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	85
AMC M.A.704 Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	86
AMC2 M.A.704 Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	86
AMVM.A.704(a)(1) Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	87
M.A.705 Einrichtungen	88
AMC M.A.705 Einrichtungen.....	88
M.A.706 Anforderung an das Personal	88
AMC M.A.706 Anforderung an das Personal.....	89
AMC M.A.706(a) Anforderung an das Personal	91

AMC M.A.706(e) Anforderung an das Personal	91
AMC M.A.706(f) Anforderung an das Personal.....	91
AMC M.A.706(i) Anforderung an das Personal	91
AMC M.A.706(k) Anforderung an das Personal	91
M.A.707 Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit	91
AMC M.A.707(a) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit	93
AMC M.A.707(a)(1) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit.....	94
AMC M.A.707(a)(2) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit.....	94
AMC M.A.707(b) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit.....	95
AMC M.A.707(c) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit	95
AMC M.A.707(e) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit	95
M.A.708 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	96
GM M.A.708 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	97
AMC M.A.708(b)3 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	97
GM M.A.708(b)(4) Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	97
AMC1 M.A.708(c) Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	97
AMC2 M.A.708(c) Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	98
GM M.A.708(c) Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	99
AMC M.A.708(d) Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	99
M.A.709 Dokumentation	99
AMC M.A.709 Dokumentation	100
GM M.A.709 Dokumentation	101
M.A.710 Prüfung der Lufttüchtigkeit	101
Führt die nach Punkt M.A.711(b) dieses Anhangs (Teil-M) genehmigte Organisation Prüfungen der Lufttüchtigkeit durch, müssen diese nach Punkt M.A.901 dieses Anhangs (Teil-M) bzw. nach Punkt M.L.A.903 des Anhangs Vb (Teil-ML) erfolgen.“	101
GM M.A.710 Prüfung der Lufttüchtigkeit.....	101
M.A.711 Rechte des Unternehmens	102
AMC M.A.711(a)(3) Rechte des Unternehmens.....	103
AMC M.A.711(b) Rechte des Unternehmens.....	104
AMC M.A.711(c) Rechte des Unternehmens	105
M.A.712 Qualitätssicherungssystem	105
AMC M.A.712(a) Qualitätssicherungssystem.....	106
AMC M.A.712(b) Qualitätssicherungssystem.....	106
AMC M.A.712(f) Qualitätssicherungssystem.....	107
M.A.713 Änderungen beim genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	108
AMC M.A.713 Änderungen beim genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	108
M.A.714 Führung der Aufzeichnungen	108

AMC M.A.714 Führung der Aufzeichnungen.....	109
M.A.715 Fortdauer der Gültigkeit der Genehmigung	109
M.A.716 Beanstandungen	110
M.A.801 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge	110
AMC M.A.801 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge nach Durchführung einer Standard Change oder Standard Repair	111
AMC M.A.801(b) Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge	114
AMC M.A.801(c) Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge	114
AMC M.A.801(e) Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge	114
AMC M.A.801(f) Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge	115
AMC M.A.801(g) Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge	115
M.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten	116
AMC M.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten.....	116
M.A.803 Berechtigung Piloten/Eigentümer	116
AMC M.A.803 Berechtigung Piloten/Eigentümer	117
M.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit	117
AMC M.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit.....	120
GM M.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit.....	120
GM M.A.901/a) Prüfung der Lufttüchtigkeit	121
AMC M.A.901(b) Prüfung der Lufttüchtigkeit	121
AMC M.A.901(c)2, €2 und (f) Prüfung der Lufttüchtigkeit	122
AMC M.A.901(d) Prüfung der Lufttüchtigkeit	122
AMC M.A.901(i) Prüfung der Lufttüchtigkeit	124
AMC M.A.901(k) Prüfung der Lufttüchtigkeit	124
AMC M.A.901(l) und (m) Prüfung der Lufttüchtigkeit.....	125
AMC M.A.901(n) Prüfung der Lufttüchtigkeit	125
AMC M.A.901(o) Prüfung der Lufttüchtigkeit	126
M.A.902 Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit	126
M.A.903 Registerwechsel von Luftfahrzeugen innerhalb der EU.....	126
AMC M.A.903(a) Registerwechsel von Luftfahrzeugen innerhalb der EU	126
AMC M.A.903(b) Registerwechsel von Luftfahrzeugen innerhalb der EU	127
M.A.904 Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die EU importierte Luftfahrzeuge	127
AMC M.A.904(a) Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die EU importierte Luftfahrzeuge	127
AMC M.A.904(a)2 Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die EU importierte Luftfahrzeuge	128
AMC M.A.904(b) Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die EU importierte Luftfahrzeuge	129
M.A.905 Beanstandungen	129
Anlage I -Vertrag zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	130
GM zum Anhang I Teil M Vertrag zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	133
Anlage II Teil M– Freigabebescheinigung- EASA Form 1	133

Anlage II Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer	134
Anlage III Komplexe Instandhaltung.....	136
AMC zu Anlage VII Komplexe Instandhaltung	137
Anlage VIII Teil M– Eingeschränkte Piloten/Eigentümer Instandhaltung.....	137
AMC zur Anlage VIII Teil M– Eingeschränkte Piloten/Eigentümer Instandhaltung	138
Teil A: Piloten/Eigentümer Instandhaltung für Motorflugzeuge	139
Teil B: Piloten/Eigentümer Instandhaltung für Hubschrauber.....	141
Teil C: Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Halter für Segelflugzeuge und Motorsegler.....	141
Teil D: Instandhaltung durch den Piloten/Halter für Ballons und Luftschiffe	144
Anlage I zu AMC M.A.302 und AMC M.B.301(b)- Inhalt des Wartungsprogramms	144
Anlage IV zu AMC M.A.604 - Instandhaltungshandbuch.....	153

AMC	Acceptable Means of Compliance (AMC)	Akzeptable Nachweisverfahren
GM	Guidance Material (GM)	Anleitungsmaterial

M.1

Verordnung (EU) 2020/270

Für die Zwecke dieses Teils ist die zuständige Behörde:

1. für die Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit einzelner Luftfahrzeuge und die Ausstellung von Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit die vom Registrierungsmitgliedstaat benannte Behörde;
2. für die Überwachung einer Instandhaltung Organisation gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil M):
 - (i) die vom Mitgliedstaat benannte Behörde, in der sich der Hauptgeschäftssitz dieser Organisation befindet,
 - (ii) die Agentur, wenn sich die Organisation in einem dritten befindet Land;
3. für die Genehmigung von Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramme (AMP) eine der folgenden:
 - (i) die vom Mitgliedstaat des Registers des Luftfahrzeugs benannte Behörde;
 - (ii) wenn der Registrierungsmitgliedstaat vor der Genehmigung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm eine der folgenden Vereinbarungen trifft:
 - (a) die vom Mitgliedstaat benannte Behörde, in der der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, oder, falls der Betreiber keinen Hauptgeschäftssitz hat, die vom Mitgliedstaat benannte Behörde, in der der Betreiber seinen Sitz hat oder in der der Betreiber seinen Wohnsitz hat;
 - (b) die für die Aufsicht über das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständige Behörde oder die Behörde, mit der der Eigentümer einen befristeten Vertrag nach Punkt M.A.201(i)(3) geschlossen hat.
4. für die Aufsicht über ein Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil-M):
 - (i) die Behörde, die von dem Mitgliedstaat bestimmt wurde, in dem diese Organisation ihren Hauptgeschäftssitz hat, wenn die Genehmigung nicht in einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis enthalten ist,
 - (ii) die vom Mitgliedstaat des Betreibers bezeichnete Behörde, wenn die Genehmigung in einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis enthalten ist,
 - (iii) die Agentur, wenn sich die Organisation in einem Drittland befindet

AMC M.1

ED Decision 2015/029/R

Eine zuständige Behörde kann ein Ministerium, eine nationale Luftfahrtbehörde oder eine vom Mitgliedstaat benannte und in diesem Mitgliedstaat ansässige Luftfahrtbehörde sein. Ein Mitgliedstaat kann mehr als eine zuständige Behörde benennen, um verschiedene Verantwortungsbereiche abzudecken, sofern die Benennungsentscheidung eine Liste der Zuständigkeiten jeder Behörde enthält und für jeden Verantwortungsbereich nur eine zuständige Behörde zuständig ist.

GM1 M.1(3)(II)

ED Decision 2022/01/R

ÜBERTRAGUNG DER VERANTWORTUNG FÜR DIE GENEHMIGUNG DES FLUGZEUGWARTUNGSPROGRAMMS

- (a) Das Luftfahrzeuginstandhaltungsprogramm (AMP) kann von einer anderen Behörde als der genehmigt werden eine vom Eintragungsmitgliedstaat des Luftfahrzeugs in diesem Mitgliedstaat

benannte schließt einen schriftlichen Vertrag mit dem Mitgliedstaat des Betreibers, der fortgeführt wird Airworthiness Management Organization (CAMO) oder der kombinierten Lufttüchtigkeit Organisation (CAO), wenn die Bedingungen von Punkt M.1.(3)(ii) zutreffen. Der schriftliche Vertrag zwischen der zwei Mitgliedstaaten enthält einen Verweis auf das Luftfahrzeug und die zuständigen Behörden (CAs), sowie die Bedingungen für die Übertragung der Verantwortung zwischen den Zertifizierungsstellen.

- (b) Wenn die Verantwortung für die Genehmigung des AMP auf die zuständige Behörde übertragen wird, die für die CAMO oder CAO verantwortlich ist, kann dieser AMP durch eine indirekte Genehmigung genehmigt werden (siehe Punkt M.A.302(c)), wenn die CAMO oder CAO ein Verfahren vor der Übertragung hat, es sei denn anderweitig in den unter Punkt (a) genannten Bedingungen für die Übertragung festgelegt.

Abschnitt A- TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

M.A.101 Geltungsbereich

Verordnung (EU) 2019/1383

In diesem Abschnitt werden die zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu ergreifenden Maßnahmen, einschließlich Instandhaltung, festgelegt und die von den mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit befassten Personen oder Unternehmen zu erfüllenden Bedingungen vorgegeben.

M.A.201 Verantwortlichkeiten

Verordnung (EU) 2019/1383

- a) Der Eigentümer ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs verantwortlich, und er muss sicherstellen, dass Flüge nur stattfinden, wenn:
1. sich das Luftfahrzeug in einem lufttüchtigen Zustand befindet, und
 2. Betriebs- und Notausrüstungen korrekt eingebaut und betriebsbereit sind oder deutlich als nicht betriebsbereit gekennzeichnet sind, und
 3. das Lufttüchtigkeitszeugnis seine Gültigkeit behält, und
 4. die Instandhaltung des Luftfahrzeugs in Übereinstimmung mit dem in Punkt M.A.302 vorgeschriebenen genehmigten Instandhaltungsverfahren durchgeführt wurde.
- b) Bei einem angemieteten Luftfahrzeug sind die Verantwortlichkeiten des Eigentümers auf den Mieter zu übertragen, wenn
1. der Mieter in dem Eintragungsdokument genannt ist oder
 2. im Mietvertrag angegeben ist. Wenn in diesem Teil auf den „Eigentümer“ Bezug genommen wird, deckt der Begriff situationsgebunden den „Eigentümer“ oder den Mieter ab, soweit zutreffend.
- c) Personen oder Betriebe, die die Instandhaltung durchführen, sind für die durchgeführten Aufgaben verantwortlich.
- d) Die Verantwortung für die zufriedenstellende Durchführung der Vorflugkontrolle liegt beim verantwortlichen Piloten bzw. beim Betreiber, wenn es sich um Luftfahrzeuge von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen handelt. Diese Vorflugkontrolle ist von dem Piloten oder einer anderen qualifizierten Person durchzuführen,

jedoch nicht notwendigerweise von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder von freigabeberechtigtem Personal.

- e) Bei Luftfahrzeugen, die von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, ist der Betreiber für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der von ihm betriebenen Luftfahrzeuge verantwortlich und hat dafür zu sorgen, dass:
- (1) Flüge nur stattfinden, wenn die in Punkt (a) genannten Bedingungen erfüllt sind;
 - (2) er im Rahmen des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses für das von ihm betriebene Luftfahrzeug über die Genehmigung als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) nach Anhang Vc (Teil-CAMO) verfügt;
 - (3) er über die Genehmigung nach Anhang II (Teil-145) verfügt oder einen schriftlichen Vertrag nach Anhang Vc (Teil-CAMO) Punkt CAMO.A.315(c) mit einer Organisation schließt, die über die Genehmigung nach Anhang II (Teil-145) verfügt.
- f) Handelt es sich um technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge im gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb oder um einen anderen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb als den, der von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen oder von gewerblichen, zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO) und erklärten Ausbildungsorganisationen (DTO) nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 durchgeführt wird, muss der Betreiber sicherstellen, dass
- (1) Flüge nur stattfinden, wenn die in Punkt (a) genannten Bedingungen erfüllt sind;
 - (2) die mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verbundenen Aufgaben von einem nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigten CAMO wahrgenommen werden. Verfügt der Betreiber selbst nicht über die Genehmigung nach jenem Abschnitt, hat er über die Wahrnehmung dieser Aufgaben nach Anlage I dieses Anhangs mit dem nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigten Unternehmen einen schriftlichen Vertrag zu schließen;
 - (3) das in Punkt (2) genannte CAMO über eine Genehmigung nach Anhang II (Teil-145) als Organisation verfügt, die berechtigt ist, eine Genehmigung für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen und Komponenten für den Einbau darin zu erteilen, oder jenes CAMO mit nach Anhang II (Teil-145) genehmigten Organisationen einen schriftlichen Vertrag nach Anhang Vc (Teil-CAMO) Punkt CAMO.A.315(c) geschlossen hat.
- g) Handelt es sich um technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht unter die Punkte (e) und (f) fallen, hat der Eigentümer sicherzustellen, dass:
- (1) Flüge nur stattfinden, wenn die in Punkt (a) genannten Bedingungen erfüllt sind;
 - (2) die mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verbundenen Aufgaben von einem nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigten CAMO wahrgenommen werden. Verfügt der Eigentümer selbst nicht über die Genehmigung als CAMO nach Anhang Vc (Teil-CAMO), hat er über die Wahrnehmung der in Anlage I dieses Anhangs genannten Aufgaben mit dem nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigten Unternehmen einen schriftlichen Vertrag zu schließen;
 - (3) das in Punkt (2) genannte CAMO über eine Genehmigung nach Anhang II (Teil-145) als Organisation verfügt, die berechtigt ist, eine Genehmigung für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen und Komponenten für den Einbau darin zu erteilen, oder jenes CAMO mit nach Anhang II (Teil-145) genehmigten Organisationen einen schriftlichen Vertrag nach Anhang Vc (Teil-CAMO) Punkt CAMO.A.315(c) geschlossen hat.

- h) Handelt es sich um andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge im gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb oder um einen anderen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb als den, der von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen oder von gewerblichen, zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO) und gewerblichen erklärten Ausbildungsorganisationen (DTO) nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 durchgeführt wird, muss der Betreiber sicherstellen, dass
- (1) Flüge nur stattfinden, wenn die in Punkt (a) genannten Bedingungen erfüllt sind;
 - (2) die mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verbundenen Aufgaben von einem nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigten CAMO oder von einer nach Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigten kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation (CAO) wahrgenommen werden. Handelt es sich bei dem Betreiber nicht um ein nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigtes CAMO oder nicht um eine nach Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigte CAO, hat er nach Anlage I dieses Anhangs mit einem nach Anhang Vc (Teil-CAMO) genehmigten CAMO oder einer nach Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigten CAO einen schriftlichen Vertrag zu schließen;
 - (3) das bzw. die in Punkt (2) genannte CAMO oder CAO über eine Genehmigung nach Anhang II (Teil-145) oder nach Teil-M Unterabschnitt F dieses Anhangs oder als CAO mit Instandhaltungsrechten verfügt oder dass das CAMO nach Anhang Vc (Teil-CAMO) Punkt CAMO.A.315(c) einen schriftlichen Vertrag mit Organisationen geschlossen hat, die über eine Genehmigung nach Anhang II (Teil-145) oder nach Teil-M Unterabschnitt F dieses Anhangs oder nach Anhang Vd (Teil-CAO) mit Instandhaltungsrechten verfügen.
- i) Handelt es sich um andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die nicht unter die Punkte (e) und (h) fallen oder die nur im beschränkten Flugbetrieb eingesetzt werden, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass Flüge nur dann stattfinden, wenn die in Punkt (a) genannten Bedingungen erfüllt sind. Zu diesem Zweck hat der Eigentümer entweder:
- (1) die in Punkt M.A.301 genannten Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Wege eines nach Anlage I geschlossenen schriftlichen Vertrags einem CAMO oder einer CAO zu übertragen oder
 - (2) diese Aufgaben selbst wahrzunehmen oder
 - (3) diese Aufgaben selbst wahrnehmen mit Ausnahme der Aufgaben der Erstellung und Bearbeitung der Genehmigung des AMP, sofern diese Aufgaben im Wege eines nach Punkt M.A.302 geschlossenen befristeten Vertrags von einem CAMO oder einer CAO wahrgenommen werden.
- (j) Es obliegt dem Eigentümer, der zuständigen Behörde für die Feststellung der Übereinstimmung mit dem vorliegenden Teil Zugang zum Betrieb/Luftfahrzeug zu gewähren.
- (k) Wird ein in ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis eingetragenes Luftfahrzeug im nichtgewerblichen Flugbetrieb oder im spezialisierten Flugbetrieb nach Punkt ORO.GEN.310 von Anhang III oder Punkt NCO.GEN.104 von Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 eingesetzt, muss der Betreiber sicherstellen, dass die im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit anfallenden Aufgaben durch ein nach Anhang Vc (Teil-CAMO) oder Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil-M) genehmigtes CAMO bzw. durch eine nach Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigte kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisationen (CAO) des AOC-Inhabers wahrgenommen werden.

GM M.A.201(e) Verantwortlichkeiten

ED Decision 2016/011/R

Für die Durchführung von Enteisungs- und Vereisungsschutzmaßnahmen ist keine Genehmigung der Teil-145-Instandhaltungsbetrieb erforderlich. Inspektionen, die erforderlich sind, um Enteisungs- und

/ oder Vereisungsflüssigkeitsrückstände zu erkennen und gegebenenfalls zu entfernen, gelten jedoch als Wartung. Solche Inspektionen dürfen nur von entsprechend autorisiertem Personal durchgeführt werden.

AMC M.A.201(e)(2) Verantwortlichkeiten

ED Decision 2016/011/R

1. Ein Luftfahrtunternehmen, das gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen ist, muss nur eine CAMO-Zulassung als Teil seines Luftverkehrsbetreiberzertifikats (AOC) für das Management der fortdauernden Lufttüchtigkeit des in seinem AOC aufgeführten Luftfahrzeugs besitzen. Die Genehmigung zur Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen ist optional.
2. Part-M sieht nicht vor, dass CAMOs unabhängig genehmigt werden, um im Auftrag von Luftfahrtunternehmen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen sind, fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagementaufgaben auszuführen. Die Genehmigung einer solchen Aktivität liegt beim (AOC).
3. Der Betreiber ist letztendlich verantwortlich und daher für die Lufttüchtigkeit seines Luftfahrzeugs verantwortlich.

AMC1 M.A.201(ea) Verantwortlichkeiten

ED Decision 2022/017/R

HARMONISIERUNG DER MANAGEMENTSYSTEME

- (a) Die harmonisierten Managementsysteme der Organisationen, die einen Vertrag abschließen, sollten die Sicherheit umfassen, indem Sie die folgenden Elemente einbeziehen:
 - (1) Ein Forum zum Austausch der Ergebnisse und Schlussfolgerungen der jeweiligen Sicherheitsüberprüfungsausschüsse (SRBs). Eine Organisation, an der der verantwortliche Manager, Sicherheitsmanager, und jede andere relevante nominierte(n) Person(en) teilnehmen. Dieses Forum kann beispielsweise die Form annehmen regelmäßiger gemeinsamer Sitzungen der SRBs der Organisationen abzuhalten.
 - (2) Regelmäßiger Austausch zwischen den Organisationen über die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Compliance-Überwachungsfunktion sowie der Ergebnisse der jeweiligen Aufsicht Organisation durch die CA(s). Der Informationsaustausch zur Überwachung der Einhaltung und Aufsicht sorgt für Sensibilisierung, Analyse und Identifizierung von Gefahren.
 - (3) Eine gemeinsame oder kohärente Sicherheitspolitik und die damit verbundenen Sicherheitsziele.
Hinweis: Die Festlegung gemeinsamer oder einheitlicher Sicherheitsziele steht dem nicht entgegen Organisation(en) davon abzuhalten, zusätzliche und/oder spezifische Sicherheitsziele zu definieren, die an die angepasst werden müssen lokale Umgebung/Besonderheiten/Betrieb und/oder für die Sicherheit der Organisation Leistung, ggf.
 - (4) Gemeinsame oder konsistente Schlüsselprozesse für das Sicherheitsmanagement (siehe AMC1 CAMO.A.200(a)(3) „Managementsystem“), die von der CAMO und ihren Vertragsbetreibern eingerichtet werden es sei denn, diese Prozesse beziehen sich auf Aktivitäten oder Verfahren, die spezifisch für einen dieser Prozesse sind Organisationen (z. B. Fatigue Risk Management System (FRMS)).
 - (5) Ein Kooperationsmechanismus, um eine schnelle Reaktion zu gewährleisten, wenn eine der Organisationen teilt einige ernsthafte Bedenken mit einer anderen Organisation.

-
- (6) Ein Kooperationsmechanismus, um sicherzustellen, dass geeignete Maßnahmen auf Gruppenebene koordiniert werden, falls vorhanden sind Erkenntnisse bei einer Organisation, die sich auf die Harmonisierung des Managements auswirken Systeme.
- (7) Ein Kooperationsmechanismus mit dem/den Betreiber(n) zur Verwaltung der Änderungen in die harmonisierten Elemente der Managementsysteme so, dass diese Änderungen ihre Wirkung gleichzeitig.
- (b) Die CAMO-/Betreiberverfahren sollten beschreiben, wie die Schnittstelle und die Harmonisierung aussehen zwischen den Managementsystemen erreicht werden und die aufzubewahrenden Aufzeichnungen spezifizieren Beachtung der Harmonisierung der Managementsysteme.

AMC2 M.A.201(ea) Verantwortlichkeiten

ED Decision 2022/017/R

Um sicherzustellen, dass alle beteiligten Parteien ihrer Verantwortung nachkommen können, müssen alle Handbücher, Verfahren und die Kommunikation zwischen ihnen sollte mindestens in einer gemeinsamen Sprache erfolgen, z. Englisch, wenn die CAMO verwaltet die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die in (einem) anderen Mitgliedstaat(en) registriert sind als sein Hauptgeschäftssitz. Zu den beteiligten Parteien gehören die zuständige(n) Behörde(n), mit der/denen diese gemeinsame Sprache sollte vereinbart werden.

GM1 M.A.201(ea) Verantwortlichkeit

ED Decision 2022/017/

HARMONISIERUNG DER MANAGEMENTSYSTEME — KONZERNSTANDARDS UND ÄNDERUNGEN
DARIN

- (a) Abhängig von der Größe des Unternehmenszusammenschlusses eines einzelnen Luftfahrtunternehmens und von der Art und Komplexität seiner Aktivitäten, ein effizienter Weg zur Harmonisierung der Managementsysteme der Organisationen besteht darin, gemeinsam Gruppenstandards zu entwickeln, die von einer Gruppe unterstützt werden Vorstand oder ein ähnliches Kontrollorgan der Gruppe. Solche Gruppenstandards können umfassen Bestimmungen zur Überwachung der Verpflichtungen der Vertragsparteien gemäß Anhang I (Teil-M) Anlage I der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 eingerichtet.
- (b) Der Konzernvorstand oder ein ähnliches Konzernleitungsorgan setzt sich zusammen aus dem verantwortlichen Leiter der Organisationen und ein koordinierendes Mitglied. Die Namen der Vorstandsmitglieder direkt oder durch Bezugnahme auf ein gemeinsames Dokument in den Vertrag einbezogen werden, und werden bei personellen Veränderungen im jeweiligen Dokument aktualisiert.
- (c) Das koordinierende Mitglied kann einer der verantwortlichen Manager oder eine andere Person sein. Als eine Folge der Anwendung von Punkt M.A.201(ea) ist, dass mehrere Betreiber dieselbe CAMO verwenden. Der Konzernvorstand kann erwägen, einen Mitarbeiter als koordinierendes Mitglied von diese CAMO zu haben. Die Rolle des koordinierenden Mitglieds umfasst unter anderem Folgendes:
- Sicherstellen, dass alle Perspektiven berücksichtigt werden;
 - Festlegung der Geschäftsordnung des Vorstandes und Sicherstellung ihrer Einhaltung;
 - Koordinierung der Entscheidungsfindung;
 - Sicherstellen, dass die Dokumentation aktualisiert wird;
 - Gewährleistung der Überprüfung der Gruppenstandards;

-
- Gewährleistung des regelmäßigen Informationsaustausches und der Durchführung von Treffen; und
 - Koordination der Eingliederung einer Organisation in bzw. ggf. deren Ausscheiden aus, die Unternehmensgruppierung.
- (d) Die Gruppenstandards können entweder dokumentiert werden:
- in einem gemeinsamen Dokument, auf das in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verwiesen wird Verwaltungsvertrag, der gemäß Punkt M.A.201(ea) erforderlich ist; oder
 - im Exposé/Handbuch jeder Organisation, in diesem Fall die Fortsetzung Lufttüchtigkeitsmanagementvertrag, der gemäß Punkt M.A.201(ea) erforderlich ist, sollte auf den relevanten Teil der Ausstellungen/Handbücher der Organisationen verweisen; oder
 - im Vertrag zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, der von gefordert wird Punkt M.A.201(ea).
- (e) Zu den Gruppenstandards gehören insbesondere:
- Methoden und Verfahren zur Bewältigung der Schlüsselprozesse des Sicherheitsmanagements;
 - Identifizierung der verschiedenen Betreiber und der CAMO;
 - Identifizierung und Kontaktdaten der Mitglieder des Konzernvorstands oder von das ähnliche Leitungsorgan der Gruppe; und
 - Management der Änderungen, die die Konzernstandards betreffen, z. Beratungsprozess.

GM2 M.A.201(ea) Verantwortlichkeit

ED Decision 2022/017/R

LUFTFAHRTUNTERNEHMENSGRUPPE

- (a) Im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 „eine einzige Unternehmensvereinigung von Luftfahrtunternehmen“ bezeichnet ein beherrschendes Unternehmen und seine beherrschten Unternehmen. All diese Unternehmen sind in dem Gebiet befinden, auf das die Verträge Anwendung finden.

Das herrschende Unternehmen übt direkt oder indirekt einen beherrschenden Einfluss auf die aus kontrollierten Unternehmen aufgrund von Eigentum, finanzieller Beteiligung, Ernennungsrecht ein Leitungs- oder Aufsichtsorgan, die ihm zugrunde liegenden Vorschriften oder Sonstiges.

Zu den kontrollierten und herrschenden Unternehmen gehören Luftfahrtunternehmen, die gemäß lizenziert sind Verordnung (EG) 1008/20081 sowie einer oder mehreren zugelassenen Organisationen gemäß Anhang Vc (Teil-CAMO) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

Im Rahmen von gemeinschaftsweit tätigen Unternehmensgruppen Artikel 3 der Richtlinie 2009/38/EG2 bietet zusätzliche Informationen über beherrschende Unternehmen, die ebenfalls geeignet sein können bundesweite Unternehmensgruppen.

- (b) Jede zugelassene Organisation ist für ihr Managementsystem verantwortlich, selbst wenn sie es befolgt gemeinsame Gruppenstandards, Richtlinien oder Verfahren. Die Rechenschaftspflicht jede genehmigte Organisation im Sinne der einschlägigen EU-Verordnung nicht von der Zugehörigkeit zu einer einzigen betroffenen Unternehmensgruppierung von Luftfahrtunternehmen. Für die Fortführung bleibt letztlich das Luftfahrtunternehmen verantwortlich Lufttüchtigkeit des von ihm betriebenen Luftfahrzeugs, selbst wenn der Betreiber

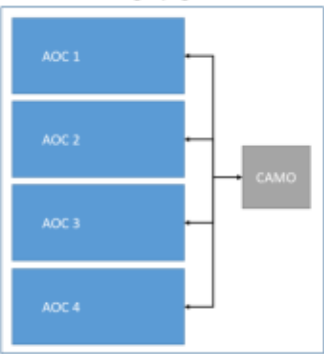
beschließt, die Fortsetzung zu beauftragen Lufttüchtigkeitsmanagement zu einer CAMO. In diesem Fall ist der Betreiber nicht mehr verantwortlich Durchführung der Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, da diese Verantwortung auf den übertragen wird vertraglich vereinbart CAMO. Der Betreiber behält die Verantwortung, die Anforderungen in der EU zu erfüllen Vorschriften, z. die CAMO zu bewerten, um sicherzustellen, dass sie über die Fähigkeit und Kapazität zur Einhaltung verfügt mit dem Vertrag (siehe Teil-M, Anhang I, Punkt 7).

GM3 M.A.201(ea) Verantwortlichkeit

ED Decision 2022/017/R

KONFIGURATIONEN

- (a) Jeder Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses einer einzelnen Unternehmensgruppierung von Luftfahrtunternehmen kann wählen, ob er es bleiben möchte genehmigte CAMO selbst (gemäß Punkt M.A.201(e)(2)) oder eine CAMO (in gemäß Punkt M.A.201(ea)).
- (b) Die folgenden Schemata veranschaulichen mögliche Konfigurationsbeispiele:

	<p>Each AOC holder has a contract with the CAMO in accordance with point M.A.201(ea).</p>
	<p>AOC 1, AOC 2, and AOC 3 holders have a contract with CAMO 4 each (in accordance with point M.A.201(ea)); CAMO 4 is integrated into AOC 4 (in accordance with point M.A.201(e)(2)).</p>
	<p>AOC 1, AOC 2, and AOC 3 have a contract with a CAMO each (in accordance with point M.A.201(ea)); CAMO 4 is integrated into AOC 4 (in accordance with point M.A.201(e)(2)).</p>

- (c) Die folgenden Schemata veranschaulichen Beispiele für Konfigurationen, die Punkt nicht erfüllen M.A.201(ea) (nicht erschöpfende Liste):

	<p>This configuration is not compliant with point M.A.201(ea) because only one AOC (i.e. AOC 1) uses the contracted CAMO.</p>
--	---

	<p>This configuration is not compliant with point M.A.201(ea) because only one AOC (i.e. AOC 3) uses the contracted CAMO (i.e. CAMO 2).</p>
--	---

	<p>This configuration is not compliant with point M.A.201(ea) because CAMO 1 is not contracted by the AOC holders (i.e. AOC 1 and AOC 2) for all the aircraft they operate.</p>
--	---

	<p>This configuration is not compliant with point M.A.201(ea) because CAMO 1 is not contracted by AOC 3 for all the aircraft it operates.</p>
--	---

GM1 M.A.201(i) Instandhaltungsprogramm

ED Decision 2016/011/R

Wenn ein Eigentümer beschließt, keinen Vertrag gemäß M.A.201 (i) abzuschließen, ist der Eigentümer voll verantwortlich für die ordnungsgemäße Ausführung der entsprechenden Aufgaben. Infolgedessen wird empfohlen, dass der Eigentümer seine eigene Kompetenz zur Erreichung dieser Ziele selbst einschätzt oder auf andere Weise das richtige Fachwissen einholt.

AMC M.A.201(i)(3) Verantwortlichkeiten

ED Decision 2020/002/R

BESCHRÄNKTER VERTRAG FÜR DIE ENTWICKLUNG DES AMP

Der beschränkte Vertrag für die Entwicklung und gegebenenfalls Bearbeitung der Genehmigung des Instandhaltungsprogramms muss die Verantwortlichkeiten in Bezug auf M.A.302 (d), M.A.302 (f) und M.A.302 (h) abdecken.

GM1 M.A.201(k) Verantwortlichkeiten

ED Decision 2020/002/R

VERWENDUNG VON LUFTFAHRZEUGEN, DIE IN EINEM AOC FÜR NCO ODER SPOAs ENTHALTEN SIND

Punkt (k) ist keine Abweichung von den vorherigen Punkten von M.A.201, Punkte M.A.201 (f), (g), (h) und (i)

M.A.202 Meldung von besonderen Ereignissen

Verordnung (EU) 2019/1383

- a) Unbeschadet der in Anhang II (Teil-145) und Anhang Vc (Teil-CAMO) genannten Meldepflichten hat jede nach Punkt M.A.201 verantwortliche Person oder Organisation jeden an einem Luftfahrzeug oder einer Komponente festgestellten Zustand zu melden, der die Flugsicherheit gefährdet, und zwar
 - (1) der vom 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 Ergänzung zur Musterbauart verantwortlichen Organisation.
- b) Die in Punkt (a) genannten Meldungen müssen in der von der gemäß Punkt (a) zuständigen Behörde festgelegten Art und Weise erfolgen, wobei die meldende Person oder Organisation alle einschlägigen Informationen über den ihr bekannten Zustand angeben muss.
- c) Erfolgt die Instandhaltung oder die Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs auf der Grundlage eines schriftlichen Vertrags, hat die für diese Tätigkeiten verantwortliche Person oder Organisation jeden in Punkt (a) genannten Zustand auch dem Eigentümer und dem Betreiber des Luftfahrzeugs sowie, falls abweichend, dem bzw. der betreffenden CAMO oder CAO zu melden.
- d) Die Person oder Organisation legt die in den Punkten (a) und (c) genannten Meldungen sobald wie möglich, jedoch nicht später als 72 Stunden ab dem Zeitpunkt vor, zu dem die Person oder Organisation den Zustand festgestellt hat, der Gegenstand der Meldung ist, sofern nicht außergewöhnliche Umstände dem entgegenstehen.
- e) Sobald die Art der Maßnahmen, welche die Person oder Organisation zu ergreifen beabsichtigt, um ähnliche Ereignisse in Zukunft zu vermeiden, feststeht, legt sie einen Folgebericht mit näheren Angaben zu diesen Maßnahmen vor. Dieser Folgebericht ist in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise vorzulegen.

AMC1 M.A.202 Meldung besonderen Ereignissen

ED Decision 2020/002/R

Verantwortliche Personen oder Organisationen sollten sicherstellen, dass der Design Approval Holder (DAH) erhält angemessene Berichte über Vorkommnisse für dieses Luftfahrzeug oder diese Komponente, damit die DAH sie herausgeben kann entsprechende Wartungsanweisungen und Empfehlungen an alle Eigentümer oder Betreiber.

Verantwortliche Personen oder Organisationen sollten eine Verbindung mit der DAH herstellen, um festzustellen, ob veröffentlichte oder vorgeschlagene Serviceinformationen das Problem lösen oder eine Lösung für bestimmtes Problem.

AMC-20 „Allgemein zulässige Nachweisverfahren für die Lufttüchtigkeit von Produkten, Teilen und Appliances“ enthält weitere Einzelheiten zur Ereignismeldung (AMC 20-8).

M.A.301 Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Verordnung (EU) 2019/1383

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

- a) die Durchführung von Vorflugkontrollen;
- b) die Behebung von Mängeln und Schäden, die den sicheren Betrieb nach Maßgabe der Daten beeinträchtigen spezifiziert in den Punkten ML.A.304 und ML.A.401, soweit zutreffend, unter Berücksichtigung der Mindestausrüstungsliste („MEL“) und Konfigurationsabweichungsliste, sofern vorhanden;
- c) die Durchführung aller Wartungsarbeiten gemäß dem unter Punkt genannten AMP ML.A.302;
- d) die Freigabe aller Wartungsarbeiten gemäß Unterabschnitt H;
- e) für alle technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeuge, die von entsprechend zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 die Analyse der Wirksamkeit des genehmigten AMP gemäß Punkt M.A.302;
- f) die Erfüllung aller anwendbaren:
 - (1) Lufttüchtigkeitsanweisung (AD);
 - (2) Betriebsanweisungen mit Auswirkungen auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit;
 - (3) von der Agentur festgelegte Anforderung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit;
 - (4) Maßnahmen, die von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf eine Sicherheit gefordert werden Problem;
- g) die Durchführung von Modifikationen und Reparaturen gemäß Punkt M.A.304;
- h) Lieferung an den verantwortlichen Piloten oder an den Betreiber bei zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 die Masse- und Bilanzaufstellung und die aktuelle Konfiguration des Flugzeugs;
- i) Wartungskontrollflüge, falls erforderlich.

AMC M.A.301(a) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

VORFLUGINSPEKTIONEN

1. In Bezug auf die Vorflugkontrolle sind alle dazu erforderlichen Maßnahmen gemeint sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug für den beabsichtigten Flug geeignet ist. Diese sollten in der Regel enthalten sein, sind es aber nicht unbedingt beschränkt auf:
 - (a) eine Rundgang-Typeninspektion des Luftfahrzeugs und seiner Notfallausrüstung auf Zustand Dazu gehören insbesondere offensichtliche Verschleißerscheinungen, Beschädigungen oder Undichtigkeiten. Zusätzlich Vorhandensein aller erforderlichen Ausrüstung einschließlich Notfallausrüstung sollte vorhanden sein etabliert.
 - (b) eine Inspektion des Systems zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs oder des Luftfahrzeuges technisches Logbuchsystem, um sicherzustellen, dass der beabsichtigte Flug nicht nachteilig ist von ausstehenden zurückgestellten Mängeln

-
- betroffen sind und dass keine Wartungsmaßnahmen erforderlich sind die in der Wartungsübersicht aufgeführt sind, überfällig sind oder während des Fluges fällig werden.
- (c) eine Kontrolle, dass verbrauchbare Flüssigkeiten, Gase usw., die vor dem Flug angehoben werden, korrekt sind Spezifikation, frei von Verunreinigungen und korrekt aufgezeichnet.
 - (d) eine Kontrolle, dass alle Türen sicher befestigt sind.
 - (e) eine Steuerung, die Oberflächen- und Fahrwerkssperren, Pitot-/Statikabdeckungen, Rückhaltevorrichtungen steuert und Motor-/Blendenrohlinge wurden entfernt.
 - (f) eine Kontrolle, dass alle Außenflächen und Triebwerke des Luftfahrzeugs frei von Eis, Schnee, Sand, Staub usw. und eine Bewertung, um dies aufgrund der meteorologischen Bedingungen zu bestätigen und Enteisungs-/Vereisungsschutzmittel, die zuvor darauf aufgetragen wurden, keine Flüssigkeit vorhanden sind Rückstände, die die Flugsicherheit gefährden könnten. Alternativ zu dieser Vorflugbeurteilung, wenn der Flugzeugtyp und die Art des Betriebs dies zulassen, die Ansammlung von Rückständen kann durch geplante Wartungsinspektionen/ Reinigungen kontrolliert werden, die in angegeben sind das genehmigte Wartungsprogramm.
2. Aufgaben wie das Anheben von Öl und Hydraulikflüssigkeit und das Aufpumpen von Reifen können als Teil der betrachtet werden Inspektion vor dem Flug. Die zugehörigen Anweisungen zur Vorflugkontrolle sollten sich mit dem befassen Verfahren, um zu bestimmen, wo die notwendige Hebung oder Inflation aus einer Anomalie resultiert Verbrauch und erfordert möglicherweise zusätzliche Wartungsmaßnahmen durch den Genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder gegebenenfalls Freigabeberechtigtes Personal.
3. Im Fall von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen die CAMO sollte Anleitungen für Wartungs- und Flugpersonal und sonstiges Personal veröffentlichen Durchführung von Inspektionsaufgaben vor dem Flug, soweit angemessen, Festlegung der Verantwortlichkeiten für diese Maßnahmen und, wenn Aufgaben an andere Organisationen vergeben werden, wie deren Erfüllung unterliegt das Qualitätssystem von M.A.712 oder das von CAMO.A.200 geforderte Managementsystem. Es sollte der zuständigen Behörde nachgewiesen werden, dass das Vorflugkontrollpersonal diese erhalten hat angemessene Schulung für die entsprechenden Aufgaben der Vorflugkontrolle. Der Ausbildungsstandard für Personal, das die Vorflugkontrolle durchführt, sollte im Folgenden beschrieben werden Ausstellung zum Lufttüchtigkeitsmanagement.

AMC M.A.301(b) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

1. Der Betreiber sollte über ein System verfügen, um sicherzustellen, dass alle Mängel, die den sicheren Betrieb beeinträchtigen, behoben werden Flugzeuge innerhalb der durch die genehmigte Mindestausrüstungsliste vorgeschriebenen Grenzen nachgebessert werden (MEL), Konfigurationsabweichungsliste (CDL) oder Wartungsdaten, je nach Bedarf. Auch dass solche Die Mängelbeseitigung kann nur mit Zustimmung des Betreibers und von der zuständigen Behörde genehmigtes Verfahren.
2. Bei Aufschub oder Vornahme einer Mangelbeseitigung die kumulative Wirkung mehrerer aufgeschobenen oder vorgetragenen Mängel an einem bestimmten Flugzeug und alle in der MEL enthaltenen Einschränkungen sollte in Betracht gezogen werden. Nach Möglichkeit sollte eine aufgeschobene Mängelbeseitigung bekannt gegeben werden an den Piloten/die Flugbesatzung vor ihrer Ankunft am Flugzeug.
3. Im Fall von Luftfahrzeugen, die von gemäß Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen sollte ein Bewertungssystem eingeführt

werden Betrieb, um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs zu unterstützen und einen kontinuierlichen Betrieb zu gewährleisten Analyse der Wirksamkeit des verwendeten CAMO-Fehlerkontrollsystems.

Das System sollte Folgendes vorsehen:

- (a) bedeutende Vorfälle und Fehler: Überwachung von Vorfällen und Fehlern, die aufgetreten sind Flug und Mängel, die während der Wartung und Überholung gefunden wurden, und Hervorhebung aller auftretenden Mängel für sich genommen bedeutsam.
- (b) sich wiederholende Vorfälle und Defekte: kontinuierliche Überwachung von Defekten, die während des Fluges auftreten und Defekte, die während der Wartung und Überholung gefunden wurden, wobei sich wiederholende Fehler hervorgehoben werden.
- (c) Zurückgestellte und vorgetragene Mängel: Überwachen Sie aufgeschobene und vorgetragene Fehler kontinuierlich Vorwärtsdefekte. Zurückgestellte Fehler sind definiert als Fehler, die im Betrieb gemeldet werden Service, die für eine spätere Behebung zurückgestellt werden. Verschleppte Mängel sind definiert als diejenigen Mängel, die während der Wartung auftreten und zur Behebung vorgetragen werden zu spätere Wartungseingabe.
- (d) ungeplante Entfernungen und Systemleistung: Analyse ungeplanter Komponenten Demontagen und die Durchführung von Luftfahrzeugsystemen zur Nutzung im Rahmen der Instandhaltung Programmeffizienz.

AMC M.A.301(c) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

WARTUNG NACH AMP

Der Eigentümer, CAO oder CAMO, wie zutreffend, sollte über ein System verfügen, um sicherzustellen, dass alle Luftfahrzeugwartungen durchgeführt werden Kontrollen werden innerhalb der vom zugelassenen Luftfahrzeuginstandhaltungsprogramm vorgeschriebenen Grenzen durchgeführt und dass, wenn eine Wartungsprüfung nicht innerhalb der vorgeschriebenen Frist durchgeführt werden kann, seine ein Aufschub ist gemäß einem von den zuständigen Sachbearbeitern vereinbarten Verfahren zulässig Behörde.

AMC M.A.301(e) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

Die CAMO, die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verwaltet, sollte über ein System zur Analyse der Lufttüchtigkeit verfügen Wirksamkeit des Wartungsprogramms in Bezug auf Ersatzteile, festgestellte Mängel, Störungen und Schäden zu melden und das Wartungsprogramm entsprechend anzupassen.

AMC M.A.301(f) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

BETRIEBLICHE RICHTLINIEN

Betriebsanweisungen mit Auswirkungen auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit umfassen Betriebsvorschriften wie erweiterter zweimotoriger Betrieb (ETOPS) / Langstreckenbetrieb (LROPS), reduzierte Vertikale Abstandsminima (RVSM), MNPS, Allwetterbetrieb (AWOPS), RNAV usw.

Alle anderen von der Agentur festgelegten Anforderungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit umfassen TC-bezogene Anforderungen wie: Zertifizierungswartungsanforderungen (CMR), lebensbegrenzte Teile, Lufttüchtigkeit Beschränkungen in CS-25, Buch 1, Anhang H, Abschnitt H25.4,

Lufttüchtigkeit des Kraftstofftanksystems Einschränkungen einschließlich Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL) usw.

Der Betreiber ist verantwortlich für die Einbeziehung von Betriebsanweisungen (ODs) und in Fällen, in denen eine Beeinträchtigung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vorliegt, hat die CAMO dies zu beurteilen und entsprechende Maßnahmen zu treffen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. Der Prozess zur Einarbeitung der ODs sollte detailliert beschrieben werden in einer Vereinbarung oder einem gemeinsamen Verfahren.

GM M.A.301(I) Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

WARTUNGSPRÜFFLÜGE (MCFs)

- (a) Die Definition und die betrieblichen Anforderungen für MCFs sind in der Luftverkehrsverordnung festgelegt und werden unter der Kontrolle und Verantwortung der Luftfahrzeugbetreiber. Während der Flugvorbereitung, des Fluges und der Aktivitäten nach dem Flug sowie für die Übergabe des Luftfahrzeugs muss die Prozesse, die die Einbeziehung der Instandhaltungsbetrieben oder ihres Personals erfordern, im Voraus mit dem Betreiber vereinbart werden. Der Betreiber muss sich bei Bedarf an die für die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zuständige CAMO wenden.
- (b) Abhängig vom Luftfahrzeugdefekt und dem Status der vor dem Flug durchgeführten Wartungsarbeiten sind verschiedene Szenarien möglich und werden nachstehend beschrieben:
- (1) Das Luftfahrzeugwartungshandbuch (AMM) oder andere vom Inhaber der Konstruktionsgenehmigung herausgegebene Instandhaltungsunterlagen verlangen, dass vor Abschluss der bestellten Wartung eine MCF durchgeführt wird. In diesem Szenario muss von dem Instandhaltungsbetrieb ein Zertifikat nach unvollständiger Wartung in Übereinstimmung mit M.A.801 (f) oder 145.A.50 (e) ausgestellt werden, und das Luftfahrzeug kann zu diesem Zweck unter seinem Lufttüchtigkeitszeugnis geflogen werden. Aufgrund unvollständiger Wartung ist es für Luftfahrzeuge, die im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, ratsam, einen neuen Eintrag im technischen Protokollsystem des Luftfahrzeugs zu öffnen, um die Notwendigkeit eines MCF zu ermitteln. Dieser neue Eintrag muss erforderlichenfalls Daten enthalten oder auf diese verweisen, die für die Durchführung der MCF relevant sind, z. B. Einschränkungen des Luftfahrzeugs und mögliche Auswirkungen auf Betriebs- und Notfallausrüstung aufgrund unvollständiger Wartung, Referenzieren der Instandhaltungsunterlagen und Wartungsmaßnahmen, die nach dem Flug durchgeführt werden müssen. Nach einer erfolgreichen MCF muss die Wartungsaufzeichnungen ausgefüllt, die verbleibenden Wartungsmaßnahmen abgeschlossen und das Luftfahrzeug gemäß den vom Instandhaltungsbetrieb genehmigten Verfahren zur Wartung freigegeben werden.
 - (2) Basierend auf eigenen Erfahrungen und aus Gründen der Zuverlässigkeit und / oder Qualitätssicherung. Ein Betreiber oder CAMO möchte möglicherweise eine MCF durchführen, nachdem das Luftfahrzeug bestimmte Wartungsarbeiten durchlaufen hat, während die Instandhaltungsunterlagen keinen solchen Flug erfordern. Daher wird nach ordnungsgemäßer Durchführung der Wartung eine Freigabebescheinigung ausgestellt, und die Lufttüchtigkeitsbescheinigung des Luftfahrzeugs bleibt für diesen Flug gültig.
 - (3) Nach der Fehlerbehebung eines Systems am Boden wird von dem Instandhaltungsbetrieb ein MCF vorgeschlagen als Bestätigung, dass die angewendete Lösung den normalen Systembetrieb wiederhergestellt hat. Während der durchgeführten Wartung werden die Wartungsanweisungen für die vollständige Wiederherstellung des Systems befolgt. Daher wird vor dem Flug eine Freigabebescheinigung ausgestellt. Das Lufttüchtigkeitszeugnis gilt für

den Flug. Ein offener Eintrag, der diesen Flug anfordert, kann im technischen Protokoll des Luftfahrzeugs vermerkt werden.

- (4) Es wurde festgestellt, dass ein Luftfahrzeugsystem ausfällt, der Versand des Luftfahrzeugs gemäß den Instandhaltungsunterlagen nicht möglich ist und die Ursache zufriedenstellend diagnostiziert wurde. Der Fehler kann nur im Flug gemacht werden. Der Prozess für diese Fehlerbehebung ist in den Instandhaltungsunterlagen nicht beschrieben und daher gilt Szenario (1) nicht. Da das Luftfahrzeug nicht unter seinem Lufttüchtigkeitszeugnis fliegen kann, weil es nach der Wartung nicht für die Tätigkeit freigegeben wurde, ist eine Fluggenehmigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ausgestellt erforderlich. Nach dem Flug und den entsprechenden Wartungsarbeiten kann das Luftfahrzeug unter seinem ursprünglichen Lufttüchtigkeitszeugnis freigegeben und weiter betrieben werden.
- (c) Für bestimmte MCFs sind die im Flug erhaltenen oder verifizierten Daten für die Bewertung oder Prüfung nach dem Flug durch erforderlich den Instandhaltungsbetrieb vor Erteilung der Wartungsfreigabe. Zu diesem Zweck kann sich der Instandhaltungsbetrieb darauf verlassen, dass die Besatzung, die den Flug durchführt, diese Daten vervollständigt oder Aussagen über Überprüfungen während des Flugs macht, wenn das Personal der Instandhaltungsbetrieb diese Funktionen im Flug nicht ausführen kann. In diesem Fall muss die Instandhaltungsbetrieb das Besatzungspersonal ernennen, das in ihrem Namen eine solche Rolle spielt, und vor dem Flug das ernannte Besatzungspersonal über den Umfang, die Funktionen und den detaillierten Prozess informieren, der zu befolgen ist, einschließlich der erforderlichen Berichtsinformationen nach dem Flug und Berichterstattungsmittel zur Unterstützung der endgültigen Freigabe für den Service, die vom zertifizierenden Personal ausgestellt werden soll

M.A.302 Luftfahrzeug Instandhaltungsprogramm

Verordnung (EU) 2023/989

- a) Die Instandhaltung jedes Luftfahrzeugs ist gemäß einem AMP zu gestalten.
- b) Das AMP und alle nachfolgenden Änderungen dieses Programms bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde.
- c) Wird die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs durch ein CAMO oder eine CAO geführt oder wurde zwischen dem Eigentümer und einem CAMO oder einer CAO ein schriftlicher Vertrag nach Punkt M.A.201(i)(1) geschlossen, können das AMP und die Änderungen desselben mittels eines indirekten Genehmigungsverfahrens genehmigt werden. In diesem Fall ist das indirekte Genehmigungsverfahren durch das bzw. die betreffende CAMO bzw. CAO als Teil des in Anhang Vc Punkt CAMO.A.300 genannten Handbuchs zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME) oder als Teil des in Anhang Vd Punkt CAO.A.025 genannten kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs (CAE) festzulegen und von der für das CAMO bzw. die CAO zuständigen Behörde zu genehmigen.

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

- d) Das AMP muss nachweislich Folgendem genügen:
1. den von der zuständigen Behörde herausgegebenen Anweisungen;
 2. den Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit,

- i) die von den Inhabern der Musterzulassung, der eingeschränkten Musterzulassung, der ergänzenden Musterzulassung, der Genehmigung für ein großes Reparaturverfahren, der ETSO-Zulassung oder der Person, die eine Compliance-Erklärung für die Konstruktion abgegeben hat, oder dem Inhaber jeder anderen einschlägigen, nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 Anhang I (Teil 21) bzw. Anhang Ib (Teil 21 Leicht) erteilten Genehmigung herausgegeben wurden,
 - ii) die in den in Anhang I (Teil 21) Punkt 21.A.90B bzw. Punkt 21.A.431B der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genannten Zertifizierungsspezifikationen enthalten sind, falls zutreffend;
 - iii) die in den in Anhang Ib (Teil 21 Leicht) Punkt 21L.A.62, Punkt 21L.A.102, Punkt 21L.A.202 bzw. Punkt 21L.A.222 der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genannten Zertifizierungsspezifikationen enthalten sind, falls zutreffend;
- 3) den geltenden Bestimmungen von Anhang I (Teil-26) der Verordnung (EU) 2015/640.
- e) Abweichend von Punkt (d) kann der Eigentümer oder das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs von den in Punkt (d)(2) genannten Anweisungen abweichen und abhängig von den Daten, die sich aus den nach Punkt (h) hinreichend durchgeführten Prüfungen ergaben, abgestufte Intervalle im AMP vorschlagen. Für die Abstufung sicherheitsrelevanter Aufgaben sind indirekte Genehmigungen nicht zulässig. Der Eigentümer oder das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs kann im AMP auch zusätzliche Anweisungen vorschlagen.
 - f) Das AMP enthält Angaben zur gesamten durchzuführenden Instandhaltung, auch zur Häufigkeit und zu etwaigen besonderen Aufgaben, die mit der Art und der Spezifität des Betriebs zusammenhängen.
 - g) Handelt es sich um technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, muss das AMP ein Zuverlässigkeitsprogramm beinhalten, wenn das AMP auf der Logik der „Maintenance Steering Group“ (Lenkungsausschuss Instandhaltung) oder Zustandsüberwachung beruht.
 - h) Das AMP wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf entsprechend geändert. Diese Überprüfungen gewährleisten, dass neue oder geänderte Instandhaltungsanweisungen Berücksichtigung finden, die von den Inhabern von Musterzulassungen und Ergänzungen zu Musterzulassungen und jeglichen anderen Organisationen, die solche Informationen nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 veröffentlichen, herausgegeben werden, und gleichzeitig das AMP im Hinblick auf die Betriebserfahrung und Anweisungen der zuständigen Behörde aktuell und gültig bleibt.“

AMC M.A.302 Luftfahrzeug Instandhaltungsprogramm

Verordnung (EU) 2020/002/R

GRUNDREGELN

1. Der Begriff „Instandhaltungsprogramm“ soll geplante Wartungsaufgaben, die damit verbundenen Verfahren und Standardwartungspraktiken umfassen. Der Begriff „Wartungsplan“ soll nur die geplanten Wartungsaufgaben umfassen.
2. Das Luftfahrzeug muss zu einem bestimmten Zeitpunkt nur für ein genehmigtes - Instandhaltungsprogramm gewartet werden. Wenn ein Eigentümer oder Betreiber von einem genehmigten Programm zu einem anderen wechseln möchte, muss möglicherweise eine Transferprüfung oder -inspektion durchgeführt werden, um die Änderung durchzuführen.
3. Die Details des Instandhaltungsprogramms muss mindestens einmal jährlich überprüft werden. Mindestens Überarbeitungen von Dokumenten, die die Programmbasis betreffen, müssen vom

Eigentümer oder Betreiber für die Aufnahme in das -Instandhaltungsprogramm während der jährlichen Überprüfung berücksichtigt werden. Die anwendbaren verbindlichen Anforderungen für die Einhaltung von Teil 21 muss so bald wie möglich in das Instandhaltungsprogramm aufgenommen werden.

4. Das Instandhaltungsprogramm muss ein Vorwort enthalten, in dem der Inhalt des - Instandhaltungsprogramms, die anzuwendenden Inspektionsstandards und zulässige Änderungen der Aufgabenhäufigkeiten festgelegt werden und gegebenenfalls jedes Verfahren zur Steuerung der Entwicklung festgelegter Prüf- oder Inspektionsintervalle.
5. Wiederholte Wartungsaufgaben, die sich aus Änderungen und Reparaturen ergeben, muss in das genehmigte Instandhaltungsprogramm aufgenommen werden.
6. Anhang I zu AMC M.A.302 und AMC M.A.301 (b) detaillierte Informationen über den Inhalt eines genehmigten Instandhaltungsprogramms bereitstellen

GM M.A. 302 (a) Luftfahrzeug Instandhaltungsprogramm

ED Decision 2016/011/R

Ein Instandhaltungsprogramm kann darauf hinweisen, dass es für mehrere Luftfahrzeugregistrierungen gilt, sofern das Instandhaltungsprogramm die Wirksamkeit der Aufgaben und Verfahren eindeutig identifiziert, die nicht für alle aufgeführten Registrierungen gelten.

AMC M.A. 302 (d) Luftfahrzeug Instandhaltungsprogramm

ED Decision 2020/002/R

AMP-GRUNDLAGEN UND ZUGEHÖRIGE PROGRAMME

1. Ein Instandhaltungsprogramm muss normalerweise auf dem MRB-Bericht (Maintenance Review Board), dem Wartungsplanungsdokument (MPD), den relevanten Kapiteln des Wartungshandbuchs oder anderen Instandhaltungsunterlagen mit Informationen zur Planung basieren. Darüber hinaus muss ein Instandhaltungsprogramm auch alle Instandhaltungsunterlagen berücksichtigen, die Informationen zur Planung von Komponenten enthalten.
2. Die von der zuständigen Behörde erteilten Anweisungen können alle Arten von Anweisungen aus einer bestimmten Aufgabe für ein bestimmtes Luftfahrzeug umfassen, um die empfohlenen Wartungspläne für bestimmte zu vervollständigen Luftfahrzeugtypen, die vom Eigentümer / Betreiber direkt verwendet werden können. Diese Anweisungen können von der zuständigen Behörde in den folgenden Fällen erteilt werden:
 - sofern keine spezifischen Empfehlungen des Inhabers des Musterzertifikats vorliegen.
 - alternative Anweisungen zu den in Unterabsatz 1 oben beschriebenen Anweisungen zu erteilen, um dem Betreiber Flexibilität zu bieten.
3. Wenn ein Luftfahrzeugtyp dem MRB-Berichtsprozess unterzogen wurde, muss ein Betreiber normalerweise das anfängliche Instandhaltungsprogramm auf der Grundlage des MRB-Berichts entwickeln.
4. Wenn ein Luftfahrzeug gemäß einem auf dem MRB basierenden Instandhaltungsprogramm gewartet wird Berichtsprozess, jedes zugehörige Programm zur kontinuierlichen Überwachung der Zuverlässigkeit oder Gesundheitsüberwachung des Luftfahrzeugs muss als Teil des Instandhaltungsprogramm betrachtet werden.
5. Instandhaltungsprogramme für Luftfahrzeugtypen, die dem MRB-Berichtsprozess unterzogen werden, muss einen Querverweis zur Identifizierung enthalten zu den MRB-Berichtsaufgaben, so dass es immer möglich ist solche Aufgaben mit dem derzeit genehmigten

- Instandhaltungsprogramm in Verbindung zu bringen. Dies verhindert nicht, dass das genehmigte Instandhaltungsprogramm im Lichte der Serviceerfahrung über die Empfehlungen des MRB-Berichts hinaus entwickelt wird, zeigt jedoch die Beziehung zu diesen Empfehlungen.
6. Einige genehmigte Instandhaltungsprogramme, die nicht aus dem MRB-Prozess entwickelt wurden, verwenden Zuverlässigkeit Programme. Solche Zuverlässigkeitsprogramme muss als Teil des genehmigten Instandhaltungsprogramms betrachtet werden.
 7. Alternative und / oder zusätzliche Anweisungen zu den in den Absätzen M.A.302 (d) (1) und (2) definierten, vom Eigentümer oder Betreiber vorgeschlagenen kann Folgendes umfassen, ist jedoch nicht darauf beschränkt:
 - Skalierung des Intervalls für bestimmte Aufgaben basierend auf Zuverlässigkeitsdaten oder anderen unterstützenden Informationen. Anhang I zu AMC M.A.302 und AMC M.B.301 (b) empfiehlt, dass das -Instandhaltungsprogramm die entsprechenden Eskalationsverfahren enthält. Die Eskalation dieser Aufgaben wird direkt von der zuständigen Behörde genehmigt, mit Ausnahme von ALLs (Airworthiness Limitations), die von der Agentur genehmigt wurden.
 - Restriktivere Intervalle als die vom TC-Inhaber aufgrund der Zuverlässigkeitsdaten oder vorgeschlagenen aufgrund einer strengeren Betriebsumgebung.
 - Zusätzliche Aufgaben nach Ermessen des Bedieners.

AMC M.A.302 (g) Luftfahrzeug Instandhaltungsprogramm

ED Decision 2020/002/R

ZUVERLÄSSIGKEITSPROGRAMME

1. Zuverlässigkeitsprogramme muss für Instandhaltungsprogramme entwickelt werden, die auf der Logik der Wartungssteuerungsgruppe (MSG) basieren oder solche enthalten, die zustandsüberwachte Komponenten enthalten oder keine Überholungszeiträume für alle wesentlichen Systemkomponenten enthalten.
2. Zuverlässigkeitsprogramme müssen nicht entwickelt werden für Luftfahrzeuge, die nicht als komplexe motorbetriebene Luftfahrzeuge gelten oder Überholungszeiträume für alle wesentlichen Luftfahrzeugsystemkomponenten enthalten.
3. Der Zweck eines Zuverlässigkeitsprogramms besteht darin, sicherzustellen, dass die Aufgaben des Instandhaltungsprogramms effektiv sind und ihre Periodizität angemessen ist.
4. Die Zuverlässigkeit Das Programm kann zur Eskalation oder Löschung einer Wartungsaufgabe sowie zur Deeskalation oder Hinzufügung einer Wartungsaufgabe führen.
5. Ein Zuverlässigkeitsprogramm bietet ein geeignetes Mittel zur Überwachung der Wirksamkeit des -Instandhaltungsprogramms.
6. Anhang I zu AMC M.A.302 und M.B.301(d) geben weitere Hinweise.

M.A.303 Lufttüchtigkeitsanweisungen

Verordnung (EU) No 1321/2014

Jede anwendbare Lufttüchtigkeitsanweisung muss im Rahmen der Anforderungen dieser Lufttüchtigkeitsanweisung ausgeführt werden, sofern die Agentur nichts anderes bestimmt.

M.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen

Verordnung (EU) 2019/1383

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

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

AMC M.A.304 Unterlagen für Änderungen und Reparaturen

ED Decision 2015/029/R

Eine Person oder Organisation, die ein Luftfahrzeug oder eine Komponente repariert, muss den Schaden anhand der veröffentlichten genehmigten Reparaturdaten und der zu ergreifenden Maßnahmen bewerten, wenn der Schaden außerhalb der Grenzen oder außerhalb des Geltungsbereichs dieser Daten liegt. Dies kann eine oder mehrere der folgenden Optionen umfassen: Reparatur durch Austausch beschädigter Teile, Anforderung technischer Unterstützung durch den Inhaber des Musterzertifikats oder einer gemäß Teil 21 zugelassenen Organisation und schließlich Genehmigung der Agentur für die jeweiligen Reparaturdaten.

M.A.305 Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Verordnung (EU) 2019/1383; Verordnung (EU) 2021/700

- a) Nach Beendigung jeder Instandhaltung muss die Freigabebescheinigung für das Luftfahrzeug (CRS) nach Punkt M.A.801 bzw. Punkt 145.A.50 so bald wie praktisch möglich, jedoch nicht später als 30 Tage nach Beendigung jeder Instandhaltung, im System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs erfasst werden.
- b) Das System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen muss Folgendes umfassen:
 - (1) das Datum der Indienststellung, die gesamte Betriebszeit, die in den für das Luftfahrzeug, die Motoren und/oder Propeller geltenden Parametern gesammelt wurde;
 - (2) die in den Punkten (c) und (d) genannten Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zusammen mit den in Punkt (e) genannten detaillierten Instandhaltungsaufzeichnungen;
 - (3) das technische Bordbuch, sofern nach Punkt M.A.306 gefordert.
- c) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs müssen den aktuellen Wägebericht und den aktuellen Zustand enthalten
 - (1) der Lufttüchtigkeitsanweisungen und der von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem erlassenen Maßnahmen,
 - (2) der Änderungen und Reparaturen,
 - (3) der Einhaltung des AMP sowie (4) der aufgeschobenen Instandhaltungsaufgaben und der zurückgestellten Behebung von Mängeln.
- d) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen den aktuellen Zustand enthalten, kennzeichnend für Komponenten

-
- (1) von lebensdauerbegrenzten Teilen, einschließlich der Betriebszeit, die jedes betroffene Teil im Verhältnis zu den anwendbaren, die Lufttüchtigkeit begrenzenden Parametern gesammelt hat, sowie
 - (2) von laufzeitüberwachten Komponenten, einschließlich der von den betroffenen Komponenten im jeweiligen Parameter gesammelten Betriebszeit, seit der letzten Durchführung der planmäßigen Instandhaltung, wie im AMP angegeben.
- e) Der Eigentümer oder Betreiber richtet ein System ein, das es ihm ermöglicht, die folgenden Dokumente und Daten für die nachstehend angegebenen Zeiträume in einer Form aufzubewahren, die für die zuständige Behörde annehmbar ist:
- (1) System für das technische Bordbuch des Luftfahrzeugs: das technische Bordbuch oder sonstige in Umfang und Detail gleichwertige Daten über einen Zeitraum von 36 Monaten vor dem letzten Eintrag,
 - (2) die CRS und detaillierte Instandhaltungsaufzeichnungen:
 - i) zum Nachweis der Einhaltung der von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem vorgegebenen Lufttüchtigkeitsanweisungen und Maßnahmen für – je nach Sachlage – das Luftfahrzeug, die Motoren, Propeller bzw. darin eingebaute Komponenten bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die aufgezeichneten Daten von neuen, in Umfang und Detail gleichwertigen Daten ersetzt werden, wobei der abgedeckte Zeitraum 36 Monate nicht unterschreiten darf;
 - ii) zum Nachweis der Übereinstimmung mit den geltenden Unterlagen nach Punkt M.A.304 in Bezug auf aktuelle Änderungen und Reparaturen des Luftfahrzeugs, der Motoren, Propeller und sonstiger Komponenten, die den Beschränkungen der Lufttüchtigkeit unterliegen; sowie
 - iii) die CRS und die Abnahmeerklärung des Eigentümers für jede Komponente, die in ein ELA2-Luftfahrzeug eingebaut wird, ohne dass das in Punkt 21.A.307(b)(2) des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 geforderte EASA-Formblatt 1 vorliegt, wobei der abgedeckte Zeitraum 36 Monate nicht unterschreiten darf;
 - (3) komponentenspezifische Daten:
 - i) Aufzeichnungen über den Betrieb für jedes lebensdauerbegrenzte Teil, auf denen der aktuelle Status der Übereinstimmung mit den Lufttüchtigkeitsbeschränkungen beruht;
 - ii) die CRS und detaillierte Instandhaltungsaufzeichnungen zur letzten Durchführung einer planmäßigen Instandhaltung und sonstiger darauffolgender unplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten an sämtlichen in ihrer Lebenszeit beschränkten Teilen und laufzeitüberwachten Komponenten, bis eine weitere planmäßige Instandhaltung in gleichwertigem Umfang und Detail folgt, wobei der abgedeckte Zeitraum 36 Monate nicht unterschreiten darf;
 - iii) die CRS und die Abnahmeerklärung des Eigentümers für jede Komponente, die in ein ELA2-Luftfahrzeug eingebaut wird, ohne dass das in der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 Anhang I (Teil-21) Punkt 21.A.307(c) geforderte EASA-Formblatt 1 vorliegt, wobei der abgedeckte Zeitraum 36 Monate nicht unterschreiten darf;
 - (4) Fristen für die Aufbewahrung von Unterlagen, wenn das Luftfahrzeug auf Dauer außer Betrieb gesetzt wird:
 - i) die nach Punkt M.A.305(b)(1) geforderten Daten in Bezug auf Luftfahrzeug, Motoren und Propeller müssen mindestens 12 Monate aufbewahrt werden;
-

- ii) den letzten wirksamen Status und die Berichte gemäß den Punkten (c) und (d) von Punkt M.A.305, die mindestens 12 Monate lang aufbewahrt werden müssen; und (iii) die neuesten CRS (s) und detaillierten Wartungsaufzeichnungen gemäß Punkt (e) (2)
 - iii) der zuletzt gültige Stand und die Berichte nach Punkt M.A.305(c) und (d) müssen mindestens 12 Monate aufbewahrt werden, und (iii) die jüngsten CRS und detaillierten Instandhaltungsaufzeichnungen nach Punkt M.A.305(e)(2)(ii) und (e)(3)(i) müssen für mindestens 12 Monate aufbewahrt werden.
- f) Die nach Punkt M.A.201 für Aufgaben der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortliche Person oder Organisation muss den Anforderungen an das System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit genügen und der zuständigen Behörde die Aufzeichnungen auf Verlangen vorlegen.
- g) Alle Einträge in das System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs müssen klar und genau sein. Wenn es erforderlich ist, einen Eintrag zu korrigieren, so muss die Korrektur in einer Weise erfolgen, die den Originaleintrag deutlich erkennen lässt.

GM M.A.305 System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2022/011/R

- (a) Die Lufttüchtigkeitsaufzeichnungen des Luftfahrzeugs sind das Mittel zur Beurteilung des Lufttüchtigkeitsstatus eines Produkts und seiner Komponenten. Ein System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen umfasst die Prozesse zum Führen und Verwalten dieser Aufzeichnungen und muss in einem angemessenen Verhältnis zum betreffenden Luftfahrzeug stehen. Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen muss dem Eigentümer / CAO / CAMO eines Luftfahrzeugs die erforderlichen Informationen liefern:
- (1) um nachzuweisen, dass das Luftfahrzeug den geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen entspricht; und
 - (2) alle künftigen Wartungsarbeiten gemäß den Anforderungen des Instandhaltungsprogramms auf der Grundlage der letzten Durchführung der spezifischen Wartung zu planen, die in den Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs vermerkt ist.
- (b) "Anwendbarer Lufttüchtigkeitsbegrenzungsparameter" und "anwendbarer Parameter" beziehen sich auf "Flugstunden" und / oder "Flugzyklen" und / oder "Landungen" und / oder "Kalenderzeit" und / oder jede andere anwendbare Nutzungsmesseinheit
- (c) Ein „Teil mit begrenzter Lebensdauer“ ist ein Teil, für den der Wartungsplan des Instandhaltungsprogramms die dauerhafte Außerbetriebnahme erfordert, wenn oder vor der festgelegten obligatorischen Lebensdauerbegrenzung gemäß der Verordnung der Kommission (EU) Nr. 748/2012, wenn einer der zutreffenden Parameter erreicht ist.
- (d) Der „aktuelle Status“ bei Bezugnahme auf Komponenten von Teilen mit begrenzter Lebensdauer muss für jedes betroffene Teil die Lebensdauerbegrenzung, die in einem anwendbaren Parameter (falls zutreffend) akkumulierte Gesamtlebensdauer und die verbleibende Lebensdauer in einem anwendbaren Parameter vor angeben Die Lebensdauerbegrenzung ist erreicht.
- (e) Der Begriff „zeitgesteuerte Komponenten“ umfasst alle Komponenten, für die der Wartungsplan des Instandhaltungsprogramms eine regelmäßiges Ausbauen zur Wartung erfordert, die in einer

geeigneten zugelassenen Organisation für die Wartung von Komponenten (Werkstatt) durchgeführt werden muss die Komponente auf einen festgelegten Standard zurückzusetzen, Unterkomponenten der Baugruppe durch neue zu ersetzen oder die Leistung der Komponente nach einer auf Komponentenebene gemäß der gemäß der festgelegten Lufttüchtigkeitsbeschränkung festgelegten Betriebszeit zu überprüfen oder zu testen mit der Verordnung (EU) Nr. 784 der Kommission / 2012 in einem der anwendbaren Parameter.

- (f) Der „aktuelle Status“ bei Bezug auf zeitgesteuerte Komponenten bezieht sich auf den aktuellen Status der Einhaltung der erforderlichen regelmäßigen Wartungsaufgaben aus dem Wartungsplan des Instandhaltungsprogramms für die zeitgesteuerten Komponenten. Es muss die von den betroffenen Komponenten angesammelte Lebensdauer gegebenenfalls in den entsprechenden Parameter einbeziehen, seit die letzte Durchführung der geplanten Wartung im Wartungsplan des Instandhaltungsprogramms angegeben ist. Jede Aktion, die die Periodizität der Wartungsaufgabe ändert oder den Parameter dieser Periodizität ändert, muss aufgezeichnet werden.
- (g) Dies ist nur ein Teil der detaillierten Wartungsaufzeichnungen, die von einem Wartungsdienst geführt werden müssen Organisation nach Punkt M.A.614, CAO.A.090(a) oder 145.A.55(c) 145.A.55(a). Wartungs-Organisationen sind verpflichtet, alle detaillierten Aufzeichnungen aufzubewahren, um nachzuweisen, dass sie dort gearbeitet haben Einhaltung ihrer jeweiligen Anforderungen und Qualitätsverfahren.
Dies ist nur ein Teil der detaillierten Wartungsaufzeichnungen, die von einem Instandhaltungsbetrieb gemäß M.A.614, CAO.A.090, geführt werden müssen (a) oder 145.A.55 (c). Instandhaltungsbetrieben müssen alle detaillierten Aufzeichnungen aufbewahren, um nachzuweisen, dass sie in Übereinstimmung mit ihren jeweiligen Anforderungen und Qualitätsverfahren gearbeitet haben.
Nicht alle Aufzeichnungen müssen von dem Instandhaltungsbetrieb an die Person oder Organisation übertragen werden, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs gemäß M.A.201 verantwortlich ist, es sei denn, sie enthalten speziell Informationen, die für die Luftfahrzeugkonfiguration und die zukünftige Wartung relevant sind. Eingehende Konformitätsbescheinigungen, Chargennummernreferenzen und von dem Instandhaltungsbetrieb überprüfte und / oder generierte Abmeldungen einzelner Taskkarten müssen daher nicht von der gemäß M.A.201 verantwortlichen Person oder Organisation aufbewahrt werden. Der Eigentümer / CAO / CAMO kann jedoch Maßinformationen anfordern, die in der Abmeldung der Aufgabenkarte oder im Arbeitspaket enthalten sind, um die Wirksamkeit des Instandhaltungsprogramms zu überprüfen und nachzuweisen.

Informationen, die für zukünftige Wartungsarbeiten relevant sind, können in spezifischen Dokumenten enthalten sein, die Folgendes betreffen:

- Änderungen;
 - Lufttüchtigkeitsanweisungen;
 - reparierte und nicht reparierte Schäden;
 - Komponenten gemäß M.A.305 (d); und
 - Messungen in Bezug auf Mängel.
- (h) Eine Lufttüchtigkeitsbeschränkung ist eine Grenze, über die ein Luftfahrzeug oder eine Komponente davon nicht betrieben werden darf, es sei denn, die mit dieser Lufttüchtigkeitsbeschränkung verbundenen Anweisungen werden eingehalten.
- (i) „Sonstige Wartung, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erforderlich ist“ bezieht sich auf außerplanmäßige oder außer Phase befindliche Wartung aufgrund abnormaler oder

besonderer Bedingungen oder Ereignisse, die sich auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zum Zeitpunkt seiner Wiederinbetriebnahme auswirken. Es ist nicht beabsichtigt, jede einzelne in den Instandhaltungsunterlagen beschriebene Bedingung anzufordern, z. Luftfahrzeugwartungshandbuch Kapitel 5, aber nur solche, die nicht auf andere Weise erfasst werden können; Zum Beispiel, wenn sie nicht in den Aufzeichnungen für Reparaturen enthalten sind. Einige abnormale oder besondere Bedingungen oder Ereignisse, die unter dieser Anforderung gehalten werden könnten, könnten Blitzeinschläge, harte Landungen, Langzeitlagerung, Überdrehzahl des Propellers oder Rotors, Überdrehmoment, Aufprall auf ein Hauptrotorblatt usw. sein.

- (j) Der Begriff "In-Service-Verlaufsdatensatz" umfasst Datensätze, aus denen der aktuelle Status von Teilen mit begrenzter Lebensdauer ermittelt werden kann. Die Vorlage "In-Service-Verlaufsdatensatz" könnte an die relevanten Merkmale des lebensbeschränkten Teils angepasst werden, z. Eine Motorscheibe unterscheidet sich von einem Feuerlöscher-Zünder oder einem Fahrwerk-Gleitrohr. Solche Aufzeichnungen dokumentieren jedes Mal, wenn ein Teil mit begrenzter Lebensdauer in Betrieb genommen oder außer Betrieb genommen wird. Sie muss eindeutig:
- (1) das Teil anhand seiner Teilenummer und Seriennummer identifizieren,
 - (2) das Datum der Installation und Demontage (d.h. Datum ein / Datum aus),
 - (3) die Details der Installation und Demontage (d.h.) anzeigen Typ, Seriennummer, Gewichtsvariante, gegebenenfalls Schubleistung des Luftfahrzeugs, Triebwerks, Triebwerksmoduls oder Propellers) beim Ein- und Ausbau des Teils, wenn dies zur angemessenen Kontrolle der Lebensdauerbegrenzung erforderlich ist.
 - (4) Zeigen Sie die Gesamtsumme an Die Lebensdauer im Betrieb wird gegebenenfalls in einem anwendbaren Parameter entsprechend dem Datum des Ein- und Ausbaus des Teils kumuliert. Alle anderen Ereignisse, die die Lebensdauerbegrenzung beeinträchtigen würden, wie z. B. eine verkörperte Änderung (gemäß Lufttüchtigkeitsanweisungen, Service-Bulletins oder anderen Produktverbesserungen), die sich auf die Lebensdauerbegrenzung auswirken oder den Begrenzungsparameter ändern, muss ebenfalls in den Protokollverlauf aufgenommen werden. Nicht alle Modifikationen wären notwendigerweise für die Lebensdauerbegrenzung des Bauteils relevant. Wenn ein Parameter für die Lebensdauer des Teils nicht relevant ist, muss dieser Parameter nicht aufgezeichnet werden.
- (k) Der Begriff „dauerhaft außer Betrieb genommen“ bezieht sich auf das Bewegen des Luftfahrzeugs Ort, der nicht für die Lagerung und / oder zukünftige Wiederinbetriebnahme verwendet wird.
- (i) Der Begriff „aktueller Status“ bezieht sich auf die Daten, die den Grad der Übereinstimmung eines Luftfahrzeugs, Triebwerks, Propellers oder einer Komponente davon mit einer Anforderung genau bestimmen. Jeder Status muss:
- (1) das Luftfahrzeug, den Motor, den Propeller oder die Komponente identifizieren, für die er gilt;
 - (2) datiert sein; und
 - (3) die relevante Gesamtlebensdauer enthalten, die sich zum Zeitpunkt des Status in dem anwendbaren Parameter angesammelt hat.

AMC M.A.305 (a) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

- (a) Die Aufnahme der Freigabebescheinigung in das System zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs bedeutet, dass das Datum und / oder ein anwendbarer Parameter, zu dem die Wartung durchgeführt wurde, einschließlich eines eindeutigen Verweises auf die Freigabebescheinigung an Service muss im Aufzeichnungssystem verarbeitet werden.
- (b) Für Komponenten mit Lufttüchtigkeitsbeschränkungen muss diese Informationen auf dem genehmigten Freigabezertifikat (EASA-Formular 1 oder gleichwertig) enthalten sein. Für Teile mit begrenzter Lebensdauer müssen möglicherweise einige relevante Informationen, die von M.A.305 verlangt werden, in die Aufzeichnungen der in Betrieb befindlichen Historie aufgenommen werden.

AMC M.A.305 (b)1 System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

SERVICE-LEBEN FÜR MOTOREN, PROPELLER UND APUs

- (a) Einige Gasturbinentriebwerke und Propeller werden aus Modulen zusammgebaut, und die Gesamtlebensdauer des gesamten Motors oder Propellers kann nicht eingehalten werden. Wenn Eigentümer und Betreiber dies nutzen möchten. Der modulare Aufbau, dann die für jedes Modul im Betrieb angesammelte Gesamtlebensdauer sowie gegebenenfalls die Betriebshistorie und detaillierte Wartungsaufzeichnungen für jedes Modul muss beibehalten werden. Die angegebenen Aufzeichnungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss zusammen mit dem Modul aufbewahrt werden und die Einhaltung aller verbindlichen Anforderungen in Bezug auf dieses Modul belegen.
- (b) Die Aufzeichnung der Akkumulation der Lebensdauer kann auch in anderen Maßeinheiten erforderlich sein, um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von sicherzustellen das Luftfahrzeug. Beispielsweise kann für einige rotierende Teile eine obligatorische Lebensdauerbegrenzung gelten, die in Zyklen der Verwendung des Hilfsaggregats (APU) gemessen wird. In einem solchen Fall müssen APU-Zyklen aufgezeichnet werden.

AMC M.A.305 (c)1 System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

AIRWORTHINESS-RICHTLINIEN

- (a) Der aktuelle Status von ADs und Maßnahmen, die von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem angeordnet wurden, muss das Produkt / die Komponente, die anwendbaren ADs einschließlich der Revisions- oder Änderungsnummern und das Datum der Aktualisierung des Status identifizieren. Zur Beurteilung des AD-Status müssen keine ADs aufgelistet werden, die ersetzt oder gelöscht werden.
- (b) Wenn die AD allgemein für das Luftfahrzeug oder den Komponententyp gilt, jedoch nicht für das jeweilige Luftfahrzeug, den Motor, den Propeller oder Komponente, dann muss dies mit dem Grund identifiziert werden, warum es nicht anwendbar ist.
- (c) Der aktuelle Status von ADs muss das Datum der Freigabe zum Dienst enthalten, an dem die AD oder Maßnahme durchgeführt wurde (das Datum, an dem die Bescheinigung über die Freigabe zum Dienst ausgestellt wurde) und an dem die AD oder Maßnahme durch Flugstunden und / oder gesteuert wird Flugzyklen und / oder Landungen und / oder andere anwendbare Parameter muss gegebenenfalls die entsprechende Gesamtlebensdauer dieses Parameters enthalten, die sich zum Zeitpunkt der Durchführung der AD oder Maßnahme im Betrieb angesammelt hat, und / oder die fällige Grenze im entsprechenden Parameter . Bei sich

wiederholenden ADs oder Maßnahmen muss nur die letzten und nächsten Anwendungen mit Bezug auf den zutreffenden Parameter im aktuellen Status aufgezeichnet werden.

- (d) Der Status muss auch die Konformitätsmethode und den Teil einer mehrteiligen AD oder Maßnahme angeben wurde durchgeführt, wenn eine Auswahl in der AD oder Maßnahme verfügbar ist.
- (e) Der aktuelle Status der AD muss ausreichend detailliert sein, um alle ladbaren Software-Luftfahrzeugteile zu identifizieren, die zum Betreiben oder Steuern des Luftfahrzeugs verwendet werden.
- (f) Wenn die AD ist dies mehrteilig oder fordert eine Bewertung bestimmter Inspektionen an, muss diese Informationen ebenfalls angezeigt werden.

AMC M.A.305 (c)2 System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

ÄNDERUNGEN UND REPARATUREN

- (a) Der Status der aktuellen Änderungen und Reparaturen ist eine Liste der derzeit durchgeführten Änderungen und Reparaturen auf Luftfahrzeugebene. Es muss gegebenenfalls die Identifizierung des Luftfahrzeugs, des Triebwerks oder des Propellers sowie das Datum der Freigabebescheinigung für den Betrieb enthalten, an dem die Änderung oder Reparatur durchgeführt wurde. Wenn durch Änderungen oder Reparaturen geplante Wartungsarbeiten durchgeführt werden müssen, muss der Verweis auf die entsprechenden Aufgaben in das Instandhaltungsprogramm aufgenommen werden. Der Status muss den Verweis auf die Daten gemäß M.A.304 enthalten, der das Durchführungsverfahren für die Änderung oder Reparatur vorsieht. Es muss auch angegeben werden, welcher Teil einer mehrteiligen Änderung oder Reparatur durchgeführt wurde und welche Konformitätsmethode, sofern in den Daten eine Auswahl verfügbar ist.
- (b) Zusätzlich zu den zuvor anwendbaren Informationen in Bezug auf die Struktur den Status der aktuellen Reparaturen muss die Beschreibung der Reparatur (z. B. Doppler, Mischung, Riss, Delle usw.), ihre Position (z. B. Verweis auf Stringer, Rahmen usw.) und die Abmessungen enthalten. Im Falle von Reparaturen beim Ausblenden muss auch das verbleibende Material aufgezeichnet werden.
- (c) Der Status der Änderungen muss ausreichend detailliert sein, um alle installierten ladbaren Software-Luftfahrzeugteile zu identifizieren, die zum Betreiben oder Steuern des Luftfahrzeugs verwendet werden und deren Teilenummer sich entwickelt unabhängig von der zugehörigen Luftfahrzeughardwarekomponente, wie in den Instandhaltungsunterlagen der jeweiligen Inhaber der Konstruktionsgenehmigung angegeben. Andere ladbare Softwareteile wie Navigationsdatenbanken oder Unterhaltungssysteme werden von dieser Aufzeichnungspflicht nicht berücksichtigt.
- (d) Für den Zweck von In diesem Absatz gilt eine Komponente, die durch eine vollständig austauschbare alternative Komponente ersetzt wurde, nicht als Änderung, wenn diese Bedingung vom Inhaber der Konstruktionsgenehmigung veröffentlicht wird.
- (e) Der Status der Änderungen und Reparaturen muss Motor (en), Propeller (s) und Komponenten umfassen zu verbindlichen Anweisungen und damit verbundenen Lufttüchtigkeitsbeschränkungen, und es ist nicht beabsichtigt, dass es sh könnte für andere Komponenten beibehalten werden.

GM M.A.305 (c)2 System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

AUSWIRKUNGEN VON ÄNDERUNGEN UND REPARATUREN

- (a) Der Status von Änderungen und Reparaturen kann die Auswirkungen einer bestimmten Änderung oder Reparatur umfassen in:
 - (1) Ausführungsanweisungen,
 - (2) Daten zu Massen- und Gleichgewichtsänderungen,
 - (3) Ergänzungen des Wartungs- und Reparaturhandbuchs;
 - (4) Änderungen des -Instandhaltungsprogramms und Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit; und / oder
 - (5) Ergänzungen des Flughandbuchs für Luftfahrzeuge.
- (b) Wenn Luftfahrzeuge eine bestimmte ladbare Software-Luftfahrzeugteilkonfiguration benötigen, um ordnungsgemäß zu funktionieren, kann auch eine spezielle Auflistung mit diesen Informationen erforderlich sein.

AMC M.A.305 (c)3 System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

-INSTANDHALTUNGSPROGRAMM FÜR LUFTFAHRZEUGE

- (a) Der aktuelle Status der Einhaltung des Instandhaltungsprogramms bezeichnet die letzten und nächsten Leistungsdaten (unter Bezugnahme auf den zutreffenden Parameter) für die im Wartungsplan des Instandhaltungsprogramms angegebenen Aufgaben. Es muss Folgendes enthalten:
 - (1) eine Kennung, die spezifisch genug ist, um eine einfache und genaue Identifizierung der auszuführenden Aufgabe zu ermöglichen, z. B. eine Aufgabenreferenz in Kombination mit einem Aufgabentitel oder einer kurzen Beschreibung der auszuführenden Arbeit;
 - (2) die Motor-, Propeller- oder Komponentenidentifikation, wenn die Aufgabe auf Motor-, Propeller- oder Komponentenebene gesteuert wird; und
 - (3) das Datum, an dem die Aufgabe erfüllt wurde (d.h. das Datum, an dem die Freigabebescheinigung für die Tätigkeit ausgestellt wurde) und für sich wiederholende Aufgaben, wann es das nächste Mal fällig ist, sowie wann die Beendigungsaktion ausgeführt wird.
- (b) Wo die Aufgabe wird durch Flugstunden und / oder Flugzyklen und / oder Landungen und / oder Kalenderzeit und / oder andere anwendbare Parameter gesteuert, wobei die gesamte Lebensdauer des Luftfahrzeugs, Triebwerks, Propellers oder Bauteils (je nach Bedarf) in geeigneter Weise erreicht wird Parameter muss ebenfalls enthalten sein.

GM AMC M.A.305 (d) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

LEBENSZEIT BEGRENZTE TEILE UND ZEITGESTEUERTE KOMPONENTEN

- (a) Ein Teil ist als lebensbegrenzter Zeit und zeitgesteuerte Komponente zu betrachten, wenn es beiden Definitionen in den Absätzen (c) und (e) von GMM.A. 305. Beispielsweise kann der Wartungsplan des Instandhaltungsprogramms sowohl ein obligatorisches dauerhaftes Ausbauen für ein Fahrwerkschieberohr, als auch ein regelmäßige ausbauen für die Überholung des Fahrwerks (einschließlich des Gleitrohrs) umfassen.
- (b) Die folgende Tabelle enthält eine Zusammenfassung der Anforderungen der Aufzeichnungen in Bezug auf lebenslange Teile und zeitgesteuerte Komponenten:

Wartungsaufgabe aus dem Wartungsplan des AMP		Art der Komponente	Fortsetzung der Lufttüchtigkeitsaufzeichnungen
Obligatorische Anweisungen (und damit verbundene Einschränkungen der Lufttüchtigkeit) gemäß Teil 21, die eine Komponente betreffen	Permanenter Ausbau (Ersatz)	Lebensbegrenzter Teil: Motor-HPT-Scheibe, Fahrwerksschieberohr	- Aktueller Status (M.A.305 (d) (1)); - Protokoll zur Inbetriebnahme (M.A.305 (e) (3) (i)); - EASA-Formular 1 und detaillierte Wartungsprotokolle für die letzte geplante Wartung und nachfolgende außerplanmäßige Wartung (M.A.305 (e) (3) (ii)) - EASA-Formular 1 und detaillierte Wartungsaufzeichnungen für Änderungen und Reparaturen (M.A.305 (e) (2) (ii))
	Regelmäßige Ausbau zur Wartung in einer geeigneten zugelassenen Werkstatt, z. B.: - Überholung des horizontalen Stabilisator Aktuators oder eines Fahrwerks - Austausch eines U-Gelenks (eines Getriebes)	Zeitgesteuerte Komponente: Horizontalstabilisator, Fahrwerk	- Aktueller Status (M.A.305 (d) (2)); —EASA-Formular 1 und detaillierte Wartungsaufzeichnungen für die letzte geplante Wartung und die anschließende außerplanmäßige Wartung (M.A.305 (e) (3) (ii)); und - EASA-Formular 1 und detaillierte Wartungsprotokolle für Änderungen und Reparaturen (M.A.305 (e) (2) (ii)).

GM M.A.305 (d)(2) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

AUF KOMPONENTENSTUFE KONTROLLIERTE AUFGABEN

- (a) Der Wartungsplan des Instandhaltungsprogramms kann Aufgaben enthalten, die auf Komponentenebene aufgrund einer verbindlichen Anforderung gemäß Teil 21 gesteuert werden und in einer Werkstatt durchgeführt werden müssen, wie z. B.:

- (1) Ausbauen von einer Komponente für die regelmäßige Wiederherstellung, um die Komponente auf einen bestimmten Standard zurückzusetzen (z. B. Ausbauen des Fahrwerks zur Überholung);
- (2) das regelmäßige Ausbauen einer Komponente zum Ersetzen einer Unterkomponente durch eine neue, wenn eine Wiederherstellung nicht möglich ist den Gegenstand nach einem bestimmten Standard der Ausfallfestigkeit (z. B. Entsorgen von Universalgelenken eines Getriebes, Batterien des Rettungsschlittens / Floßes, Entladepatronen von Feuerlöschern usw.); und
- (3) eine regelmäßige Inspektion oder Prüfung, um zu bestätigen, dass eine Komponente bestimmte Leistungsstandards erfüllt (z. B. Funktionsprüfung des tragbaren Notrufsenders usw.). Die Komponente bleibt in Betrieb (es werden keine weiteren Wartungsmaßnahmen ergriffen), sofern sie ihren beabsichtigten Zweck innerhalb der festgelegten Leistungsgrenzen bis zur nächsten geplanten Inspektion weiterhin erfüllt.

Die oben genannten Aufgaben gelten für „zeitgesteuerte Komponenten“ im Sinne von Absatz (e) von GMM.A.305. Wenn eine Komponente, die von einer Aufgabe gemäß (2) und (3) oben betroffen ist, vom Instandhaltungsprogramm auf Luftfahrzeugebene gesteuert wird und seit der letzten Ausführung der Aufgabe nicht ausgebaut wurde, ist ihr Status der Einhaltung von M.A.305 (d) 2 wird bereits durch die Luftfahrzeugaufzeichnungen belegt.

Hinweis: Die Wartung gemäß:

- gemäß (1) und (2) oben geht von einer vorhersehbaren Verschlechterung der Komponente aus: Die allgemeine Zuverlässigkeit nimmt mit zunehmendem Alter immer ab; und
 - mit (3) wird eine allmähliche Verschlechterung der Komponente angenommen: Die Ausfallfestigkeit kann sich verringern und unter ein definiertes Niveau fallen.
- (b) Wenn eine Komponente von einer Wartungsaufgabe betroffen ist, enthält sie das vom empfohlene Instandhaltungsprogramm (AMP) Inhaber einer Konstruktionsgenehmigung (DAH) und auf Komponentenebene kontrolliert, obwohl diese Komponente nicht als zeitgesteuerte Komponente qualifiziert ist, kann der Status der Komponente erforderlich sein, um nachzuweisen, dass alle gemäß dem Instandhaltungsprogramm am Luftfahrzeug fälligen Wartungsarbeiten durchgeführt wurden durchgeführt worden. Es gibt keine spezielle Anforderung, das EASA-Formular 1 oder ein gleichwertiges oder andere detaillierte Wartungsaufzeichnungen aufzubewahren.
- (c) Für Instandhaltungsprogramme, die nach einer auf den primären Wartungsprozess ausgerichteten Methodik (z. B. Wartungssteuerungsgruppe) entwickelt wurden, wird der Begriff „zeitgesteuerte Komponente“ verwendet 'bezieht sich auf' Hard Time 'und' On-Condition '. Die primären Wartungsprozesse sind:
- (1) Dies ist ein vorbeugender Prozess, bei dem die bekannte Verschlechterung einer Komponente durch die Wartungsmaßnahmen, die zu Zeiten durchgeführt werden, die sich auf die Betriebszeit beziehen (z. B. Kalenderzeit, Anzahl der Zeit), auf ein akzeptables Maß begrenzt wird Zyklen, Anzahl der Landungen). Durch die vorgeschriebenen Maßnahmen wird der zulässige Spielraum der Komponente auf die geltende zeitliche Begrenzung zurückgesetzt.
 - (2) Bedingung: Es handelt sich um einen vorbeugenden Prozess, bei dem die Komponente zu bestimmten Zeitpunkten nach einem geeigneten Standard geprüft oder getestet wird, um festzustellen, ob sie fortgesetzt werden kann Bedienung. Der Zweck besteht darin, die Komponente vor ihrem Ausfall im Betrieb auszubauen.

- (3) Zustandsüberwachung: Dies ist ein Prozess, bei dem ein Parameter eines Zustands in einer Komponente (Vibration, Temperatur, Ölverbrauch usw.) überwacht wird, um die Entwicklung von a zu identifizieren Fehler. Der Zweck besteht darin, die Komponente vor ihrem Ausfall auszubauen (z. B. aufgrund der damit verbundenen Reparaturkosten). Sie dürfen jedoch ohne vorbeugende Wartung in Betrieb bleiben, bis ein Funktionsfehler auftritt.

Hinweis: Für Komponenten, die keiner dieser Komponenten unterliegen Bei primären Wartungsprozessen wird die korrigierende Wartung nach der Fehlererkennung durchgeführt und zielt darauf ab, die Komponenten in einen Zustand zu versetzen, in dem sie ihre beabsichtigte Funktion ausführen können („Fly-to-Fehler“).

- (d) Die folgende Tabelle enthält eine Zusammenfassung der Aufzeichnungen „Anforderungen an Komponenten, die einem primären Wartungsprozess unterzogen werden, einschließlich Komponenten ohne EASA-Formblatt 1 gemäß 21.A.307 (c):

	Primärer Wartungsprozess	Fortsetzung der Lufttüchtigkeitsaufzeichnungen
Lebenszeit beschränkte Teile		- Aktueller Status (M.A.305 (d) (1)); - Protokoll zur Inbetriebnahme (M.A.305 (e) (3) (i)) - EASA-Formular 1 und detaillierte Wartungsprotokolle für die letzte geplante Wartung und die anschließende außerplanmäßige Wartung (M.A.305 (e) (3) (ii)); einschließlich Änderungen und Reparaturen (M.A.305 (e) (2) (ii)).
Zeitgesteuerte Komponente		- Aktueller Status (M.A.305 (d) (2)) - EASA-Formular 1 und detaillierte Wartungsaufzeichnungen für die letzte geplante Wartung und nachfolgende außerplanmäßige Wartung (M.A.305 (e) (3) (ii)), einschließlich Änderungen und Reparaturen (M.A. 305 (e) (2) (ii)).
		- Aktueller Status (M.A.305 (d) (2)); und - EASA-Formular 1 und detaillierte Wartungsaufzeichnungen für die letzte geplante Wartung und die anschließende außerplanmäßige Wartung (M.A.305 (e) (3) (ii)) Wenn die Aufgabe auf Luftfahrzeugebene gesteuert wird, können die oben genannten Informationen bereits in den entsprechenden Aufzeichnungen enthalten sein zum Instandhaltungsprogramm (M.A.305 (c) (3) und M.A.305 (e) (2) (iii)). Wenn die Wartung außerhalb des Flügels durchgeführt wurde, muss das EASA-Formular 1 aufbewahrt werden.
Zustandsüberwachung		Das EASA-Formular 1 muss nicht aufbewahrt werden, es sei denn, dies ist das Mittel, um eine andere Anforderung zu erfüllen. Zum Beispiel eine AD-Konformität.
ELA 2-Luftfahrzeug: jede Komponente, die ohne EASA-Formblatt 1 gemäß 21.A.307 (c) eingebaut ist.		Die Bescheinigung über die Freigabe an die Tätigkeit und die Abnahmeerklärung des Eigentümers (M.A.305 (e) (3) (iii))

AMC M.A.305 (c) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

INFORMATIONSTECHNOLOGIE (IT) -SYSTEME UND FORMULAR DER AUFZEICHNUNGEN

- (a) Die Informationen, aus denen die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs bestehen, können in eine Informationstechnologie (IT) -System und / oder in Dokumente eingegeben werden, die in Umfang und Detail gleichwertig sind. IT-Systeme, die für die Unterstützung des Luftfahrzeugs akzeptabel sind Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss:
- (1) Funktionen enthalten, damit die Suche nach Daten und die Erstellung des Status möglich sind;
 - (2) die Übertragung der Daten über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs von einem System auf ein anderes unter Verwendung eines branchenweiten / weltweiten Datenformats ermöglichen Drucken von Informationen;
 - (3) Schutzmaßnahmen enthalten, die verhindern, dass nicht autorisiertes Personal Daten ändert; und
 - (4) Gewährleistung der Integrität der Daten, einschließlich der Rückverfolgbarkeit von Änderungen.
- (b) "Daten, die in Umfang und Detail gleichwertig sind", sind im Lufttüchtigkeitsaufzeichnungssystem enthalten und können ein Luftfahrzeuglogbuch, ein Triebwerkslogbuch oder ein Triebwerksmodulprotokoll sein Karten, Propellerlogbuch (e) und Logkarten für lebenslange Teile.

Jedes Logbuch / Bordbuch muss folgendes enthalten:

- (1) Identifizierung des Produkts oder der Komponente, auf die es sich bezieht;
- (2) Typ, Teilenummer, Seriennummer und gegebenenfalls Registrierung des Luftfahrzeugs, Triebwerks, Propellers, Triebwerksmoduls oder der Komponente in die die Komponente eingebaut wurde, zusammen mit dem Hinweis auf die Installation und Demontage;
- (3) gegebenenfalls das Datum und die entsprechende Gesamtlebensdauer, die in einer anwendbaren Parametereinheit akkumuliert sind; und
- (4) alle AD-, Änderungs-, Reparatur-, Wartungs- oder verzögerten Wartungsaufgaben.

Wenn die geltenden Anforderungen erfüllt sind, kann ein Logbuch / Bordbuch wie oben beschrieben ein Mittel sein, um den aktuellen Status und die Aufzeichnung des Betriebsverlaufs für jede Aufgabe zu erfüllen lebensbeschränkter Teil.

(c) Form der Aufzeichnungen

Die Erstellung und / oder Führung von Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in einer für die zuständige Behörde akzeptablen Form bedeutet normalerweise entweder einen materiellen / physischen oder elektronischen Zustand oder eine Kombination aus beiden.

Die Aufbewahrung von Aufzeichnungen muss in erfolgen eines der folgenden Formate:

- (1) Originaldokument oder elektronische Daten (über ein genehmigtes elektronisch signiertes Formular);
- (2) eine Papierreproduktion eines Papierdokuments (Original oder Kopie); oder
- (3) eine elektronische Reproduktion elektronischer Daten (Original oder Kopie); oder
- (4) eine gedruckte Reproduktion elektronischer Daten (Original oder Kopie); oder
- (5) eine elektronisch digitalisierte Reproduktion eines Papierdokuments (Original oder Kopie); oder

- (6) einen Mikrofilm oder eine gescannte Reproduktionskopie eines Papierdokuments (Original oder Kopie).

Wenn IT-Systeme zur Aufbewahrung von Dokumenten und Daten verwendet werden, muss es möglich sein, eine Papierversion der aufbewahrten Dokumente und Daten zu drucken.

- (d) Physische (nicht digitalisierte) Aufzeichnungen. Alle physischen Aufzeichnungen müssen während der erforderlichen Aufbewahrungsdauer lesbar bleiben. Bei physischen Aufzeichnungen auf Papier- oder Mikrofilmsystemen muss robustes Material verwendet werden, das einer normalen Handhabung, Ablage und Alterung standhält. Sie muss in Bezug auf Beschädigung, Änderung und Diebstahl auf sichere Weise aufbewahrt werden.
- (e) Digitalisierte Aufzeichnungen
Digitalisierte Aufzeichnungen können aus einem Papierdokument (Original oder Kopie) oder aus elektronischen Daten erstellt werden.
Bei der Erstellung aus einem Papierdokument:
- (1) Das Erstellungsdatum des digitalisierten Datensatzes muss zusammen mit dem digitalisierten Datensatz gespeichert werden.
 - (2) Es ist ratsam, für jedes Dokument einen individuellen digitalisierten Datensatz zu erstellen.
 - (3) Wenn eine Organisation einen großen Datensatz erstellt. Anzahl der digitalisierten Datensätze, der Einsatz von Datenbanktechnologie muss das zukünftige Abrufen des Datensatzes erleichtern; und
 - (4) digitalisierte Aufzeichnungen muss lesbar sein, einschließlich Einzelheiten
- (f) Aufbewahrung digitalisierter Aufzeichnungen Digitalisierte Aufzeichnungen, die aus einer Original-Papieraufzeichnung oder als digitales elektronisches Original erstellt wurden, muss auf einem System gespeichert werden, das gesichert und in einer Umgebung aufbewahrt wird, die vor Beschädigungen geschützt ist (z. B. Feuer, Überschwemmung, übermäßige Temperatur oder versehentliches Löschen). IT-Systeme muss über mindestens ein Sicherungssystem verfügen, das mindestens innerhalb von 24 Stunden nach jedem Eintrag im Primärsystem aktualisiert werden muss. Der Zugriff auf Primär- und Sicherungssysteme muss vor der Fähigkeit von nicht autorisiertem Personal geschützt sein, die Datenbank zu ändern, und sie muss sich vorzugsweise ausgebaut vom Hauptsystem befinden.

Das System zur Aufbewahrung digitalisierter Aufzeichnungen muss:

- (1) die Integrität sicherstellen, Richtigkeit und Vollständigkeit der Aufzeichnung;
- (2) Gewährleistung, dass der Zugriff auf die digitalisierte Aufzeichnung Schutz vor Änderungen der Daten bietet;
- (3) Gewährleistung der Echtheit der Aufzeichnung, einschließlich der Gewissheit, dass das Datum nach der Erstellung nicht geändert wurde;
- (4) in der Lage sein, einzelne Datensätze innerhalb eines angemessenen Zeitraums abzurufen; und
- (5) gegen technologische Alterung aufrechterhalten werden, die das Drucken, Anzeigen oder Abrufen der digitalisierten Aufzeichnungen verhindern würde.

Computersicherungsdisketten, -bänder usw. muss an einem anderen Ort als dem mit den aktuellen Arbeitsdisketten, -bändern usw. und in a aufbewahrt werden sichere Umgebung.

Wenn die zuständige Behörde ein System zur digitalisierten Aufzeichnung akzeptiert hat, dass die oben genannten Anforderungen erfüllt, kann das Papierdokument dauerhaft entsorgt werden.

- (g) Verlorene oder zerstörte Aufzeichnungen

Die Rekonstruktion verlorener oder zerstörter Aufzeichnungen kann unter Bezugnahme auf andere Aufzeichnungen, die dies widerspiegeln, erfolgen die Betriebszeit, die Recherche von Aufzeichnungen, die von Instandhaltungsbetrieben geführt werden, und Verweise auf Aufzeichnungen, die von einzelnen Mechanikern geführt werden usw. Wenn die Rekonstruktion durchgeführt wurde und die Aufzeichnung noch unvollständig ist, kann der Eigentümer / Betreiber in der neuen Aufzeichnung eine Erklärung abgeben, in der der Verlust beschrieben wird und Festlegen der Betriebszeit auf der Grundlage der Forschung und der besten Schätzung der Betriebszeit. Die rekonstruierten Aufzeichnungen sind der zuständigen Behörde zur Annahme vorzulegen. Die zuständige Behörde kann die Durchführung zusätzlicher Wartungsarbeiten verlangen, wenn sie mit den rekonstruierten Aufzeichnungen nicht zufrieden ist.

AMC M.A.305 (e) (1) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

Diese Aufbewahrungsfrist von 36 Monaten könnte verlängert werden, wenn ein Eintrag in das technische Protokollsystem eine zusätzliche Aufbewahrungsfrist gemäß Teil M erfordert.

AMC M.A.305 (e) (2) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

- (a) Das EASA-Formular 1 und das Konformitätszertifikat der zur Durchführung einer Änderung / Reparatur verwendeten Komponenten sind nicht Teil der Begründungsdaten für eine Änderung / Reparatur. Diese Zertifikate werden von dem Instandhaltungsbetrieb aufbewahrt.
- (b) Bei einer AD mit mehreren Schritten oder mit Zwischenbewertungen während seiner Anwendung muss diese Zwischenschritte Teil der detaillierten Wartungsaufzeichnungen sein

GM M.A.305 (e) (2) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

Bis die darin enthaltenen Informationen durch neue Informationen ersetzt werden, die in Umfang und Detail gleichwertig, jedoch nicht kürzer als 36 Monate sind, bedeutet dies, dass die Informationen und die Informationen, die sie ersetzen, während maximal 36 Monaten aufbewahrt werden, nach diesen 36 Monaten jedoch Es müssen nur die neuen Informationen aufbewahrt werden.

Beispielsweise muss für eine Wartungsaufgabe mit einem Intervall von weniger als 36 Monaten mehr als ein Satz von Informationen beibehalten werden, die in Umfang und Detail gleichwertig sind. Wenn das Intervall für Wartungsaufgaben länger als 36 Monate ist, bleiben die letzten Informationen erhalten, die in Umfang und Detail gleichwertig sind

AMC M.A.305 (e) (3) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

- (a) Es ist nicht erforderlich, ein EASA-Formular 1 und detaillierte Wartungsaufzeichnungen aufzubewahren, um jede Installation / Ausbau zu unterstützen, die in den Aufzeichnungen über die Betriebshistorie aufgeführt ist der lebensbeschränkte Teil.
- (b) Bei Verwendung einer konservativen Methode müssen die Belege gebilligt werden. Empfehlungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung zu den Verfahren zur Aufzeichnung oder Rekonstruktion des Betriebsverlaufs muss berücksichtigt werden

GM M.A.305 (e) (3) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

- (a) Das EASA-Formular 1 oder ein gleichwertiges Formular muss nicht für den Prozess der Zustandsüberwachung von Bauteilen aufbewahrt werden, es sei denn, dies ist das Mittel, um eine andere in M.A.305 genannte Anforderung zu erfüllen (z. B. Nachweis der AD-Konformität).
- (b) Für Bauteile, mit EASA-Formular 1 oder ein gleichwertiges Verfahren müssen nicht aufbewahrt werden, da es keinem der im GM M.A.305 (d) (2) beschriebenen primären Wartungsprozesse unterliegt (d.h. hohe Belastung, Bedingung, Zustandsüberwachung).

AMC M.A.305 (f) System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen

ED Decision 2020/002/R

Wenn der Eigentümer oder die Organisation, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich ist, veranlasst, dass die betreffende Instandhaltungsbetrieb Kopien der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in ihrem Namen aufbewahrt, ist der Eigentümer oder die Organisation, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich ist, weiterhin für die Aufbewahrung der Aufzeichnungen verantwortlich. Wenn sie nicht mehr Eigentümer oder Organisation sind, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich sind, bleiben sie auch für die Übertragung der Aufzeichnungen an den neuen Eigentümer oder die neue Organisation verantwortlich

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

Verordnung (EU) 2020/270

- (a) Für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb, den gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb, den gewerblichen Flugbetrieb von ATO oder DTO hat der Betreiber zusätzlich zu den Anforderungen von Punkt M.A.305 ein System für ein technisches Bordbuch einzusetzen, dass die folgenden Informationen für jedes Luftfahrzeug enthalten:
 - 1. Informationen über jeden Flug, erforderlich, um die fortgesetzte Flugsicherheit zu gewährleisten, und
 - 2. die aktuelle Freigabebescheinigung des Luftfahrzeugs und
 - 3. die aktuelle Wartungserklärung, aus der hervorgeht, inwieweit die geplante und außer Phase befindliche Wartung als nächstes fällig ist, mit Ausnahme der zuständigen Behörde erklären sich damit einverstanden, dass die Wartungserklärung an anderer Stelle aufbewahrt wird, und
 - 4. alle ausstehenden, zurückgestellten Mängelbehebungen, die sich auf den Betrieb des Luftfahrzeugs auswirken, und
 - 5. alle erforderlichen Anweisungen zu Wartungsunterstützung
- (b) Die erstmalige Ausgabe des Systems für das technische Bordbuch bedarf der Genehmigung durch die zuständige Behörde nach Anhang Vc (Teil-CAMO) Punkt CAMO.A.105 oder Punkt M.1 dieses Anhangs (Teil-M) bzw. Anhang Vd (Teil-CAO) Punkt CAO.1(1). Bei jeder späteren Änderung des Systems ist nach Punkt CAMO.A.300(c) oder nach Punkt MA.704(b) und (c) oder Punkt CAO.A.025(c) zu verfahren.

AMC M.A.306 (a) System für das technische Bordbuch des Luftfahrzeuges

ED Decision 2020/002/R

INHALT DER INFORMATIONEN ÜBER DAS ATL-SYSTEM

Für Operationen der Kategorien, kommerzielle Spezialoperationen und kommerzielle ATO- oder kommerzielle DTO-Operationen. Das technische Protokoll des Luftfahrzeugs ist ein System zur Aufzeichnung von Fehlern und Fehlfunktionen während des Luftfahrzeugbetriebs und zur Aufzeichnung von Details aller Wartungsarbeiten an einem Luftfahrzeug zwischen geplanten Wartungsarbeiten Besuche. Darüber hinaus wird es zur Aufzeichnung von Flugsicherheits- und Wartungsinformationen verwendet, die das Bedienpersonal kennen muss.

Defekte und Fehlfunktionen der Kabine oder der Kombüse, die den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs oder die Sicherheit seiner Insassen beeinträchtigen, werden als Teil des Luftfahrzeuglogbuchs angesehen

Das technische Protokollsystem für Luftfahrzeuge kann von einem einfachen Dokument mit einem Abschnitt bis zu einem komplexen System mit vielen Abschnitten reichen. In jedem Fall muss es jedoch die Informationen enthalten, die für das hier verwendete Beispiel angegeben wurden, das zufällig ein Dokument / einen Computer mit 5 Abschnitten verwendet System:

Abschnitt 1 muss Angaben zum registrierten Namen und zur Anschrift des Betreibers, zum Luftfahrzeugtyp und zu den vollständigen internationalen Kennzeichen des Luftfahrzeugs enthalten.

Abschnitt 2 muss Angaben zum Zeitpunkt der nächsten geplanten Wartung enthalten, gegebenenfalls einschließlich einer phasenverschobenen Komponente Änderungen, die vor der nächsten Wartungsprüfung fällig werden. Darüber hinaus muss dieser Abschnitt das aktuelle Freigabezertifikat (CRS) für das gesamte Luftfahrzeug enthalten, das normalerweise am Ende der letzten Wartungsprüfung ausgestellt wird.

HINWEIS: Die Flugbesatzung muss solche Angaben nicht erhalten, wenn die nächste geplante Wartung stattfindet auf andere Weise kontrolliert werden, die für die zuständige Behörde akzeptabel ist.

Abschnitt 3 muss Einzelheiten zu allen Informationen enthalten, die zur Gewährleistung der fortgesetzten Flugsicherheit als notwendig erachtet werden. Zu diesen Informationen gehören:

- (i) den Luftfahrzeugtyp und das Kennzeichen,
- (ii) das Datum und den Ort des Starts und der Landung,
- (iii) die Zeiten, zu denen das Luftfahrzeug gestartet und gelandet ist,
- (iv) die laufende Gesamtzahl der Flugstunden, so dass Die Stunden bis zur nächsten Wartungswartung können festgelegt werden. Die Flugbesatzung muss solche Angaben nicht erhalten, wenn die nächste geplante Wartung auf andere für die zuständige Behörde akzeptable Weise kontrolliert wird.
- (v) Angaben zu Fehlern, Defekten oder Fehlfunktionen des Luftfahrzeugs, die die Lufttüchtigkeit oder den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs einschließlich des Notfalls beeinträchtigen Systeme sowie alle Ausfälle, Defekte oder Fehlfunktionen in der Kabine oder in den Galeeren, die den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs oder die Sicherheit seiner Insassen beeinträchtigen und dem Kommandanten bekannt sind. Es muss vorgesehen werden, dass der Kommandant diese Einträge datiert und unterschreibt, gegebenenfalls einschließlich des Null-Fehlerzustands für die Kontinuität der Aufzeichnung. Nach Behebung eines Mangels oder einer aufgeschobenen Mängel- oder Wartungsprüfung muss ein CRS vorgesehen werden. Ein solches Zertifikat, das auf jeder Seite dieses Abschnitts erscheint, muss den / die Defekt (e), auf den es sich bezieht, oder die jeweilige Wartungsprüfung leicht identifizieren. Bei Wartungsarbeiten, die von einem Teil-145-Instandhaltungsbetrieb durchgeführt werden, ist es akzeptabel, eine Alternative zu verwenden abgekürzte Freigabebescheinigung für die Tätigkeit, bestehend aus der Erklärung

„Teil-145-Freigabe für die Tätigkeit“ anstelle der vollständigen Zertifizierungserklärung gemäß AMC145.A.50 (b) Absatz 1. Wenn die alternative abgekürzte Bescheinigung über die Freigabe für die Tätigkeit verwendet wird, wird die Einleitung verwendet. Der Abschnitt des technischen Protokolls muss ein Beispiel für die vollständige Zertifizierungserklärung von AMC 145.A.50 (b) Absatz 1 enthalten.

- (vi) die angehobene Kraftstoff- und Ölmenge und die in jedem Tank verfügbare Kraftstoffmenge oder eine Kombination aus Panzer zu Beginn und am Ende jedes Fluges; Bestimmung, in denselben Mengeneinheiten sowohl die Menge des Kraftstoffs, die gefördert werden soll, als auch die Menge des tatsächlich angehobenen Kraftstoffs anzugeben; Bereitstellung für den Zeitpunkt, zu dem mit der Enteisung und / oder Enteisung begonnen und die Art der Flüssigkeit angewendet wurde, einschließlich des Mischungsverhältnisses Flüssigkeit / Wasser und aller anderen Informationen, die nach den Verfahren des Betreibers erforderlich sind, um beurteilen zu können, ob Inspektionen für und durchgeführt wurden / oder die Beseitigung von Enteisungs- / Enteisungsflüssigkeitsrückständen, die die Flugsicherheit gefährden könnten, ist erforderlich.
- (vii) die Unterschrift vor dem Flug. Zusätzlich zu den oben genannten kann es erforderlich sein, die folgenden zusätzlichen Informationen aufzuzeichnen:
- die Zeit, die in bestimmten Triebwerksleistungsbereichen verbracht wird, in denen die Verwendung dieser Triebwerksleistung die Lebensdauer des Triebwerks oder des Triebwerksmoduls beeinflusst;
 - die Anzahl der Landungen, bei denen Landungen die Lebensdauer eines Luftfahrzeugs oder einer Luftfahrzeugkomponente beeinflussen;
 - Flugzyklen oder Flugdruckzyklen, in denen solche Zyklen auftreten Auswirkungen auf die Lebensdauer eines Luftfahrzeugs oder einer Luftfahrzeugkomponente.

HINWEIS 1: Wenn Abschnitt 3 vom Typ „Teil abnehmbar“ für mehrere Sektoren ist, dann sind solche Abschnitte „Teil entfernbar“ muss gegebenenfalls alle vorstehenden Informationen enthalten.

HINWEIS 2: Abschnitt 3 muss so gestaltet sein, dass eine Kopie jeder Seite im Luftfahrzeug verbleiben und eine Kopie bis zum Abschluss des Fluges, auf den sie sich bezieht, am Boden aufbewahrt werden kann.

HINWEIS 3: Das Layout von Abschnitt 3 muss unterteilt werden, um deutlich zu machen, was nach dem Flug abgeschlossen werden muss und was zur Vorbereitung auf den nächsten Flug abgeschlossen werden muss.

Abschnitt 4 muss Einzelheiten zu allen zurückgestellten Mängeln enthalten, die den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, und muss daher dem Luftfahrzeugkommandanten bekannt sein. Jede Seite dieses Abschnitts muss mit dem Namen des Betreibers und der Seriennummer der Seite vordruckt sein und Folgendes vorsehen:

- (i) einen Querverweis für jeden zurückgestellten Fehler, so dass der ursprüngliche Fehler in dem bestimmten Sektor des Abschnitts 3 identifiziert werden kann Aufzeichnungsseite.
- (ii) das ursprüngliche Datum des Auftretens des aufgeschobenen Mangels.
- (iii) kurze Einzelheiten des Mangels.
- (iv) Einzelheiten der eventuell durchgeführten Behebung und deren CRS oder ein klarer Querverweis zurück auf das Dokument, das enthält Einzelheiten zur eventuellen Berichtigung.

Abschnitt 5 muss alle erforderlichen Informationen zur Wartungsunterstützung enthalten, die der Luftfahrzeugkommandant wissen muss. Zu diesen Informationen gehören Daten darüber, wie Sie sich an die Wartung wenden können, wenn beim Betrieb der Strecken usw. Probleme auftreten.

AMC M.A.306(b) Technisches Bordbuch

Das technische Protokollsystem des Luftfahrzeugs kann entweder ein Papier- oder Computersystem oder eine beliebige Kombination beider Methoden sein, die für die zuständige Behörde akzeptabel sind. Im Falle eines Computersystems muss es Programmschutzmaßnahmen gegen die Fähigkeit von nicht autorisiertem Personal enthalten, die Datenbank zu ändern.

GM1 M.A.306(b) Technisches Bordbuch

ED Decision 2022/017/R

INTEROPERABLES TECHNISCHES LOG-SYSTEM FÜR FLUGZEUGE

Wenn eine CAMO (gemäß Punkt M.A.201(ea)) von Betreibern unter Vertrag genommen wird, die Teil einer einzigen sind Unternehmensgruppe von Luftfahrtunternehmen und beabsichtigen, regelmäßig Flugzeuge von einem AOC-Inhaber auf einen anderen zu übertragen Innerhalb der Gruppe soll die CAMO sicherstellen, dass:

- es gibt ein interoperables technisches Logbuchsystem für Luftfahrzeuge für alle assoziierten Betreiber; und
- Gemeinsame Datenformate und Datenaustausch sind definiert.

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

Verordnung (EU) 2019/1383

- a) Wird ein Luftfahrzeug auf Dauer von einem Eigentümer oder Betreiber an einen anderen übergeben, muss der übergabende Eigentümer oder Betreiber sicherstellen, dass die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.305 sowie gegebenenfalls das System für das technische Bordbuch nach Punkt M.A.306 ebenfalls übergeben werden.
- b) Der Eigentümer muss sicherstellen, dass bei vertraglicher Verpflichtung eines CAMO oder einer CAO die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.305 ebenfalls an dieses Unternehmen bzw. diese Organisation übergeben werden.
- c) Die Fristen für die Aufbewahrung der Aufzeichnungen nach Punkt M.A.305(e) gelten weiterhin für den neuen Eigentümer bzw. Betreiber, CAMO oder CAO.“

AMC M.A.307(a) Übergabe der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2015/029/R

Wenn ein Eigentümer / Betreiber seinen Betrieb beendet, muss alle aufbewahrten Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an den neuen Eigentümer / Betreiber weitergegeben oder gespeichert werden.

Eine „dauerhafte Übertragung“ umfasst im Allgemeinen nicht die Trockenvermietung eines Luftfahrzeugs zum Zeitpunkt der Dauer des Leasingverhältnisses Vereinbarung ist weniger als 6 Monate. Die zuständige Behörde muss sich jedoch davon überzeugen, dass alle für die Dauer des Mietvertrags erforderlichen Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an den Mieter weitergegeben werden, der ihnen zugänglich gemacht wird.

M.A.401 Instandhaltungsaufgaben

Regulation (EU) 2021/700

- (a) Die Person oder Organisation, die ein Luftfahrzeug wartet, darf nur auf die aktuellen Instandhaltungsunterlagen zugreifen und diese verwenden, um Wartungsarbeiten einschließlich Änderungen und Reparaturen durchzuführen.

- (b) Im Sinne dieses Anhangs gelten folgende Instandhaltungsunterlagen:
1. alle geltenden Anforderungen, Verfahren, Standards oder Informationen, die von der zuständigen Behörde oder der Agentur herausgegeben werden,
 2. alle anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen,
 3. die geltenden Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und andere Wartungsarbeiten Anweisungen, ausgestellt vom Inhaber der Musterzulassung, dem Inhaber der ergänzenden Musterzulassung und jede andere Organisation, die solche Daten gemäß Anhang I (Teil 21) veröffentlicht gemäß Verordnung (EU) Nr. 748/2012,
 4. für Bauteile, die vom Inhaber der Bauartzulassung zum Einbau zugelassen sind, das Anwendbare Wartungsanweisungen, die von den Komponentenherstellern veröffentlicht und akzeptiert werden der Inhaber der Designgenehmigung;
 5. alle anzuwendenden Unterlagen, die gemäß Punkt 145.A.45(d) herausgegeben werden.
- (c) Die Person oder Organisation muss ein zu verwendendes Arbeitskarten- oder Arbeitsblattsystem einrichten und entweder die Instandhaltungsunterlagen genau auf diese Arbeitskarten oder Arbeitsblätter übertragen oder auf die bestimmte Wartungsaufgabe oder die in diesen Instandhaltungsunterlagen enthaltenen Aufgaben genau verweisen.

GM1 M.A.401(b)(3) und (b)(4) Instandhaltungsaufgaben

ED Decision 2021/009/R

- (a) Die in M.A.401(b)(3) und (4) genannten Instandhaltungsdaten können von verschiedenen Organisationen erstellt worden sein, aber in jedem Fall muss es von ausgestellt, referenziert oder akzeptiert werden für das Design verantwortliche Organisation gemäß Teil 21 (z. B. Musterzulassungsinhaber (TCH), Inhaber einer ergänzenden Musterzulassung (STCH), ETSO-Inhaber, Inhaber einer Konstruktionszulassung für Reparaturen).
- (b) Je nach zu wartendem Produkt oder Bauteil und je nach Art und Weise Wartung freigegeben ist, können während der Aufführung andere Wartungsdaten benötigt werden der Wartung.
- (c) In Bezug auf die Flugzeugwartung umfassen anwendbare Wartungsdaten typischerweise die folgende vom TCH des Luftfahrzeugs oder dem Inhaber der Bauartzulassung (DAH) ausgestellte Dokumente: vom Hersteller empfohlenes Wartungsprogramm (z. B. MPD, MRBR), Flugzeugwartung Handbuch einschließlich des Abschnitts über Einschränkungen der Lufttüchtigkeit, Reparaturhandbuch, ergänzende Struktur Inspektionsdokument, Korrosionsschutz- und/oder Kontrolldokument, Service-Bulletins, Verkabelung Diagrammhandbücher, Fehlerbehebungshandbuch, Servicebrief/Anleitungen, illustrierte Teile Katalog und alle anderen spezifischen Wartungsanweisungen, die vom Luftfahrzeug-TCH oder vom DAH.
- (d) In Bezug auf die Triebwerkswartung umfassen anwendbare Wartungsdaten typischerweise das Triebwerk Wartungs- und/oder Überholungshandbuch, einschließlich des Abschnitts über Einschränkungen der Lufttüchtigkeit, Verkabelung Diagramme, Teilekatalog, Fehlerbehebungshandbuch, herausgegeben vom Motor-TCH (oder Flugzeug-TCH, falls das Triebwerk als Teil des Luftfahrzeugs zugelassen ist) oder von der DAH
- In Bezug auf die APU-Wartung umfassen anwendbare Wartungsdaten typischerweise die APU Wartungs- und/oder Überholungshandbuch, Schaltpläne, Teilekatalog, Fehlerbehebung Handbuch, ausgestellt vom Luftfahrzeug-TCH oder vom APU-Hersteller und akzeptabel für den TCH des Luftfahrzeugs, auf dem es installiert ist, oder an die DAH.
- In Übereinstimmung mit M.A.502(b) ist es möglich, Wartungsarbeiten am Motor durchzuführen oder APU, während sie im Flugzeug installiert oder vorübergehend entfernt wurde, um Zugang zu erhalten. In einem solchen Fall ist die anwendbare Wartungsdaten können auch Flugzeugwartungsdaten umfassen.

- (e) In Bezug auf die Wartung von anderen Komponenten als Triebwerk/APU gilt die entsprechende Wartung Zu den Daten gehören in der Regel das Wartungs- (und/oder Reparatur-) Handbuch für Komponenten sowie die Fehlersuche Handbuch und andere Wartungsanweisungen, die vom Komponentenhersteller erstellt werden, wenn sie sind akzeptabel für den TCH des Produkts, in dem die Komponente installiert werden soll oder soll der DAH, oder wenn sie Teil des Produkts ICA sind (oder zusammen mit ihm referenziert werden). In dem Bei Propellern enthalten die Wartungsdaten den ICA.
In Übereinstimmung mit M.A.502(b) oder M.A.502(c) ist es möglich, Wartungsarbeiten durchzuführen die Komponente, während sie im Flugzeug oder Triebwerk oder der APU installiert ist, oder vorübergehend entfernt wird, um zu gewinnen Zugang. In diesem Fall können die anwendbaren Instandhaltungsdaten gegebenenfalls auch Luftfahrzeuge umfassen Wartungsdaten oder Triebwerks-/APU-Wartungsdaten.
- (f) In Bezug auf die Wartung, die als spezialisierte Dienstleistungen (z. B. zerstörungsfreie Tests (NDT)), beinhalten anwendbare Wartungsdaten typischerweise zerstörungsfreie Tests oder Inspektionshandbuch und alle anwendbaren spezialisierten Service(s) Prozessanweisungen herausgegeben oder von der DAH vorgegeben.

GM1 M.A.401(b)(4) Instandhaltungsaufgaben

ED Decision 2021/009/R

WARTUNGSANLEITUNG DES KOMPONENTENHERSTELLERS

Die von den Komponentenherstellern herausgegebenen Wartungshinweise können berücksichtigt werden für die DAH akzeptabel – und somit als Wartungsdaten für die Wartung von Komponenten verwendet werden dürfen von der DAH zum Einbau zugelassen – wenn sie als zusätzlich oder optional gekennzeichnet sind Wartungsinformationen zusammen mit der ICA, oder wenn durch eine Liste von dieser DAH dokumentiert (GM321.A.7(a)).

AMC M.A. 401(c) Instandhaltungsaufgaben

ED Decision 2015/029/R

1. Daten, die dem Personal zur Wartung von Luftfahrzeugen zur Verfügung gestellt werden, bedeuten, dass die Daten in unmittelbarer Nähe des zu wartenden Luftfahrzeugs oder der zu wartenden Komponente verfügbar sein müssen, damit Mechaniker und zertifizierendes Personal Wartungsarbeiten durchführen können.
2. Wenn Computersysteme verwendet werden, die Anzahl der Computerterminals muss in Bezug auf die Größe des Arbeitsprogramms ausreichen, um einen einfachen Zugriff zu ermöglichen, es sei denn, das Computersystem kann Papierkopien erstellen. Bei Verwendung von Mikrofilm- oder Mikrofiche-Lesegeräten / -Druckern gilt eine ähnliche Anforderung.
3. Wartungsaufgaben muss auf die Arbeitskarten oder Arbeitsblätter übertragen und in klare Phasen unterteilt werden, um eine Aufzeichnung über die Ausführung der Wartungsaufgabe zu gewährleisten. Von besonderer Bedeutung ist die Notwendigkeit, Demontage, Aufgabenerfüllung, Zusammenbau und Prüfung zu differenzieren und gegebenenfalls zu spezifizieren. Bei einer langwierigen Wartungsaufgabe, an der mehrere Mitarbeiter beteiligt sind, um diese Aufgabe zu erledigen, kann es erforderlich sein, zusätzliche Arbeitskarten oder Arbeitsblätter zu verwenden, um anzugeben, was von jeder einzelnen Person tatsächlich erreicht wurde. Ein Arbeitsblatt- oder Arbeitskartensystem muss sich auf bestimmte Wartungsaufgaben beziehen.

4. Das Arbeitskarten- / Arbeitsblattsystem kann die folgende Form haben, ist jedoch nicht darauf beschränkt:
 - Ein Format, in dem der Mechaniker den Fehler schreibt und die Wartungsmaßnahme zusammen mit Informationen zu den verwendeten Instandhaltungsunterlagen, einschließlich des Revisionsstatus,
 - ein Luftfahrzeuglogbuch, das die Fehlerberichte und die von autorisiertem Personal ergriffenen Maßnahmen zusammen mit Informationen zu den verwendeten Instandhaltungsunterlagen, einschließlich des Revisionsstatus, enthält
 - für Wartungsprüfungen vom Hersteller herausgegebene Checkliste (d.h. 100h-Checkliste, Revision 5, Punkte 1 bis 95)
5. Die Instandhaltungsunterlagen müssen auf dem neuesten Stand gehalten werden, indem:
 - das geltende Änderungsschema abonniert wird,
 - überprüft wird, ob alle Änderungen eingegangen sind,
 - Überwachung den Änderungsstatus aller Daten

M.A.402 Durchführung der Instandhaltung

Verordnung (EU) 2015/1536

Mit Ausnahme von Wartungsarbeiten, die von einer gemäß Anhang II (Teil 145) zugelassenen Instandhaltungsbetrieb durchgeführt werden, muss jede Person oder Organisation, die Wartungsarbeiten durchführt,

- (a) für die in diesem Teil geforderten Aufgaben qualifiziert sein,
- (b) sicherstellen, dass der Bereich, in dem die Wartung durchgeführt wird, ist in Bezug auf Schmutz und Verunreinigungen gut organisiert und sauber.
- (c) Verwenden Sie die in den MA401-Instandhaltungsunterlagen angegebenen Methoden, Techniken, Standards und Anweisungen.
- (d) Verwenden Sie die in die M.A.401-Instandhaltungsunterlagen. Falls erforderlich, müssen Werkzeuge und Geräte nach einem offiziell anerkannten Standard kontrolliert und kalibriert werden.
- (e) Sicherstellen, dass die Wartung innerhalb der in den M.A.401-Instandhaltungsunterlagen angegebenen Umgebungsbeschränkungen durchgeführt wird.
- (f) Sicherstellen, dass bei schlechtem Wetter geeignete Einrichtungen verwendet werden oder langwierige Wartung;
- (g) sicherstellen, dass das Risiko mehrerer Fehler während der Wartung und das Risiko, dass sich Fehler bei identischen Wartungsaufgaben wiederholen, minimiert werden;
- (h) sicherstellen, dass nach Durchführung einer kritischen Wartungsaufgabe eine Fehlererfassungsmethode implementiert wird; und
- (i) nach Abschluss der Wartung eine allgemeine Überprüfung durchführen, um sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug oder die Komponente frei von allen Werkzeugen, Ausrüstungen und fremden Teilen oder Materialien ist und dass alle ausgebauten Zugangsklappen wieder angebracht wurden.

AMC M.A.402(a) Durchführung der Instandhaltung

ED Decision 2016/011/R

1. Die Wartung muss von Personen durchgeführt werden, die befugt sind, eine Freigabebescheinigung für die Tätigkeit auszustellen, oder unter der Aufsicht von Personen, die zur Ausstellung einer Freigabebescheinigung für die Tätigkeit befugt sind. Die Überwachung muss soweit erforderlich sein, um sicherzustellen, dass die Arbeiten ordnungsgemäß ausgeführt werden, und der Supervisor muss für Konsultationen zur Verfügung stehen.
2. Die Person, die zur Ausstellung einer Freigabebescheinigung für die Tätigkeit befugt ist, muss Folgendes sicherstellen:
 - (a) Ihre Aufsicht hat eine angemessene Ausbildung erhalten oder verfügt über einschlägige Vorkenntnisse und ist in der Lage, die erforderliche Aufgabe auszuführen. und
 - (b) jede Person, die spezielle Aufgaben wie Schweißen ausführt, ist gemäß einer offiziell anerkannten Norm qualifiziert

GM M.A.402(a) Durchführung der Instandhaltung

ED Decision 2016/011/R

Im Falle einer eingeschränkten Wartung des Piloten/Eigentümers gemäß M.A.803 kann jede Person, die ein Luftfahrzeug wartet, das sie einzeln oder gemeinsam besitzt, vorausgesetzt, sie verfügt über eine gültige Pilotenlizenz mit der entsprechenden Typ- oder Klassenberechtigung, um die eingeschränkten Piloten/Eigentümer Wartungsarbeiten gemäß Anhang VIII Anhang I (Teil M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 durchzuführen.

AMC M.A.402(c) Durchführung der Instandhaltung

ED Decision 2016/011/R

Die allgemeinen Wartungs- und Inspektionsstandards für einzelne Wartungsaufgaben muss den empfohlenen Standards und Praktiken der Organisation entsprechen, die für das Typendesign verantwortlich sind und normalerweise in Wartungshandbüchern veröffentlicht werden. In Ermangelung von Wartungs- und Inspektionsstandards, die von der für die Musterkonstruktion zuständigen Organisation veröffentlicht wurden, muss sich das Wartungspersonal auf die relevanten Lufttüchtigkeitsstandards und -verfahren beziehen, die von der Agentur oder der zuständigen Behörde veröffentlicht oder als Leitfaden verwendet wurden. Die verwendeten Wartungsstandards müssen Methoden, Techniken und Praktiken enthalten, die von der Agentur oder der zuständigen Behörde für die Wartung von Luftfahrzeugen und ihren Komponenten akzeptiert werden.

AMC M.A.402(d) Durchführung der Instandhaltung

ED Decision 2016/011/R

Bei der Durchführung von Wartungsarbeiten muss das Personal die Werkzeuge, Geräte und Prüfgeräte verwenden, die erforderlich sind, um den Abschluss der Arbeiten gemäß den anerkannten Wartungs- und Inspektionsstandards sicherzustellen. Inspektionen, Wartungen oder Kalibrierungen, die regelmäßig durchgeführt werden, muss gemäß den Anweisungen des Geräteherstellers durchgeführt werden. Alle Werkzeuge, die kalibriert werden müssen, muss auf einen akzeptablen Standard zurückführbar sein.

In diesem Zusammenhang bedeutet „offiziell anerkannte Normen“ diejenigen Normen, die von einer offiziellen Stelle als natürliche oder juristische Person festgelegt oder veröffentlicht wurden und die vom Luftverkehrssektor allgemein als bewährte Verfahren anerkannt werden.

Wenn die Organisation, die für das betreffende Typendesign verantwortlich ist, spezielle Geräte oder Prüfgeräte empfiehlt, muss das Personal die empfohlenen Geräte oder Geräte oder gleichwertige Geräte verwenden, die von der zuständigen Behörde akzeptiert wurden.

Alle Arbeiten muss unter Verwendung von Materialien dieser Qualität und so durchgeführt werden, dass Der Zustand des Luftfahrzeugs oder seiner Komponenten nach der Wartung entspricht mindestens seinem ursprünglichen oder modifizierten Zustand (in Bezug auf aerodynamische

Funktion, strukturelle Festigkeit, Vibrationsbeständigkeit, Verschlechterung und andere die Lufttuchtigkeit beeinträchtigende Eigenschaften).

AMC M.A.402(e) Durchführung der Instandhaltung

ED Decision 2016/011/R

Die Arbeitsumgebung muss für die auszuführende Wartungsaufgabe so geeignet sein, dass die Wirksamkeit des Personals nicht beeinträchtigt wird.

- (a) Die Temperatur muss so gehalten werden, dass das Personal die erforderlichen Aufgaben ohne übermäßige Beschwerden ausführen kann.
- (b) Luftverschmutzung (z. B. Staub, Niederschlag, Farbpartikel, Feilspäne) muss auf ein Minimum beschränkt werden, um sicherzustellen, dass die Oberflächen von Luftfahrzeugen / Bauteilen nicht kontaminiert werden. Wenn dies nicht möglich ist, muss alle anfälligen Systeme versiegelt werden, bis wieder akzeptable Bedingungen hergestellt sind.
- (c) Die Beleuchtung muss ausreichend sein, um sicherzustellen, dass jede Inspektions- und Wartungsaufgabe effektiv durchgeführt werden kann.
- (d) Der Geräuschpegel darf nicht auf das Ablenkungsniveau des Inspektionspersonals ansteigen, oder wenn dies nicht möglich ist, muss das Inspektionspersonal mit Personalausstattung ausgestattet werden, um übermäßigen Lärm zu reduzieren.

AMC M.A.402(f) Durchführung der Instandhaltung

ED Decision 2016/011/R

Für alle geplanten Wartungsarbeiten muss geeignete Einrichtungen bereitgestellt werden. Dies kann Luftfahrzeughangars erfordern, die sowohl verfügbar als auch groß genug für die geplante Wartung sind.

Luftfahrzeug und Komponentenwerkstätten muss groß genug sein, um die Komponenten aufzunehmen, deren Wartung geplant ist.

Schutz vor schlechtem Wetter bedeutet, dass die Hangar- oder Komponentenwerkstattstrukturen sein muss Standard, der das Eindringen von Regen, Hagel, Eis, Schnee, Wind und Staub usw. verhindert.

AMC M.A.402(g) Durchführung der Instandhaltung

ED Decision 2016/011/R

- (a) Um das Risiko mehrerer Fehler zu minimieren und Auslassungen zu vermeiden, muss die Person oder Organisation, die die Wartung durchführt, sicherstellen, dass:
 - (1) jede Wartungsaufgabe erst nach Abschluss abgemeldet wird;
 - (2) die Gruppierung von Aufgaben zum Zweck der Unterzeichnung Aus ermöglicht die eindeutige Identifizierung kritischer Schritte. und
 - (3) alle Arbeiten, die von unter Aufsicht stehendem Personal (d.h. Zeitarbeitskräften, Auszubildenden) ausgeführt werden, werden von einer autorisierten Person überprüft und abgemeldet.
- (b) Minimierung der Möglichkeit, dass ein Fehler bei identischen Aufgaben wiederholt wird, die das Ausbauen / Installieren oder Zusammenbauen umfassen / Demontage mehrerer Komponenten desselben Typs, die an mehr als einem System angebracht sind und deren Ausfall die Sicherheit beeinträchtigen könnte. Die Person oder Organisation, die die Wartung durchführt, muss verschiedene Personen so planen, dass sie identische Aufgaben in verschiedenen Systemen ausführen. Wenn jedoch nur eine Person verfügbar ist, muss diese Person die in AMC2 M.A.402 (h) beschriebenen Aufgaben erneut prüfen.

AMC1 M.A.402(h) Durchführung der Instandhaltung

ED Decision 2016/011/R

KRITISCHE WARTUNGSAUFGABE

Die folgenden Wartungsaufgaben müssen in erster Linie überprüft werden, um ihre Auswirkungen auf die Sicherheit zu bewerten:

- (a) Aufgaben, die die Kontrolle des Luftfahrzeugs, die Flugbahn und die Fluglage beeinflussen können, wie Installation, Takelage und Anpassung der Flugsteuerung;
- (b) Luftfahrzeuge Stabilitätskontrollsysteme (Autopilot, Kraftstoffübertragung);
- (c) Aufgaben, die die Antriebskraft des Luftfahrzeugs beeinflussen können, einschließlich der Installation von Luftfahrzeugtriebwerken, Propellern und Rotoren; und
- (d) Überholung, Kalibrierung oder Montage von Motoren, Propellern, Getrieben und Getrieben.

AMC2 M.A.402(h) Durchführung der Instandhaltung

ED Decision 2016/011/R

UNABHÄNGIGE INSPEKTION

- (a) Was ist eine unabhängige Inspektion? Eine unabhängige Inspektion ist eine mögliche Methode zur Fehlererfassung. Es besteht aus einer Inspektion einer von einer „befugten Person“ durchgeführten Aufgabe durch eine „unabhängige qualifizierte Person“ unter Berücksichtigung der folgenden Punkte:
 - (1) Die „befugte Person“ ist die Person, die die Aufgabe ausführt oder die Aufgabe überwacht, und übernimmt die volle Verantwortung für die Erledigung der Aufgabe gemäß den geltenden Instandhaltungsunterlagen;
 - (2) Die „unabhängige qualifizierte Person“ ist die Person, die die unabhängige Inspektion durchführt und die zufriedenstellende Erledigung der Aufgabe bescheinigt, und es wurden keine Mängel festgestellt. Die „unabhängige qualifizierte Person“ stellt keine Freigabebescheinigung für die Tätigkeit aus, daher ist sie nicht verpflichtet, Zertifizierungsrechte zu besitzen.
 - (3) Die Bescheinigung über die Freigabe zur Zustellung wird von der „befugten Person“ ausgestellt, nachdem die unabhängige Inspektion zufriedenstellend durchgeführt wurde.
 - (4) Das Arbeitskartensystem muss die Identifizierung jeder Person, das Datum und die Einzelheiten der unabhängigen Person aufzeichnen Inspektion, falls erforderlich, bevor die Bescheinigung über die Freigabe für die Tätigkeit ausgestellt wird.
- (b) Qualifikation des Personals, das unabhängige Inspektionen durchführt.
 - (1) Wenn die Arbeiten von einer Teil-M-Teilorganisation durchgeführt werden, muss die Organisation über Verfahren verfügen, um nachzuweisen, dass die „unabhängige qualifizierte Person“ geschult wurde und hat Erfahrung mit den zu inspizierenden spezifischen Kontrollsystemen gesammelt. Diese Schulung und Erfahrung könnten zum Beispiel demonstriert werden, indem:
 - (i) eine Teil-66-Lizenz in derselben Unterkategorie wie die Lizenz-Unterkategorie oder ein gleichwertiges Äquivalent gehalten wird, das zur Freigabe oder Unterzeichnung der kritischen Wartungsaufgabe erforderlich ist,
 - (ii) eine Teil-66-Lizenz gehalten wird in der gleichen Kategorie und spezifische Ausbildung in der zu inspizierenden Aufgabe; oder

-
- (iii) eine angemessene Ausbildung erhalten und einschlägige Erfahrungen mit der zu inspizierenden spezifischen Aufgabe gesammelt haben.
- (2) Wenn die Arbeiten außerhalb einer Teil-M-Organisation durchgeführt werden:
- (i) Muss die „unabhängige qualifizierte Person“ Folgendes erfüllen:
- (A) eine Teil-66-Lizenz in einer Kategorie oder eine gleichwertige nationale Qualifikation, wenn nationale Vorschriften gelten; oder
- (B) eine gültige Pilotenlizenz für den Luftfahrzeugtyp, die gemäß den Vorschriften der Europäischen Union ausgestellt wurde, oder eine gleichwertige nationale Qualifikation, wenn nationale Vorschriften gelten;
- (ii) zusätzlich muss die „befugte Person“ die Qualifikationen und Erfahrungen der „unabhängigen qualifizierten Person“ bewerten Person 'unter Berücksichtigung, dass die 'unabhängige qualifizierte Person 'eine Ausbildung erhalten und Erfahrung in der jeweiligen Aufgabe haben muss. Es muss nicht akzeptabel sein, dass die „autorisierte Person“ der „unabhängigen qualifizierten Person“ zeigt, wie die Inspektion durchzuführen ist, sobald die Arbeiten bereits abgeschlossen sind.
- (c) Wie muss eine unabhängige Inspektion durchgeführt werden? Eine unabhängige Inspektion muss beispielsweise die korrekte Montage, Verriegelung und Gefühl der Bedienung. Bei der Inspektion von Steuerungssystemen, die gewartet wurden, muss die „unabhängige qualifizierte Person“ die folgenden Punkte unabhängig voneinander berücksichtigen:
- (1) Alle Teile des Systems, die tatsächlich getrennt oder gestört wurden, muss auf korrekte Montage und Verriegelung überprüft werden.
- (2) Das gesamte System muss auf volle und freie Bewegung über den gesamten Bereich überprüft werden.
- (3) Die Kabel muss an den Sekundärstopps mit ausreichendem Abstand korrekt gespannt sein.
- (4) Der Betrieb des gesamten Steuerungssystems muss beobachtet werden, um sicher zu stellen, dass die Steuerungen im richtigen Sinne arbeiten;
- (5) Wenn verschiedene Steuerungssysteme so miteinander verbunden sind, dass sie sich gegenseitig beeinflussen, muss alle Wechselwirkungen über den gesamten Bereich der anwendbaren Steuerungen überprüft werden. und
- (6) Software, die Teil der kritischen Wartungsaufgabe ist, muss überprüft werden, z. B. Version und Kompatibilität mit der Luftfahrzeugkonfiguration.
- (d) Was ist in unvorhergesehenen Fällen zu tun, wenn nur eine Person verfügbar ist
ÜBERPRÜFUNG:
- (1) Eine erneute Überprüfung unterliegt Die gleichen Bedingungen gelten für die unabhängige Inspektion, mit der Ausnahme, dass die „befugte Person“, die die Wartungsaufgabe ausführt, auch als „unabhängige qualifizierte Person“ fungiert und die Inspektion durchführt.
- (2) Bei kritischen Wartungsarbeiten muss eine erneute Überprüfung nur unter unvorhergesehenen Umständen durchgeführt werden, wenn nur eine Person zur Durchführung der Aufgabe und zur Durchführung der unabhängigen Inspektion zur Verfügung steht. Die Umstände können nicht als unvorhergesehen angesehen werden, wenn die Person oder Organisation dieser bestimmten Aufgabe keine geeignete „unabhängige qualifizierte Person“ zugewiesen hat.

- (3) Die Bescheinigung über die Freigabe zum Dienst wird von der „befugten Person“ ausgestellt, nachdem die erneute Prüfung zufriedenstellend durchgeführt wurde.
- (4) Das Arbeitskartensystem muss die Identifizierung der „befugten Person“ sowie das Datum und die Einzelheiten der erneuten Überprüfung nach Bedarf aufzeichnen, bevor die Bescheinigung über die Freigabe für die Tätigkeit ausgestellt wird.

GM M.A.402(h) Durchführung der Instandhaltung

ED Decision 2016/011/R

Zur Identifizierung kritischer Wartungsaufgaben können verschiedene Datenquellen verwendet werden, z. B.:

- Informationen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung;
- Unfallberichte;
- Untersuchung und Nachverfolgung von Vorfällen;
- Ereignisberichte;
- Flugdatenanalyse;
- Ergebnisse von Audits;
- Überwachungssysteme für normale Vorgänge;
- Rückmeldung aus dem Training; und
- Informationsaustauschsysteme

M.A.403 Mängel am Luftfahrzeug

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Jeder Luftfahrzeugfehler, der die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet, muss vor dem weiteren Flug behoben werden.
- (b) Nur das autorisierte Freigabeberechtigte Personal gemäß den Punkten M.A.801 (b) 1, M.A.801 (b) 2, M.A.801 (c) M.A.801 (d) oder Anhang II (Teil-145) können anhand der Instandhaltungsunterlagen von M.A.401 entscheiden, ob ein Mangel die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet, und daher entscheiden, wann und welche Korrekturmaßnahmen vor dem weiteren Flug ergriffen werden sollen und welche Fehlerbehebung möglich ist aufgeschoben werden. Dies gilt jedoch nicht, wenn die MEL vom Piloten oder vom autorisierten Freigabeberechtigte Personal verwendet wird.
- (c) Jeder Mangel, der die Flugsicherheit nicht ernsthaft gefährden würde, muss so bald wie möglich nach dem Datum behoben werden, an dem der Mangel aufgetreten ist zuerst identifiziert und innerhalb der in den Instandhaltungsunterlagen oder der MEL angegebenen Grenzen.
- (d) Sämtliche vor dem Flug nicht behobenen Mängel müssen in dem System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.305 sowie gegebenenfalls in dem System für das technische Bordbuch nach Punkt M.A.306 erfasst werden.

M.A.403(b) Mängel am Luftfahrzeug

ED Decision 2015/029/R

Es muss eine Bewertung sowohl der Ursache als auch der potenziell gefährlichen Auswirkungen eines Defekts oder einer Kombination von Defekten vorgenommen werden, die die Flugsicherheit

beeinträchtigen könnten, um alle erforderlichen weiteren Untersuchungen und Analysen einzuleiten, die zur Ermittlung der Grundursache des Defekts erforderlich sind.

M.A.403(d) Mängel am Luftfahrzeug

ED Decision 2015/029/R

Alle zurückgestellten Mängel muss dem Piloten / der Flugbesatzung nach Möglichkeit vor ihrer Ankunft im Luftfahrzeug mitgeteilt werden. Zurückgestellte Mängel muss bei der nächsten geeigneten Wartungsprüfung auf Arbeitsblätter übertragen werden, und alle zurückgestellten Mängel, die während des Fluges nicht behoben werden Die Wartungsprüfung muss erneut in ein neues, zurückgestelltes Fehlerprotokollblatt eingegeben werden. Das ursprüngliche Datum des Mangels muss beibehalten werden. Die zur Behebung von Mängeln erforderlichen Komponenten oder Teile muss vorrangig zur Verfügung gestellt oder bestellt und zum frühestmöglichen Zeitpunkt montiert werden.

M.A.501 Klassifizierung und Einbau

Verordnung (EU) 2019/1383; Verordnung (EU) 2021/700

(a) Alle Komponenten sind in die folgenden Kategorien einzuteilen:

- (1) Komponenten in einem zufriedenstellenden Zustand, die entsprechend dem EASA-Formblatt 1 oder einem gleichwertigen Dokument freigegeben und gemäß Unterabschnitt Q des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 gekennzeichnet wurden, sofern in Punkt 21.A.307 des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 oder in diesem Anhang (Teil-M) oder in Anhang Vd (Teil-CAO) nicht anderweitig festgelegt
- (2) Nicht zu wartende Komponenten, die gemäß dieser Verordnung gewartet werden.
- (3) Komponenten, die als nicht wiederverwendbar eingeteilt wurden, weil sie ihre vorgeschriebene Lebensdauerbegrenzung erreicht haben oder mit einem nicht reparierbaren Mangel behaftet sind.
- (4) Standardteile, die an einem Luftfahrzeug, Triebwerk, Propeller oder einer anderen Luftfahrzeugkomponente verwendet werden, sofern angegeben in den Instandhaltungsunterlagen und zusammen mit einem Konformitätsnachweis, der auf die geltende Norm rückführbar ist.
- (5) Rohmaterial und Verbrauchsmaterial, das im Rahmen der Wartung verwendet wird, wenn die Organisation davon überzeugt ist, dass das Material die erforderlichen Anforderungen erfüllt und seine Herkunft in angemessener Weise nachvollziehbar ist. Allen Materialien muss eine Dokumentation beigefügt sein, die sich eindeutig auf das jeweilige Material bezieht und eine Konformitätserklärung sowie die Herstellungs- und Lieferantenquelle enthält.

(b) Komponenten, Standardteile und Material dürfen nur dann in einem Luftfahrzeug oder einer Komponente installiert werden, wenn sie in einem zufriedenstellenden Zustand sind, zu einer der in Punkt (a) aufgeführten Kategorien gehören und die anwendbaren Instandhaltungsunterlagen die bestimmte Komponente, das Standardteil oder das Material angeben.

AMC1 M.A.501(a)(1) Klassifizierung und Einbau

ED Decision 2021/009/R; ED Decision 2020/002/R

EASA-FORMULAR 1 ODER ÄQUIVALENT

(a) Ein Dokument, das einem EASA-Formular 1 entspricht, kann sein:

- (1) ein Freigabedokument, das von einer Organisation im Rahmen eines von der Europäischen Union unterzeichneten bilateralen Abkommens ausgestellt wurde;
 - (2) ein Freigabedokument, das von einer Organisation, die gemäß den Bedingungen eines bilateralen JAA-Abkommens genehmigt wurde, bis sie durch das entsprechende von der Europäischen Union unterzeichnete Abkommen ersetzt wurde;
 - (3) ein JAA Form One, das vor dem 28. November 2004 von einer von einem JAA-Vollmitgliedstaat genehmigten JAR 145-Organisation ausgestellt wurde;
 - (4) Bei neuen Luftfahrzeugkomponenten, die vor dem Konformitätsdatum von Teil 21 aus der Fertigung freigegeben wurden, muss der Komponente ein JAA-Formular 1 beigelegt sein, das von einer JAR 21-Organisation ausgestellt und von einem JAA-Vollmitgliedstaat im Rahmen des JAA-Systems zur gegenseitigen Anerkennung genehmigt wurde
 - (5) ein JAA Form One, die vor dem 28. September 2005 von einer Produktionsorganisation ausgestellt wurde, die von einer zuständigen Behörde gemäß ihren nationalen Vorschriften genehmigt wurde;
 - (6) ein JAA Form One, die vor dem 28. September 2005 ausgestellt wurde bereits 2008 von einer Instandhaltungsbetrieb, die von einer zuständigen Behörde gemäß ihren nationalen Vorschriften genehmigt wurde;
 - (7) ein Freigabedokument, das für eine zuständige Behörde gemäß den Bestimmungen eines bilateralen Abkommens zwischen der zuständigen Behörde und einem Drittland akzeptabel ist, bis es durch das entsprechende Abkommen ersetzt wird von der Europäischen Union unterzeichnet. Diese Bestimmung gilt, sofern die oben genannten Vereinbarungen zwischen der zuständigen Behörde und einem Drittland der Europäischen Kommission und den anderen zuständigen Behörden gemäß Artikel 68 der Verordnung (EU) 2018/1139 mitgeteilt werden;
 - (8) ein unter den Bedingungen ausgestellt Freigabedokument beschrieben in Artikel 4 Nummer 6 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014)
- (b) Ein Lagergegenstand ohne EASA-Formblatt 1 oder gleichwertig kann nicht in Luftfahrzeugen installiert werden, die in einem Mitgliedstaat registriert sind, es sei denn, ein EASA-Formblatt 1 wird für diesen Gegenstand von einem ausgestellt entsprechend genehmigte Instandhaltungsbetrieb gemäß AMC M.A.613 (a) oder AMC1 CAO.A.070 (a) oder AMC2 145.A.50 (d).

GM1 M.A.501(a)(1) Klassifizierung und Einbau

GM1 M.A.501(a)(2) Klassifizierung und Einbau

Punkt (b) von 21.A.307 spezifiziert neue Komponenten, die kein EASA-Formblatt 1 oder gleichwertig sein müssen zum Einbau berechtigt. Punkt (c) von 21.A.307 legt die Bedingungen für das Begleitdokument der Komponente fest.

GM1 M.A.501(a)(2) Klassifizierung und Einbau

ED Decision 2021/009/R

UNSERVICEABLE-KOMPONENTEN

- (a) Die Person oder Organisation, die die Wartung durchführt, muss die ordnungsgemäße Identifizierung aller unbrauchbaren Komponenten sicherstellen. Der unbrauchbare Status der Komponente muss zusammen mit den Komponentenidentifikationsdaten und allen Informationen, die zur Definition der erforderlichen Maßnahmen erforderlich sind, auf einem

Tag eindeutig angegeben werden. In diesen Informationen muss gegebenenfalls die Betriebszeiten, der Wartungsstatus, der Erhaltungszustand, die gemeldeten oder festgestellten Fehler, Defekte oder Fehlfunktionen, die Exposition gegenüber widrigen Umgebungsbedingungen und die Installation der Komponente in einem Luftfahrzeug angegeben werden, das in einen Unfall verwickelt war oder Vorfall. Es muss Mittel bereitgestellt werden, um eine unbeabsichtigte Trennung dieses Etiketts von der Komponente zu verhindern.

- (b) Nicht zu wartende Komponenten muss normalerweise gewartet werden, weil:
- (1) die im -Instandhaltungsprogramm des Luftfahrzeugs festgelegte Lebensdauer abgelaufen ist;
 - (2) Nichteinhaltung mit den geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen und anderen von der Agentur vorgeschriebenen Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit;
 - (3) Fehlen der erforderlichen Informationen zur Bestimmung des Lufttüchtigkeitsstatus oder der Berechtigung zur Installation;
 - (4) Nachweis von Mängeln oder Fehlfunktionen;
 - (5) in einem Luftfahrzeug installiert sein, das in einen Zwischenfall oder Unfall verwickelt war, der die Wartungsfreundlichkeit der Komponente beeinträchtigen könnte.

AMC1 M.A.501(a)(3) Klassifizierung und Einbau

ED Decision 2020/002/R

NICHT REPARATURFÄHIGE KOMPONENTEN

Die folgenden Arten von Komponenten muss normalerweise als nicht Reparaturfähig eingestuft werden:

- (a) Komponenten mit nicht reparierbaren Fehlern, ob mit bloßem Auge sichtbar oder nicht;
- (b) Komponenten, die nicht den Konstruktionspezifikationen entsprechen und nicht in Übereinstimmung gebracht werden können solche Spezifikationen,
- (c) Komponenten, die inakzeptablen Änderungen oder Nacharbeiten unterzogen werden, die irreversibel sind,
- (d) lebenslange Teile, die ihre vorgeschriebene Lebensdauerbegrenzung erreicht oder überschritten haben oder fehlende oder unvollständige Aufzeichnungen haben,
- (e) Komponenten, deren lufttüchtiger Zustand nicht wiederhergestellt werden kann aufgrund extremer Kräfte, Hitze oder widriger Umgebungsbedingungen:
- (f) Komponenten, für die die Konformität mit einer geltenden Lufttüchtigkeitsanweisung nicht erreicht werden kann,
- (g) Komponenten, für die keine Wartungsaufzeichnungen und / oder Rückverfolgbarkeit zum Hersteller abgerufen werden können.

AMC1 M.A.501(a)(4) Klassifizierung und Einbau

ED Decision 2019/009/R

STANDARDTEILE

- (a) Standardteile sind Teile, die in vollständiger Übereinstimmung mit einer etablierten Industrie, Agentur, zuständigen Behörde oder einer anderen staatlichen Spezifikation hergestellt werden, einschließlich Konstruktions-, Herstellungs-, Test- und Abnahmekriterien sowie einheitlicher Identifikationsanforderungen. Die Spezifikation muss alle Informationen enthalten, die zur Herstellung und Überprüfung der Konformität des Teils erforderlich sind. Es muss veröffentlicht

werden, damit jede Partei das Teil herstellen kann. Beispiele für solche Spezifikationen sind die National Aerospace Standards (NAS), der Army-Navy Aeronautical Standard (AN), die Society of Automotive Engineers (SAE), SAE Sematec, der Joint Electron Device Engineering Council, der Joint Electron Tube Engineering Council und das American National Standards Institute (ANSI), EN-Spezifikationen usw.

- (b) Um ein Teil als Standardteil zu kennzeichnen, kann der TC-Inhaber ein von der zuständigen Behörde des ursprünglichen TC-Inhabers akzeptiertes Standard-Teilehandbuch ausstellen oder im Teilekatalog auf die Spezifikation verweisen vom Standardteil zu erfüllen. Die Dokumentation, die den Standardteilen beiliegt, muss sich eindeutig auf die einzelnen Teile beziehen und eine Konformitätserklärung sowie die Herstellungs- und Lieferantenquelle enthalten. Einige Materialien unterliegen besonderen Bedingungen wie Lagerbedingungen oder Lebensdauerbeschränkungen usw., die in der Dokumentation und / oder in der Verpackung des Materials enthalten sein muss.
- (c) Ein EASA-Formular 1 oder ein gleichwertiges Material wird normalerweise nicht ausgestellt und daher nicht keiner muss erwartet werden.

AMC2 M.A.501(a)(4) Klassifizierung und Einbau

ED Decision 2019/009/R

STANDARDTEILE

Für Segelflugzeuge und angetriebene Segelflugzeuge sind nicht erforderliche Instrumente und / oder Ausrüstungen, die gemäß CS 22.1301 (b) zertifiziert sind, wenn diese Instrumente oder Ausrüstungen, wenn sie installiert sind, funktionieren, nicht ordnungsgemäß funktionieren oder überhaupt nicht funktionieren, nicht in selbst oder durch ihre Auswirkung auf das Segelflugzeuge und seinen Betrieb stellen ein Sicherheitsrisiko dar.

"Erforderlich" im Begriff "nicht erforderlich", wie oben verwendet, bedeutet, dass dies gemäß dem geltenden Lufttüchtigkeitscode (CS 22.1303, 22.1305 und 22.1307) oder gemäß den einschlägigen Vorschriften für den Flugbetrieb und den geltenden Luftverkehrsregeln oder gemäß den Anforderungen des Lufttüchtigkeitscodes erforderlich ist Flugverkehrsmanagement (z. B. ein Transponder in einem bestimmten kontrollierten Luftraum). Beispiele für nicht benötigte Geräte, die als Standardteile betrachtet werden können, können elektrische Variometer, Bank- / Schlupfindikatoren vom Typ Kugel, Gesamtenergiesonden, Kapazitätsflaschen (für Variometer), endgültige Gleitrechner, Navigationscomputer, Datenlogger / Barograph / Wendepunkt Kamera, Bug-Wischer und Antikollisionssysteme. Geräte, die gemäß dem Lufttüchtigkeitscode zugelassen werden müssen, müssen dem geltenden ETSO oder einem gleichwertigen ETSO entsprechen und gelten nicht als Standardteil (z. B. Sauerstoffgeräte).

AMC M.A.501(a)(5) Klassifizierung und Einbau

ED Decision 2019/009/R

MATERIAL

- (a) Verbrauchsmaterial ist jedes Material, das nur einmal verwendet wird, wie Schmiermittel, Zemente, Verbindungen, Farben, chemische Farbstoffe und Dichtungsmittel usw.
- (b) Rohmaterial ist jedes Material, das weitere Arbeiten erfordert, um es zu einem Bauteil zu machen Teile des Luftfahrzeugs wie Metalle, Kunststoffe, Holz, Gewebe usw.
- (c) Rohmaterial und Verbrauchsmaterial muss nur akzeptiert werden, wenn sie den Anforderungen entsprechen. Um zufrieden zu sein, muss das Material und / oder seine Verpackung mit der entsprechenden Spezifikation und gegebenenfalls der Chargennummer gekennzeichnet sein.

- (d) Die Dokumentation, die allen Materialien beiliegt, muss sich eindeutig auf das jeweilige Material beziehen und eine Konformitätserklärung sowie die Herstellungs- und Lieferantenquelle enthalten. Einige Materialien unterliegen besonderen Bedingungen wie Lagerbedingungen oder Lebensdauerbeschränkungen usw., die in der Dokumentation und / oder in der Verpackung des Materials enthalten sein muss.
- (e) Für solche Materialien muss kein EASA-Formular 1 oder ein gleichwertiges Formular ausgestellt werden, und daher muss keines erwartet werden. Die Materialspezifikation ist normalerweise in den Daten des (S) TC-Inhabers angegeben, es sei denn, die Agentur oder die zuständige Behörde haben etwas anderes vereinbart.

GM1 M.A.501(b) Klassifizierung und Einbau

ED Decision 2019/009/R

- (a) Um sicherzustellen, dass Komponenten, Standardteile und Materialien in einem zufriedenstellenden Zustand sind, haben die unter M.A.801 (b) (2), M.A.801 (b) (3), M.A.801 (c) oder M.A.801 d) genannten Personen) oder der genehmigte Instandhaltungsbetrieb muss eine eingehende physische Inspektion durchführen.
- (b) Die eingehende physische Inspektion muss durchgeführt werden, bevor die Komponente im Luftfahrzeug installiert wird.
- (c) Die folgende Liste enthält, obwohl sie nicht vollständig ist, typische durchzuführende Prüfungen:
 - (1) Überprüfung des allgemeinen Zustands der Komponenten und ihrer Verpackung in Bezug auf Schäden, die ihre Unversehrtheit beeinträchtigen könnten;
 - (2) Überprüfung der Haltbarkeit von Die Komponente ist nicht abgelaufen.
 - (3) Vergewissern Sie sich, dass Artikel in Bezug auf den Typ der Komponente in der entsprechenden Verpackung eingegangen sind: z. bei Bedarf die Verpackung von ATA 300 oder elektrostatisch empfindlichen Geräten korrigieren;
 - (4) Vergewissern Sie sich, dass auf der Komponente alle Stopfen und Kappen ordnungsgemäß installiert sind, um Beschädigungen oder interne Verunreinigungen zu vermeiden. Vorsicht ist geboten, wenn Klebeband zum Abdecken elektrischer Anschlüsse oder Flüssigkeitsanschlüsse verwendet wird, da Klebstoffrückstände elektrische Anschlüsse isolieren und Hydraulik- oder Kraftstoffeinheiten verunreinigen können.
 - (5) überprüfen Sie, ob die Freigabebescheinigung, die jeder neuen Komponente beiliegt, die Anforderungen erfüllt Freigabeanforderungen gemäß Punkt 21.A.307, soweit anwendbar in Bezug auf die bestimmten Produkte, auf dem die Komponente installiert wird.
- (d) Artikel (z. B. Befestigungselemente), die in Chargen gekauft wurden, muss in einer Verpackung geliefert werden. Auf der Verpackung muss die zutreffende Spezifikation / Norm, P / N, Chargennummer und die Menge der Artikel angegeben sein. Die dem Material beiliegende Dokumentation muss die anwendbare Spezifikation / Norm, P / N, Chargennummer, gelieferte Menge und die Herstellungsquellen enthalten. Wenn das Material aus verschiedenen Chargen bezogen wird, muss eine Abnahmedokumentation für jede Charge bereitgestellt werden.

GM2 M.A.501(b) Klassifizierung und Einbau

ED Decision/009/R

INSTALLATION DER KOMPONENTEN

Komponenten, Standardteile und Materialien muss nur installiert werden, wenn sie in den entsprechenden Instandhaltungsunterlagen angegeben sind. Dies kann Teilekatalog (IPC), Service Bulletins (SBs), Luftfahrzeugwartungshandbuch (AMM), Komponentenwartungshandbuch (CMM)

usw. umfassen. Eine Komponente, ein Standardteil und ein Material können daher nur installiert werden, nachdem die entsprechende Wartung überprüft wurde. Diese Überprüfung muss sicherstellen, dass die Teilenummer, der Änderungsstatus, die Einschränkungen usw. der Komponente, des Standardteils oder des Materials denjenigen entsprechen, die in den entsprechenden Instandhaltungsunterlagen des jeweiligen Luftfahrzeugs oder der jeweiligen Komponente (z. B. IPC, SB, AMM, CMM, usw.) wo die Komponente, das Standardteil oder das Material installiert werden soll. Wenn die Installation außerhalb einer Instandhaltungsbetrieb durchgeführt wird, d.h. von den in M.A.801 (b) (1), M.A.801 (b) (2) oder M.A.801 (c) genannten Personen, sind diese Personen dafür verantwortlich. Überprüfen Sie vor der Installation. Wenn die Installation von einer Teil-M-Teilorganisation oder einer gemäß Teil-CAO zugelassenen Organisation durchgeführt wird, muss die Organisation Verfahren festlegen, um sicherzustellen, dass diese Prüfung vor der Installation durchgeführt wird.

Bauteile, Normteile und Materialien dürfen nur dann eingebaut werden, wenn sie im zutreffende Wartungsunterlagen gemäß M.A.401(b) angegeben sind. Bauteile, Normteile und Material können nur nach Prüfung der zutreffenden Wartungsunterlage eingebaut werden.

Diese Prüfung soll sicherstellen, dass Teilenummer, Änderungsstand, Einschränkungen etc. der Komponente, Normteile oder Material in den gültigen Wartungsdaten von spezifizierten sind und das das Flugzeug oder die Komponente, in der sich die Komponente, das Standardteil oder das Material eingebaut werden soll. Wenn die Installation außerhalb eines Instandhaltungsbetriebs durchgeführt wird, also durch die Personen im Sinne von M.A.801(b)(1), M.A.801(b)(2) oder M.A.801(c), dann sind diese Personen dafür verantwortlich, diese Prüfung vor der Installation durchzuführen. Wenn der Einbau von einem Teil-M Unterabschnitt F Organisation oder eine gemäß Teil CAO genehmigte Organisation, dann muss die Organisation ein Verfahren festlegen, um sicherzustellen, dass diese Prüfung vor der Installation durchgeführt wird.

M.A.502 Instandhaltung von Komponenten

Verordnung ((EU) 2023/989

- (a) Die Instandhaltung von Komponenten, die nicht in Punkt 21.A.307(b)(2) bis (b)(6) des Anhangs I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 bzw. Punkt 21L.A.193(b)(2) bis (b)(6) des Anhangs Ib (Teil 21 Leicht) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genannt sind, ist von Instandhaltungsorganisationen durchzuführen, die— je nach Sachlage — über eine Genehmigung nach Unterabschnitt F dieses Anhangs, nach Anhang II (Teil-145) oder nach Anhang Vd (Teil-CAO) verfügen
- (b) Abweichend von Buchstabe a kann eine in ein Luftfahrzeug eingebaute Komponente von einer Luftfahrzeuginstandhaltungsorganisation, die über eine Genehmigung nach Unterabschnitt F dieses Anhangs, nach Anhang II (Teil-145) oder nach Anhang Vd (Teil-CAO) verfügt, oder von freigabeberechtigtem Personal nach Punkt M.A.801(b)(1) instandgehalten werden. Eine solche Instandhaltung ist in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Luftfahrzeuge bzw. mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten durchzuführen, sofern die zuständige Behörde dem zustimmt. Die genannte Luftfahrzeuginstandhaltungsorganisation oder das genannte freigabeberechtigte Personal darf Komponenten für Instandhaltungszwecke vorübergehend ausbauen, sofern dies für eine leichtere Zugänglichkeit der Komponente notwendig wird, es sei denn, der Ausbau erfordert zusätzliche Instandhaltungsarbeiten. Die in Übereinstimmung mit diesem Punkt durchgeführte Instandhaltung von Komponenten kommt nicht für die Ausstellung eines EASA-Formblatts 1 infrage und unterliegt den Anforderungen für die Freigabe von Luftfahrzeugen nach Punkt M.A.801.
- (c) Abweichend von Buchstabe a kann eine in den Motor oder das Hilfstriebwerk (APU) eingebaute Komponente von einer Motoreninstandhaltungsorganisation, die über eine Genehmigung nach Unterabschnitt F dieses Anhangs, nach Anhang II (Teil-145) oder nach Anhang Vd (Teil-CAO) verfügt, instandgehalten werden. Eine solche Instandhaltung ist in Übereinstimmung mit den

Instandhaltungsunterlagen für Motoren oder APU bzw. mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten durchzuführen, sofern die zuständige Behörde dem zustimmt. Eine solche Organisation, die Motoren instand setzt, darf Komponenten für Instandhaltungszwecke vorübergehend ausbauen, sofern dies für eine leichtere Zugänglichkeit der Komponente notwendig ist, es sei denn, der Ausbau erfordert zusätzliche Instandhaltungsarbeiten.

- (d) Die Instandhaltung von in Anhang I (Teil 21) Punkt 21.A.307(b)(2) bzw. Anhang Ib (Teil 21 Leicht) Punkt 21L.A.193(b)(2) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genannten Komponenten muss, sofern diese Komponenten in das Luftfahrzeug eingebaut sind oder für die leichtere Zugänglichkeit vorübergehend ausgebaut werden, von einer Luftfahrzeuginstandhaltungsorganisation, die über eine Genehmigung nach Unterabschnitt F dieses Anhangs, Anhang II (Teil-145) bzw. Anhang Vd (Teil-CAO) verfügt, oder vom Freigabeberechtigten Personal nach Punkt M.A.801(b)(1) oder vom Piloten/Eigentümer nach Punkt M.A.801(b)(2) durchgeführt werden. Die in Übereinstimmung mit diesem Punkt durchgeführte Instandhaltung von Komponenten kommt nicht für die Ausstellung eines EASA-Formblatts 1 infrage und unterliegt den Anforderungen für die Freigabe von Luftfahrzeugen nach Punkt M.A.801.
- (e) Die Instandhaltung von Komponenten nach Anhang I (Teil 21) Punkt 21.A.307(b)(3) bis (b)(6) bzw. nach Anhang Ib (Teil 21 Leicht) Punkt 21L.A.193(b)(3) bis (b)(6) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 muss entweder von den unter Buchstabe a genannten Organisationen oder von einer Person oder Organisation durchgeführt und mit einer von der Person oder der Organisation, die die Instandhaltung durchgeführt hat, ausgestellten „Erklärung über den Abschluss der Instandhaltung“ freigegeben werden. Die „Erklärung über den Abschluss der Instandhaltung“ muss mindestens grundlegende Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung, das Datum, an dem die Instandhaltung abgeschlossen wurde, und die Angabe der Organisation oder der Person, die sie ausgestellt hat, enthalten. Sie gilt in Bezug auf die instand gehaltene Komponente als Instandhaltungsaufzeichnung und dem EASA-Formblatt 1 gleichwertig.

AMC M.A.502 Instandhaltung von Komponenten

ED Decision 2015/029/R

Das Ausbauen und Installieren von Komponenten aus einem Luftfahrzeug gilt als Luftfahrzeugwartung und nicht als Komponentenwartung. Infolgedessen gelten die Anforderungen von M.A.502 für diesen Fall nicht.

AMC M.A.502(b) and (c) Instandhaltung von Komponenten

ED Decision 2020/002/R

M.A.502 (b) und (c) ermöglichen die Durchführung bestimmter Komponentenwartungen, gemäß den Komponenten Instandhaltungsunterlagen für Instandhaltungsbetrieben, die nicht über die entsprechende B / C-Bewertung verfügen und Freigabeberechtigtes Personal, sofern Folgendes vereinbart wurde:

- Die Behörde verantwortlich für die Aufsicht über die Instandhaltungsorganisation (siehe M.1, Absatz 2 für M.A. Teil F Instandhaltungs-Organisationen oder 145.1 für Part-145-Instandhaltungs-Organisationen oder CAO.1 für Part-CAO-Instandhaltungs-Organisationen) oder
- die Behörde des Mitgliedstaats bei Wartungsarbeiten durch unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal

Dies muss nur bei einfachen Komponentenwartungen von der zuständigen Behörde gestattet werden, wenn die zuständige Behörde davon überzeugt ist, dass das Freigabeberechtigtes Personal angemessen qualifiziert ist und über die richtigen Werkzeuge und Einrichtungen verfügt verfügbar. Es ist wichtig zu beachten, dass für eine komplexere Komponentenwartung möglicherweise spezielle

Qualifikationen erforderlich sind und dies nicht ausreicht, wenn Sie eine Teil-66 Wartungslizenz besitzen.

GM1 M.A.502(e) Instandhaltung von Komponenten

ED Decision 2021/009/R

Eine „Unterhaltserklärung“ ist eine Bescheinigung, die in irgendeiner Form von der Person oder Organisation erstellt wird, die eine Wartung an der von der Bescheinigung abgedeckten Komponente durchgeführt hat, und vorbehaltlich der Bedingungen in M.A.502(e). Diese Person oder Organisation benötigt keine Genehmigung Wartungsarbeiten gemäß Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 durchzuführen. Damit die Komponente um für den Einbau mit einer „Erklärung über die durchgeführte Wartung“ in Frage zu kommen, diese Erklärung, sollte zusammen mit anderen Aufzeichnungen die Feststellung ermöglichen, dass die Komponente zuerst als „neue“ als Komponente gemäß M.A.502(e) installiert wurde. Eine solche Komponente sollte nicht in einem Luftfahrzeug installiert werden, wenn Informationen auf dem Zertifikat nicht lesbar oder nicht verständlich sind oder Angaben enthalten, dass sich die Komponente nicht in einem zufriedenstellenden Betriebszustand befindet.

M.A.503 Lebensdauerbegrenzte Teile und laufzeitüberwachte Komponenten

Verordnung (EU) 2020/270

- a) Eingebaute lebensdauerbegrenzte Teile und laufzeitüberwachte Komponenten dürfen die im AMP und in den AD festgelegte Begrenzung vorbehaltlich der Bestimmungen von Punkt M.A.504(b) nicht überschreiten.
- b) Am Ende der Begrenzung ist die Komponente aus dem Luftfahrzeug für Instandhaltungszwecke auszubauen oder, bei lebensdauerbegrenzten Teilen, zu entsorgen.

M.A.504 Trennung von Komponenten

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Nicht betriebstüchtige und nicht wiederverwendbare Komponenten sind von zu betriebstüchtigen Komponenten, Standardteilen und Materialien zu trennen.
- (b) Nicht wiederverwendbare Komponenten dürfen nicht mehr in das System für die Komponentenzufuhr zurückfließen, es sei denn, ihre vorgeschriebene Lebensdauerbegrenzung wurde verlängert oder eine Lösung zu ihrer Reparatur wurde gemäß Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genehmigt.

AMC1 M.A.504 Trennung von Komponenten

ED Decision 2020/002/R

- (a) Nicht betriebstüchtige Komponenten muss identifiziert und an einem separaten sicheren Ort aufbewahrt werden, der von der Instandhaltungsbetrieb verwaltet wird, bis eine Entscheidung über den zukünftigen Status solcher Komponenten getroffen wird. Zertifizierende Mitarbeiter außerhalb von Instandhaltungsbetrieben (M.A.801 (b) (1) oder M.A.801 (c)), die die Luftfahrzeugwartung freigeben, muss mit Zustimmung des Luftfahrzeugeigentümers / -mieters alle unbrauchbaren Komponenten zur kontrollierten Lagerung an eine Instandhaltungsbetrieb senden. Nichtsdestotrotz kann die Person oder Organisation, die die Komponente für unbrauchbar erklärt hat, ihr Sorgerecht nach Identifizierung als unbrauchbar an den Luftfahrzeugeigentümer / -mieter übertragen, sofern sich diese Übertragung im Luftfahrzeuglogbuch, Triebwerkslogbuch oder Komponentenlogbuch widerspiegelt.

- (b) "Sicherer Standort unter der Kontrolle einer genehmigten Instandhaltungsbetrieb" bezieht sich auf einen Standort, der von der genehmigten Instandhaltungsbetrieb verwaltet wird und verhindert, dass die Komponente wiederverwendet oder manipuliert wird. Dies kann Einrichtungen umfassen, die von der Organisation an Orten eingerichtet werden, die sich von den Hauptwartungseinrichtungen unterscheiden. Diese Standorte müssen in den einschlägigen Verfahren der Organisation angegeben werden.
- (c) Bei nicht verwertbaren Komponenten muss die Person oder Organisation:
- (1) diese Komponenten an dem in Absatz (b) genannten sicheren Ort aufbewahren;
 - (2) veranlassen, dass die Komponente so verstümmelt wird, dass sichergestellt ist, dass sie nicht zur Verwendung wiederhergestellt werden kann, bevor sie entsorgt wird; oder
 - (3) die Komponente markieren, um anzuzeigen, dass sie nicht mehr zu retten ist, wenn die Komponente in Absprache mit dem Eigentümer der Komponente für legitime Zwecke außerhalb des Flugs (wie Schulungs- und Ausbildungshilfen, Forschung und Entwicklung) oder für Nichtzwecke entsorgt wird Luftfahrtanwendungen, Verstümmelung ist oft nicht angebracht. Alternativ zur Kennzeichnung können die ursprünglichen Teilenummern- oder Typenschildinformationen ausgebaut oder Aufzeichnungen über die Entsorgung der Komponente für legitime Zwecke außerhalb des Flugs geführt werden

GM1 M.A.504 Trennung von Komponenten

ED Decision 2019/009/R

UNBRAUCHBARKEIT VON KOMPONENTEN

- (a) Die Verstümmelung muss so erfolgen, dass die Komponenten für ihre ursprünglich vorgesehene Verwendung dauerhaft unbrauchbar werden. Verstümmelte Komponenten muss nicht nachbearbeitet oder getarnt werden können, um den Anschein einer Wartung zu erwecken, z. B. durch Ersetzen, Kürzen und erneutes Einfädeln langer Schrauben, Schweißen, Richten, Bearbeiten, Reinigen, Polieren oder Neulackieren
- (b) Zum unbrauchbar machen haben sich eine oder eine Kombination der folgenden Verfahren bewährt:
- (1) Schleifen;
 - (2) Brennen,
 - (3) Ausbau einer Hauptgruppe oder eines anderen integralen Merkmals,
 - (4) dauerhafte Verformung von Teilen,
 - (5) Schneiden eines Lochs mit einem Schneidbrenner oder einer Säge,
 - (6) Schmelzen,
 - (7) Sägen in viele kleine Teile Stücke; und
 - (8) jede andere von der zuständigen Behörde akzeptierte Methode.
- (c) Die folgenden Verfahren sind Beispiele für Verstümmelungen, die häufig weniger erfolgreich sind, weil sie möglicherweise nicht durchgehend wirksam sind:
- (1) Stempeln oder Vibrieren,
 - (2) Besprühen mit Farbe,
 - (3) kleine Verzerrungen, Einschnitte oder Hammerspuren
 - (4) Identifizierung durch Markierungen oder Markierungen;

(5) Bohren kleiner Löcher; und

(6) nur in zwei Teilen sägen.

M.A.601 Geltungsbereich

Verordnung (EU) 2015/1536

In diesem Unterabschnitt werden die Anforderungen festgelegt, die eine Organisation erfüllen muss, um sich für die Erteilung oder Fortsetzung einer Genehmigung für die Wartung von Luftfahrzeugen zu qualifizieren, die keine komplexen motorbetriebenen Luftfahrzeuge und darin zu installierenden Komponenten sind, die nicht von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden.

M.A.602 Antrag

Verordnung (EU) No 1321/2014

Ein Antrag auf Erteilung oder Änderung einer Genehmigung der Instandhaltungsorganisation ist auf einem von der zuständigen Behörde festgelegten Formular und in einer von der zuständigen Behörde festgelegten Weise zu stellen.

AMC M.A.602 Antrag

ED Decision 2020/002/R

Ein Antrag muss auf einem EASA-Form 2 (Anhang IX zu AMC M.A.602 und AMC M.A.702) oder einem für die zuständige Behörde akzeptablen Äquivalent gestellt werden.

Das EASA-Form 2 ist für den Antrag auf M.A.-Unterabschnitt F ungültig (siehe Artikel 4 Absatz 2), Teil 145, M.A. Teil G (siehe Artikel 4 Absatz 2), Teil-CAMO- und Teil-CAO-Organisationen. Organisationen, die mehrere Genehmigungen beantragen, können dies mithilfe einer einzigen EASA-Form 2 tun.

M.A.603 Umfang der Genehmigung

Verordnung (EU) 2019/1383

- a) Eine Organisation, die Tätigkeiten durchführt, die Gegenstand dieses Unterabschnitts sind, darf nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde tätig werden. Die zuständige Behörde erteilt diese Genehmigung unter Verwendung des in Anlage V enthaltenen Formblatts.
- b) Der Umfang der genehmigungspflichtigen Arbeiten ist im Instandhaltungsbetriebshandbuch nach Punkt M.A.604 festzulegen. Die für die Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben zu verwendenden Klassen und Kategorien sind in Anlage IV dieses Teils festgelegt.
- (c) Eine zugelassene Instandhaltungsbetrieb kann in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen eine begrenzte Anzahl von Teilen für die Verwendung im Verlauf der Durchführung herstellen. Sie in den eigenen Einrichtungen, wie im Handbuch der Instandhaltungsbetrieb angegeben

AMC M.A.603(a) Umfang der Genehmigung

ED Decision 2015/029/R

In der folgenden Tabelle ist das Kapitel ATA-Spezifikation 2200 für die Komponentenbewertung der Kategorie C aufgeführt. Wenn das Wartungshandbuch (oder ein gleichwertiges Dokument) nicht den ATA-Kapiteln entspricht, gelten die entsprechenden Themen weiterhin für die geltende C-Bewertung.

Tabelle wurde nicht übernommen!

AMC M.A.603(c) Umfang der Genehmigung

ED Decision 2015/029/R

1. Die Vereinbarung der zuständigen Behörde über die Herstellung von Teilen durch den genehmigten Instandhaltungsbetrieb muss durch die Genehmigung eines detaillierten Verfahrens im Handbuch der Instandhaltungsbetrieb formalisiert werden. Diese AMC enthält Grundsätze und Bedingungen, die bei der Vorbereitung eines akzeptablen Verfahrens zu berücksichtigen sind.
2. Herstellung, Inspektion, Montage und Prüfung muss eindeutig innerhalb der technischen und verfahrenstechnischen Möglichkeiten der zugelassenen Instandhaltungsbetrieb liegen.
3. Die zur Herstellung des Teils erforderlichen genehmigten Daten sind diejenigen, die entweder von der Agentur, dem TC-Inhaber, Teil-21-Entwurf genehmigt wurden Inhaber einer Organisationsgenehmigung oder Inhaber einer STC.
4. Gegenstände, die von einer zugelassenen Instandhaltungsbetrieb hergestellt wurden, dürfen von dieser Organisation nur im Rahmen von Überholungen, Wartungen, Änderungen oder Reparaturen von Luftfahrzeugen oder Komponenten verwendet werden, die in ihrer eigenen Einrichtung arbeiten. Die Genehmigung zur Herstellung stellt keine Genehmigung für die Herstellung oder die externe Lieferung dar und die Teile sind nicht für die Zertifizierung auf dem EASA-Formular 1 qualifiziert. Dies gilt auch für die Massenübertragung oder den Überschussbestand, da lokal hergestellte Teile physisch getrennt und von jeglichen Teilen ausgeschlossen sind Lieferbescheinigung.
5. Die Herstellung von Teilen, Modifikationskits usw. zur Weitergabe und / oder zum Verkauf darf nicht im Rahmen einer MA-Teilgenehmigung durchgeführt werden
6. Die in Absatz 3 angegebenen Daten können Reparaturverfahren umfassen, bei denen Teile hergestellt werden. Wenn die Daten zu solchen Teilen ausreichen, um die Herstellung zu erleichtern, können die Teile von einer zugelassenen Instandhaltungsbetrieb hergestellt werden. Es muss darauf geachtet werden, dass die Daten Angaben zu Teilenummerierung, Abmessungen, Materialien, Prozessen und speziellen Herstellungstechniken, speziellen Rohstoffspezifikationen oder / und Anforderungen an eingehende Inspektionen enthalten und dass die zugelassene Organisation über die erforderlichen Fähigkeiten verfügt. Diese Fähigkeit muss anhand des Inhalts des Handbuchs der Instandhaltungsbetrieb definiert werden. Wenn in den genehmigten Daten spezielle Prozesse oder Inspektionsverfahren definiert sind, die bei der genehmigten Instandhaltungsbetrieb nicht verfügbar sind, kann diese Organisation das Teil nur herstellen, wenn der TC / STC-Inhaber eine genehmigte Alternative angibt.
7. Beispiele für die Herstellung im Rahmen eines Teil M genehmigten Verfahren kann Folgendes umfassen, ist jedoch nicht darauf beschränkt:
 - (a) Herstellung von Buchsen, Hülsen und Unterlegscheiben,
 - (b) Herstellung von sekundären Strukturelementen und Hautplatten,
 - (c) Herstellung von Steuerkabeln,
 - (d) Herstellung von flexiblen und starren Rohre,
 - (e) Herstellung von elektrischen Kabelbäumen und Baugruppen,
 - (f) geformte oder bearbeitete Blechplatten für Reparaturen.

Hinweis: Es ist nicht akzeptabel, einen Artikel nach Muster herzustellen, es sei denn, es wird eine technische Zeichnung des Artikels erstellt, die die erforderliche Herstellung enthält Prozesse und die von der zuständigen Behörde akzeptiert werden.
8. Wenn ein TC-Inhaber oder eine zugelassene Produktionsorganisation bereit ist, vollständige Daten zur Verfügung zu stellen Die Herstellung dieser Artikel, die nicht in Luftfahrzeughandbüchern oder Service-Bulletins aufgeführt sind, aber Fertigungszeichnungen für in Teilelisten angegebene Artikel enthält, fällt nicht in den Geltungsbereich einer Genehmigung durch den MA-Unterabschnitt, sofern die zuständige Behörde dies nicht gemäß einem Verfahren anders vereinbart hat im Handbuch der Instandhaltungsbetrieb angegeben.

9. Inspektion und Identifizierung. Jedes lokal gefertigte Teil muss vor, separat und vorzugsweise unabhängig von jeder Inspektion seiner Installation einer Inspektionsphase unterzogen werden. Bei der Inspektion muss die vollständige Übereinstimmung mit den relevanten Herstellungsdaten festgestellt werden, und das Teil muss eindeutig als gebrauchsfähig identifiziert werden, indem die Konformität mit den genehmigten Daten angegeben wird. Über alle derartigen Herstellungsprozesse, einschließlich der Wärmebehandlung und der Endkontrolle, muss angemessene Aufzeichnungen geführt werden. Alle Teile mit Ausnahme derjenigen mit unzureichendem Platz muss eine Teilenummer tragen, die sich eindeutig auf die Herstellungs- / Inspektionsdaten bezieht. Zusätzlich zur Teilenummer muss die Identität der zugelassenen Instandhaltungsbetrieb zur Rückverfolgbarkeit auf dem Teil angegeben werden.

M.A.604 Instandhaltungshandbuch

Verordnung (EU) 2020/270

- (a) Die Instandhaltungsbetrieb muss ein Handbuch vorlegen, das mindestens die folgenden Informationen enthält:
1. Eine von dem nach Punkt M.A.606(a) benannten verantwortlichen Betriebsleiter unterzeichnete Erklärung zur Bestätigung, dass der Betrieb seine Tätigkeiten zu jedem Zeitpunkt in Übereinstimmung mit diesem Anhang (Teil-M) bzw. Anhang Vb (Teil-ML) und dem Handbuch ausführt;
 2. des Arbeitsumfangs der Organisation und
 3. des Titels und des Namens der in Punkt M.A.606 (b) genannten Person (en) und
 4. ein Organigramm, das die zugehörigen Verantwortungsketten zwischen den in Punkt M.A.606 (b) genannten Personen zeigt, und
 5. eine Liste des freigabeberechtigten Personals und gegebenenfalls des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit, mit Angabe des jeweiligen Genehmigungsumfangs, und
 6. Liste der Standorte, an denen Wartungsarbeiten durchgeführt werden, zusammen mit einer allgemeinen Beschreibung der Einrichtungen und
 7. Verfahren, die festlegen, wie der Instandhaltungsbetrieb deren Einhaltung sicherstellt und;
 8. Verfahren zur Änderung des Instandhaltungsbetriebshandbuchs.
- (b) Das Handbuch für die Instandhaltungsbetrieb und seine Änderungen müssen von der zuständigen Behörde genehmigt werden.
- (c) Ungeachtet Punkt (b) können geringfügige Änderungen des Handbuchs durch ein Verfahren genehmigt werden (im Folgenden als indirekte Genehmigung bezeichnet).

AMC M.A.604 Instandhaltungshandbuch

ED Decision 2015/029/R

1. Anhang IV zu diesem AMC enthält eine Übersicht über das Format eines Handbuchs für eine akzeptable Instandhaltungsbetrieb für eine kleine Organisation mit weniger als 10 Wartungspersonal.
2. Die in Teil 145 angegebene Darstellung der Instandhaltungsbetrieb enthält eine Übersicht über das Format einer akzeptablen Wartung Organisationshandbuch für größere Organisationen mit mehr als 10 Wartungsmitarbeitern, abhängig von der Komplexität der Organisation

M.A.605 Einrichtungen

Verordnung (EU) No 1321/2014

Die Organisation stellt sicher, dass:

- (a) Einrichtungen für alle geplanten Arbeiten bereitgestellt werden, spezialisierte Werkstätten und Buchten nach Bedarf getrennt werden, um den Schutz vor Kontamination und Umwelt zu gewährleisten.
- (b) Büroräume für die Verwaltung aller geplanten Arbeiten einschließlich bereitgestellt werden insbesondere das Ausfüllen von Wartungsaufzeichnungen.
- (c) Für Komponenten, Geräte, Werkzeuge und Material werden sichere Lagereinrichtungen bereitgestellt. Die Lagerbedingungen müssen sicherstellen, dass unbrauchbare Komponenten und Materialien von allen anderen Komponenten, Materialien, Geräten und Werkzeugen getrennt werden. Die Lagerbedingungen müssen den Anweisungen des Herstellers entsprechen, und der Zugang ist nur autorisiertem Personal gestattet.

AMC M.A.605(a) Einrichtungen

ED Decision 2020/002/R

1. Wenn sich ein Hangar nicht im Besitz der Organisation befindet, muss möglicherweise ein Mietnachweis erbracht werden. Darüber hinaus muss durch die Erstellung eines geplanten Flugplan-Hangar-Besuchsplans in Bezug auf das Instandhaltungsprogramm nachgewiesen werden, dass ausreichend Hangar Raum für die Durchführung der geplanten Wartung vorhanden ist. Der Plan für den Besuch des Luftfahrzeughangars muss regelmäßig aktualisiert werden.
Für Ballons und Luftschiffe ist möglicherweise kein Hangar erforderlich, in dem die Wartung des Umschlags und der unteren Endausrüstung im Freien angemessener durchgeführt werden kann, sofern alle erforderlichen Wartungsarbeiten gemäß durchgeführt werden können M.A.402 oder ML.A.402. Für komplexe Reparaturen oder Komponentenwartungen, für die ein EASA-Formular 1 erforderlich ist, muss geeignete zugelassene Werkstätten bereitgestellt werden. Die für Inspektion und Wartung erforderlichen Einrichtungen und Umgebungsbedingungen muss im Handbuch der Instandhaltungsbetrieb festgelegt werden. Je nach Arbeitsumfang der Instandhaltungsbetrieb ist möglicherweise kein Hangar verfügbar. Beispielsweise kann eine Organisation, die ELA2-Luftfahrzeuge wartet (wenn keine größeren Reparaturen durchgeführt werden), die Arbeiten in alternativen geeigneten Einrichtungen (und möglicherweise an ausgebauten Standorten) durchführen, wie von der zuständigen Behörde vereinbart.
2. Der Schutz vor den Wetterelementen bezieht sich auf das normale vorherrschende Gebiet Wetterelemente, die während eines Zeitraums von zwölf Monaten erwartet werden. Die Werkstattstrukturen für Luftfahrzeughangars und Luftfahrzeugkomponenten muss einem Standard entsprechen, der das Eindringen von Regen, Hagel, Eis, Schnee, Wind und Staub usw. verhindert. Die Werkstattböden für Luftfahrzeughangars und Luftfahrzeugkomponenten muss versiegelt werden, um die Staubentwicklung zu minimieren muss mit einem Bereich versehen sein,
3. Das Luftfahrzeugwartungspersonal muss einen Bereich erhalten, in dem es die Wartungsanweisungen studieren und die Aufzeichnungen über die fortdauernde Lufttüchtigkeit ordnungsgemäß ausfüllen kann.
4. Spezieller Fall für ELA2-Luftfahrzeuge
Für ELA2-Luftfahrzeuge ist es akzeptabel, keinen Zugang zu einem Hangar oder speziellen Werkstätten zu haben. Je nach Arbeitsumfang sind andere Einrichtungen zulässig, sofern der Schutz vor schlechtem Wetter und Verunreinigungen gewährleistet ist. Dies kann beispielsweise Arbeiten vor Ort oder in nicht luftfahrtbezogenen Räumlichkeiten (geschlossen oder nicht) umfassen.
Diese Einrichtungen müssen nicht von der zuständigen Behörde einzeln genehmigt werden, solange im Handbuch der Instandhaltungsbetrieb für jeden Anlagentyp die Einrichtung beschrieben ist Arbeitsumfang, verfügbare Werkzeuge und Ausrüstung sowie zulässige

Umgebungsbedingungen (Wetter, Kontamination).

Die Organisation muss im Rahmen der regelmäßigen internen organisatorischen Überprüfung eine Stichprobe der Einhaltung dieser Bedingungen bei bestimmten Wartungsereignissen erstellen.

AMC M.A.605(b) Einrichtungen

ED Decision 2015/029/R

Es ist akzeptabel, einige oder alle Anforderungen an Büroräume in einem Büro zusammenzufassen, sofern das Personal über ausreichend Platz für die Ausführung der zugewiesenen Aufgaben verfügt.

AMC M.A.605(c) Einrichtungen

ED Decision 2020/002/R

1. Die Lagereinrichtungen für zu wartende Luftfahrzeugkomponenten muss sauber, gut belüftet und auf einer gleichmäßigen Trockentemperatur gehalten werden, um die Auswirkungen von Kondensation zu minimieren. Die Lagerungsempfehlungen des Herstellers muss für die in diesen veröffentlichten Empfehlungen angegebenen Luftfahrzeugkomponenten befolgt werden.
2. Es muss geeignete Lagerregale bereitgestellt werden, die stark genug sind, um Luftfahrzeugkomponenten aufzunehmen und große Luftfahrzeugkomponenten ausreichend zu unterstützen, damit die Komponente während der Lagerung nicht beschädigt wird
3. Alle Luftfahrzeugkomponenten muss, wo immer möglich, in ihrem Schutzmaterial verpackt bleiben, um Schäden und Korrosion während der Lagerung zu minimieren. Es muss ein System zur Kontrolle der Haltbarkeit verwendet und Identitätskennzeichnungen zur Identifizierung von Komponenten verwendet werden.
4. Trennung bedeutet, dass nicht zu wartende Komponenten an einem von den zu wartenden Komponenten getrennten, sicheren Ort gelagert werden.
5. Die Trennung und Verwaltung von nicht zu wartenden Komponenten muss gemäß dem genehmigten Verfahren sichergestellt werden zu dieser Organisation.
6. Verfahren muss von der Organisation definiert werden, die den Entscheidungsprozess für den Status unbrauchbarer Komponenten beschreibt. Dieses Verfahren muss mindestens Folgendes identifizieren:
 - Rolle und Verantwortlichkeiten der Personen, die den Entscheidungsprozess verwalten;
 - Beschreibung des Entscheidungsprozesses, um zwischen der Aufrechterhaltung, Speicherung oder Verstümmelung einer Komponente zu wählen;
 - Rückverfolgbarkeit der Entscheidung.
7. Einmal unbrauchbare Komponenten oder Materialien Wurde gemäß M.A.501 (a) (3) oder ML.A.504 (c) als nicht verwertbar identifiziert, muss die Organisation sichere Bereiche einrichten, in denen solche Gegenstände getrennt und unbefugter Zugriff verhindert werden kann. Nicht verwertbare Komponenten muss durch ein Verfahren verwaltet werden, um sicherzustellen, dass diese Komponenten gemäß M.A.504 (b) oder ML.A.504 (d) oder (e) ordnungsgemäß entsorgt werden. Die Person, die für die Durchführung dieses Verfahrens verantwortlich ist, muss identifiziert werden.

M.A.606 Anforderung an das Personal

Verordnung (EU) No 1321/2014

-
- a) Die Organisation ernennt einen verantwortlichen Betriebsleiter, der über die Befugnis des Unternehmens verfügt, sicherzustellen, dass alle vom Kunden geforderten Wartungsarbeiten gemäß dem in diesem Teil geforderten Standard finanziert und durchgeführt werden können
- (b) Eine Person oder Personengruppe wird mit der Verantwortung benannt, sicherzustellen, dass die Organisation diesen Unterabschnitt immer einhält. Diese Person (en) sind letztendlich gegenüber dem verantwortlichen Betriebsleiter verantwortlich
- (c) Alle Personen unter Punkt (b) müssen in der Lage sein, einschlägige Kenntnisse, Hintergründe und angemessene Erfahrungen im Zusammenhang mit der Wartung von Luftfahrzeugen und / oder Bauteilen nachzuweisen.
- (d) Die Organisation muss über geeignetes Personal für die normalen erwarteten Auftragsarbeiten verfügen. Der Einsatz von vorübergehend an Subunternehmer vergebenem Personal ist bei höheren als normalerweise erwarteten Auftragsarbeiten und nur für Personal zulässig, das keine Freigabebescheinigung für die Tätigkeit ausstellt.
- (e) Die Qualifikation sämtlichen an der Instandhaltung und der Prüfung der Lufttüchtigkeit beteiligten Personals ist nachweis- und aufzeichnungspflichtig.
- (f) Personal, das spezielle Aufgaben wie Schweißen, zerstörungsfreie Prüfung / Inspektion außer Farbkontrast ausführt, muss gemäß einer offiziell anerkannten Norm qualifiziert sein
- (g) Die Instandhaltungsbetrieb muss über ausreichend zertifizierendes Personal verfügen, um für die in den Punkten M.A.612 und M.A.613 vorgesehene Freigabebescheinigungen für Luftfahrzeuge und Komponenten ausstellen zu können. Das Personal muss die folgenden Anforderungen erfüllen:
1. Anhang III (Teil-66) im Fall von Luftfahrzeugen;
 2. Artikel 5 Absatz 6 dieser Verordnung im Fall von Bauteilen
- (h) Abweichend von Punkt (g) kann die Organisation freigabeberechtigtes Personal einsetzen, dass gemäß den folgenden Bestimmungen qualifiziert ist, wenn sie Betreibern, die am gewerblichen Betrieb beteiligt sind, Wartungsunterstützung bietet, vorbehaltlich geeigneter Verfahren, die als Teil des Handbuchs der Organisation zu genehmigen sind:
1. Für eine sich wiederholende Lufttüchtigkeitsanweisung vor dem Flug, in der ausdrücklich festgelegt ist, dass die Flugbesatzung eine solche Lufttüchtigkeitsanweisung ausführen darf, kann die Organisation dem Luftfahrzeugkommandanten auf der Grundlage der gehaltenen Flugbesatzungslizenz eine begrenzte Genehmigung des Freigabeberechtigten Personals erteilen, sofern die Organisation dies sicherstellt Es wurde eine ausreichende praktische Ausbildung durchgeführt, um sicherzustellen, dass diese Person die Lufttüchtigkeitsanweisung gemäß dem erforderlichen Standard erfüllen kann.
 2. Im Fall von Luftfahrzeugen, die von einem unterstützten Ort aus operieren, kann die Organisation dem Luftfahrzeugkommandanten auf dem Luftfahrzeug eine begrenzte Genehmigung des Freigabeberechtigten Personals erteilen das ist von der Flugbesatzungslizenz, vorausgesetzt, die Organisation stellt sicher, dass eine ausreichende praktische Ausbildung durchgeführt wurde, um sicherzustellen, dass diese Person die Aufgabe gemäß dem erforderlichen Standard ausführen kann.
- (i) Führt der Betrieb Prüfungen der Lufttüchtigkeit nach Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.903 durch und stellt die entsprechende Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit für ELA1-Luftfahrzeuge aus, die nicht im gewerblichen Flugbetrieb eingesetzt werden, muss er über qualifiziertes und zur Prüfung der Lufttüchtigkeit berechtigtes Personal verfügen, das alle nachstehenden Anforderungen erfüllt

1. Es muss eine Freigabeberechtigung für das entsprechende Luftfahrzeug innehaben.
2. Es muss über eine mindestens dreijährige Erfahrung als freigabeberechtigtes Personal verfügen.
3. Es ist unabhängig von dem Verfahren der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in Bezug auf das überprüfte Luftfahrzeug oder muss über eine umfassende Befugnis im Hinblick auf das Verfahren der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für das gesamte zu überprüfende Luftfahrzeug verfügen.
4. Es verfügt über die Kenntnisse nach Unterabschnitt C dieses Anhangs (Teil-M) oder Unterabschnitt C von Anhang Vb (Teil-ML).
5. Es verfügt über nachgewiesene Kenntnisse der für die Prüfung der Lufttüchtigkeit und die Ausstellung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit relevanten Verfahren des Instandhaltungsbetriebs.
6. Es wurde von der zuständigen Behörde nach Durchführung einer Prüfung der Lufttüchtigkeit unter Aufsicht der zuständigen Behörde oder des Lufttüchtigkeitsprüfpersonals der Organisation nach einem von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren förmlich anerkannt.
7. Es hat im vorangegangenen Zwölfmonatszeitraum mindestens eine Prüfung der Lufttüchtigkeit durchgeführt.

AMC M.A.606(a) Anforderung an das Personal

ED Decision 2015/029/R

In Bezug auf den verantwortlichen Betriebsleiter ist normalerweise der Chief Executive Officer der gemäß M.A. Subpart F zugelassenen Instandhaltungsorganisation zu verstehen, der aufgrund seiner Position die Gesamtverantwortung (einschließlich insbesondere der finanziellen Verantwortung) für die Führung der Organisation trägt. Der verantwortliche Manager kann der verantwortliche Manager für mehr als eine Organisation sein und muss nicht unbedingt über technische Kenntnisse verfügen. Wenn der verantwortliche Manager nicht der Chief Executive Officer ist, muss der zuständigen Behörde versichert werden, dass ein solcher Accountable Manager direkten Zugang zum Chief Executive Officer hat und über eine ausreichende Zuweisung von Unterhaltungsmitteln verfügt.

AMC M.A.606(b) Anforderung an das Personal

ED Decision 2015/029/R

1. Abhängig von der Größe der Organisation können die Funktionen unter einzelnen Managern unterteilt oder auf verschiedene Arten kombiniert werden.
2. Die Instandhaltungsbetrieb muss je nach Umfang der Genehmigung über einen Luftfahrzeugwartungsmanager und einen Werkstattmanager verfügen von denen muss dem verantwortlichen Betriebsleiter Bericht erstatten. In kleinen Instandhaltungsbetrieben kann jeder Manager auch der verantwortliche Manager und auch der Luftfahrzeugwartungsmanager oder der Werkstattmanager sein.
3. Der Luftfahrzeugwartungsmanager ist dafür verantwortlich, dass alle erforderlichen Wartungsarbeiten sowie etwaige Fehlerbehebungen durchgeführt werden wird während der Luftfahrzeugwartung gemäß den in diesem Teil festgelegten Konstruktions- und Qualitätsstandards durchgeführt. Der Luftfahrzeugwartungsmanager ist auch für alle Korrekturmaßnahmen verantwortlich, die sich aus der organisatorischen Überprüfung des M.A.616 ergeben.

4. Der Werkstattleiter ist dafür verantwortlich, dass alle Arbeiten an Luftfahrzeugkomponenten gemäß den in diesem Teil festgelegten Standards durchgeführt werden, und ist auch für alle Korrekturmaßnahmen verantwortlich Ergebnis der Überprüfung der Organisation M.A.616.
5. Ungeachtet der beispielhaften Unterabsätze 2 bis 4 kann die Organisation einen beliebigen Titel für die vorstehenden Führungspositionen übernehmen, muss jedoch der zuständigen Behörde die Titel und Personen identifizieren, die für die Wahrnehmung dieser Funktionen ausgewählt wurden

AMC M.A.606(c) Anforderung an das Personal

ED Decision 2020/002/R

1. Von allen benannten Personen muss auf normale Weise erwartet werden, dass sie die zuständige Behörde davon überzeugen, dass sie über die in den Absätzen 2.1 bis 2.5 aufgeführten Erfahrungen und Qualifikationen verfügen.
2. Alle benannten Personen muss über:
 - 2.1. praktische Erfahrung und Fachkenntnisse in der Anwendung von Flugsicherheitsstandards und sicheren Wartungspraktiken verfügen;
 - 2.2. umfassende Kenntnisse über: (a) Part-M und Part-ML, sofern zutreffend, und alle damit verbundenen Anforderungen und b) das Handbuch der Instandhaltungsbetrieb,
 - 2.3. fünf Jahre Flugerfahrung, von denen mindestens drei Jahre praktische Erfahrung sein muss,
 - 2.4. Kenntnis der relevanten Art (en) der gewarteten Luftfahrzeuge oder Komponenten. Dieses Wissen kann durch dokumentierte Nachweise oder durch eine von der zuständigen Behörde durchgeführte Bewertung nachgewiesen werden. Diese Bewertung muss aufgezeichnet werden. Die Schulungskurse muss mindestens auf einem Niveau sein, das Teil 66 Anhang II, Stufe 1, Allgemeine Vertrautheit entspricht, und können von einer Organisation gemäß Teil 147, vom Hersteller oder von einer anderen von der zuständigen Organisation akzeptierten Organisation vermittelt werden Behörde.
 - 2.5. Kenntnis der Wartungsstandards.

AMC M.A.606(d) Anforderung an das Personal

ED Decision 2015/029/R

1. Alle Mitarbeiter sind verpflichtet, die im Handbuch der Instandhaltungsbetrieb festgelegten Verfahren der Organisation einzuhalten, die für ihre Aufgaben relevant sind.
2. Ausreichend Personal zu haben bedeutet, dass der genehmigte Instandhaltungsbetrieb Mitarbeiter direkt oder sogar auf freiwilliger Basis für die erwartete Wartungsarbeit beschäftigt oder beauftragt
3. Zeitweilig an Subunternehmer vergeben bedeutet, dass die Person bei einer anderen Organisation beschäftigt ist und von dieser Organisation an den genehmigten Instandhaltungsbetrieb vergeben wird

AMC M.A.606(e) Anforderung an das Personal

ED Decision 2015/029/R

1. Personal, das an der Instandhaltung beteiligt ist, muss durch Bewertung vor Ort und / oder durch Prüfung, die für seine jeweilige berufliche Rolle innerhalb der Organisation relevant ist, auf Kompetenz geprüft werden, bevor unbeaufsichtigte Arbeiten zulässig sind.

2. Angemessene anfängliche und wiederkehrende Schulungen muss bereitgestellt und aufgezeichnet werden, um eine kontinuierliche Kompetenz sicherzustellen.

AMC M.A.606(f) Anforderung an das Personal

ED Decision 2021/009/R; ED Decision 2020/002/R

1. Zerstörungsfreie Prüfung ist eine Prüfung, die vom Inhaber des Musterzertifikats des Luftfahrzeugs, Triebwerks oder Propellers in den Instandhaltungsunterlagen M.A.401 (b) oder ML.A.401 (b) für in Betrieb befindliche Luftfahrzeuge / Luftfahrzeugkomponenten zum Zweck von Feststellung der fortgesetzten Eignung des Produkts für einen sicheren Betrieb.
2. Geeignet qualifiziertes Mittel nach Stufe 1, 2 oder 3 gemäß der Definition der Europäischen Norm EN4179 in Abhängigkeit von der durchzuführenden zerstörungsfreien Prüffunktion.
3. Ungeachtet der Tatsache, dass kann das Personal der Stufe 3 über EN 4179 qualifiziert werden, um Methoden, Techniken usw. festzulegen und zu genehmigen. Dies erlaubt es diesem Personal nicht, von Methoden und Techniken abzuweichen, die vom Inhaber / Hersteller des Musterzertifikats in Form von fortgesetzten Lufttüchtigkeitsdaten veröffentlicht wurden, wie Prüfhandbücher oder Service-Bulletins, es sei denn, das Handbuch oder Service-Bulletin erlaubt eine solche Abweichung ausdrücklich.
4. Ungeachtet der allgemeinen Verweise in EN 4179 auf ein nationales NDT-Gremium für Luft- und Raumfahrt muss alle Prüfungen von Personal oder Organisationen durchgeführt werden, die unter der allgemeinen Kontrolle eines solchen Gremiums stehen. In Ermangelung eines nationalen NDT-Ausschusses für Luft- und Raumfahrt muss Prüfungen von Personal oder Organisationen durchgeführt werden, die unter der allgemeinen Kontrolle des NDT-Ausschusses eines von der zuständigen Behörde benannten Mitgliedstaats stehen.
5. Besondere zerstörungsfreie Prüfung bedeutet eine oder mehrere der Folgenden: Farbstoffpenetrationsmittel, Magnetpartikel, Wirbelstrom, Ultraschall- und Röntgenverfahren, einschließlich Röntgen- und Gammastrahlen.
6. Darüber hinaus muss beachtet werden, dass neue Verfahren entwickelt werden, wie z. B. Thermografie, ohne darauf beschränkt zu sein. die in EN 4179 nicht ausdrücklich geregelt sind. Bis zur Festlegung einer vereinbarten Norm muss diese Methoden gemäß den Empfehlungen der jeweiligen Gerätehersteller durchgeführt werden, einschließlich etwaiger Schulungs- und Prüfverfahren, um die Kompetenz des Personals für das Verfahren sicherzustellen.
7. Jede genehmigte Instandhaltungsbetrieb, die fortfährt, fährt fort d Die zerstörungsfreie Prüfung der Lufttüchtigkeit muss Qualifizierungsverfahren für die zerstörungsfreie Prüfung festlegen.
8. Boroskopie und andere Techniken, wie das abklopfen von Delaminierungsmünzen sind eher zerstörungsfreie Inspektionen als zerstörungsfreie Prüfungen. Ungeachtet dieser Differenzierung muss die zugelassene Instandhaltungsorganisation ein Verfahren festlegen, um sicherzustellen, dass das Personal, das solche Inspektionen durchführt und interpretiert, ordnungsgemäß geschult und auf ihre Prozesskompetenz hin bewertet wird. Zerstörungsfreie Inspektionen, die von Subpart F nicht als zerstörungsfreie Prüfung angesehen werden und nicht in Anhang IV der Teil-M und der-Klassenbewertung D1
9. aufgeführt sind. Die angegebenen Standards, Methoden, Schulungen und Verfahren muss im Handbuch der Instandhaltungsbetrieb angegeben werden.
10. Jedes Personal, das beabsichtigt, eine zerstörungsfreie Prüfung durchzuführen und / oder zu kontrollieren, für die es vor dem Datum des Inkrafttretens von Part-M nicht qualifiziert war, muss sich für eine solche zerstörungsfreie Prüfung gemäß EN 4179 qualifizieren.

In diesem Zusammenhang offiziell Anerkannter Standard bezeichnet diejenigen Standards, die von einer offiziellen Stelle festgelegt oder veröffentlicht wurden, unabhängig davon, ob sie Rechtspersönlichkeit besitzen oder nicht, und die vom Luftverkehrssektor allgemein als bewährte Verfahren anerkannt werden.

AMC M.A.606(h)(2) Anforderung an das Personal

ED Decision 2015/029/R

1. Für die Erteilung einer eingeschränkten Zertifizierungsgenehmigung muss der Kommandant entweder über eine gültige Luftverkehrspilotenlizenz (ATPL) oder eine Berufspilotenlizenz (CPL) verfügen. Darüber hinaus unterliegt die eingeschränkte Zertifizierungsgenehmigung dem Handbuch der Instandhaltungsbetrieb, das Verfahren enthält, um Folgendes zu regeln:
 - (a) Abschluss einer angemessenen Schulung zur Regulierung der Lufttüchtigkeit.
 - (b) Abschluss einer angemessenen Schulung für die jeweilige Aufgabe im Luftfahrzeug. Das Aufgabentraining muss von ausreichender Dauer sein, um sicherzustellen, dass die Person ein gründliches Verständnis der auszuführenden Aufgabe hat, und muss eine Schulung in der Verwendung der zugehörigen Instandhaltungsunterlagen beinhalten.
 - (c) Abschluss des Verfahrenstrainings.

Die oben genannten Verfahren müssen spezifiziert werden im Handbuch der Instandhaltungsbetrieb und von der zuständigen Behörde akzeptiert werden.

2. Typische Aufgaben, die vom Kommandanten mit ATPL oder CPL zertifiziert und / oder ausgeführt werden können, sind geringfügige Wartungs- oder einfache Überprüfungen, die in der folgenden Liste enthalten sind:
 - (a) Ersatz von Innenleuchten, Filamenten und Blitzröhren.
 - (b) Schließen der Verkleidungen und Umrüstung der Inspektionsplatten für den Schnellzugriff.
 - (c) Rollenwechsel, z. B. Sitz der Trage, Doppelsteuerung, FLIR, Türen, Fotoausrüstung usw.
 - (d) Inspektion auf und Ausbau von Enteisungs- / Enteisungsflüssigkeitsresten, einschließlich Ausbau/ Verschließen von Paneelen, Hauben oder Abdeckungen, die leicht zugänglich sind, erfordern jedoch keine spezielle Verwendung von Werkzeugen.
 - (e) Jede Überprüfung / Ersetzung mit einfachen Techniken, die mit dieser AMC vereinbar sind und von der zuständigen Behörde vereinbart wurden.
3. Die Genehmigung muss eine begrenzte Lebensdauer von zwölf Monaten haben, vorbehaltlich einer zufriedenstellenden wiederkehrenden Schulung des betreffenden Luftfahrzeugtyps.

M.A.607 Freigabeberechtigtes Personal und Lufttüchtigkeitsprüfpersonal

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Zusätzlich zu Punkt M.A.606 (g) kann das freigabeberechtigte Personal ihre Privilegien nur ausüben, wenn die Organisation folgendes sichergestellt hat:
 1. dass das freigabeberechtigte Personal nachweisen kann, dass es die Anforderungen von Anhang III (Teil-66) Punkt 66.A.20(b) oder, sofern in jenem Anhang so vorgegeben, die gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen eines Mitgliedstaats erfüllt;
 2. dass das Freigabeberechtigte Personal ein angemessenes Verständnis der betreffenden Luftfahrzeuge und / oder Luftfahrzeugkomponenten hat, die gewartet werden müssen zusammen mit den zugehörigen Organisationsverfahren.

(b) In den folgenden unvorhergesehenen Fällen, in denen ein Luftfahrzeug an einem anderen Ort als der Hauptbasis geerdet ist, an dem kein geeignetes Freigabeberechtigtes Personal verfügbar ist, hat die Instandhaltungsbetrieb einen Vertrag abgeschlossen Der Wartungssupport kann eine einmalige Zertifizierungsautorisierung ausstellen:

1. an einen seiner Mitarbeiter mit Typqualifikation für Luftfahrzeuge ähnlicher Technologie, Konstruktion und Systeme; oder
2. zu jeder Person mit mindestens dreijähriger Wartungserfahrung und einer gültigen ICAO-Lizenz für die Wartung von Luftfahrzeugen, die für den zu zertifizierenden Luftfahrzeugtyp bewertet wurde, vorausgesetzt, dass an diesem Standort keine gemäß diesem Teil entsprechend genehmigte Organisation vorhanden ist und die beauftragte Organisation Nachweise erhält und aufbewahrt.

Derartigen Fälle müssen der zuständigen Behörde innerhalb von sieben Tagen nach Erteilung einer solchen Zertifizierungsgenehmigung gemeldet werden. Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb, die die einmalige Zertifizierungsgenehmigung ausstellt, stellt sicher, dass alle Wartungsarbeiten, die die Flugsicherheit beeinträchtigen könnten, erneut überprüft werden.

(c) Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb muss alle Einzelheiten zur Zertifizierung des Personals und zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit aufzeichnen Personal und führen eine aktuelle Liste aller zertifizierenden Mitarbeiter und Mitarbeiter zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit zusammen mit ihrem Zulassungsumfang als Teil des Handbuchs der Organisation gemäß Punkt M.A.604 (a) 5.

AMC M.A.607 Freigabeberechtigtes Personal und Lufttüchtigkeitsprüfpersonal

ED Decision 2015/029/R

1. Ein unzureichendes Verständnis der relevanten Luftfahrzeuge und / oder Luftfahrzeugkomponenten, die zusammen mit den zugehörigen Organisationsverfahren gewartet werden sollen, bedeutet, dass die Person eine Schulung erhalten hat und über einschlägige Wartungserfahrung in Bezug auf den Produkttyp und die zugehörigen Organisationsverfahren verfügt, sodass die Person versteht, wie die Produktfunktionen, was sind die häufigsten Mängel mit den damit verbundenen Konsequenzen.
2. Kompetenz und Fähigkeit können beurteilt werden, indem die Person ausreichend lange unter der Aufsicht einer anderen zertifizierenden Person arbeitet, um zu einer Schlussfolgerung zu gelangen. Eine ausreichende Zeit kann nur wenige Wochen betragen, wenn die Person den relevanten Arbeiten vollständig ausgesetzt ist. Die Person muss nicht anhand des gesamten Spektrums der beabsichtigten Aufgaben beurteilt werden. Wenn die Person aus einer anderen zugelassenen Instandhaltungsbetrieb rekrutiert wurde und eine zertifizierende Person in dieser Organisation war, ist es angemessen, eine schriftliche Bestätigung der vorherigen Organisation zu akzeptieren.
3. Die Organisation muss Kopien aller Dokumente aufbewahren, die die Qualifikation bestätigen, und jüngste Erfahrung

AMC M.A.607(c) Freigabeberechtigtes Personal und Lufttüchtigkeitsprüfpersonal

ED Decision 2020/002/R

1. Die folgenden Mindestinformationen muss für jede zertifizierende Person aufgezeichnet werden:
 - (a) Name,

- (b) Geburtsdatum,
 - (c) Grundausbildung, (
 - d) Typentraining,
 - (e) wiederkehrende Ausbildung;
 - (f) Fachausbildung,
 - (g) Erfahrung,
 - (h) für die Genehmigung relevante Qualifikationen,
 - (i) Umfang der Genehmigung und Referenz der persönlichen Genehmigung,
 - (j) Datum der ersten Erteilung der Genehmigung, (
 - k) gegebenenfalls Ablauf Datum der Genehmigung.
2. Die folgenden Mindestinformationen muss in Bezug auf jede Person zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit aufgezeichnet werden:
- (a) Name,
 - (b) Geburtsdatum,
 - (c) Bescheinigung der Genehmigung des Personals,
 - (d) Erfahrung als Freigabeberechtigtes Personal in ELA1-Luftfahrzeugen;
 - (e) für die Zulassung relevante Qualifikationen (Kenntnis der relevanten Teile von Teil-ML und Kenntnis der einschlägigen Verfahren zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit);
 - (f) Umfang der Genehmigung zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit und der Referenz zur persönlichen Genehmigung;
 - g) Datum der ersten Ausgabe der Genehmigung zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit; und (h) gegebenenfalls Ablaufdatum der Genehmigung zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit.
3. Personen, die zum Zugriff auf das System berechtigt sind, muss auf ein Minimum beschränkt werden, um sicherzustellen, dass Aufzeichnungen nicht auf nicht autorisierte Weise geändert werden können oder dass solche vertraulichen Aufzeichnungen für nicht autorisierte Personen zugänglich werden.
4. Die zuständige Behörde muss auf Anfrage Zugang zu den Aufzeichnungen erhalten

M.A.608 Komponenten, Ausrüstung und Werkzeuge

Verordnung (EU) 2018/1142

- (a) Die Organisation muss:
 - 1. die in den in Punkt M.A.609 beschriebenen Instandhaltungsunterlagen angegebenen Geräte und Werkzeuge oder die im Handbuch der Instandhaltungsbetrieb aufgeführten nachgewiesenen Äquivalente aufbewahren, die für die tägliche Wartung im Rahmen der Genehmigung erforderlich sind; und
 - 2. nachweisen, dass es Zugang zu allen anderen Geräten und Werkzeugen hat, die nur gelegentlich verwendet werden.

- (b) Werkzeuge und Geräte müssen nach einem offiziell anerkannten Standard kontrolliert und kalibriert werden. Aufzeichnungen über solche Kalibrierungen und den verwendeten Standard sind von der Organisation aufzubewahren.
- (c) Die Organisation muss alle eingehenden Komponenten, Standardteile und Materialien prüfen, klassifizieren und angemessen trennen.

AMC M.A.608(a) Komponenten, Ausrüstung und Werkzeuge

ED Decision 2015/029/R

1. Sobald der Antragsteller für die Genehmigung des M.A.-Unterabschnitts den beabsichtigten Umfang der Genehmigung zur Prüfung durch die zuständige Behörde festgelegt hat, muss nachgewiesen werden, dass alle in den Instandhaltungsunterlagen angegebenen Werkzeuge und Geräte bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden können.
2. Alle Solche Werkzeuge muss eindeutig identifiziert und in einem Kontrollregister aufgeführt sein, einschließlich aller von der Organisation vereinbarten persönlichen Werkzeuge und Geräte.
3. Für gelegentlich benötigte Werkzeuge muss die Organisation sicherstellen, dass sie hinsichtlich Wartung oder Kalibrierung kontrolliert werden nach Bedarf

AMC M.A.608(b) Komponenten, Ausrüstung und Werkzeuge

ED Decision 2015/029/R

1. Die Kontrolle dieser Werkzeuge und Geräte erfordert, dass die Organisation über ein Verfahren zur regelmäßigen Inspektion / Wartung und gegebenenfalls Kalibrierung solcher Gegenstände verfügt und den Benutzern anzeigt, dass sich der Gegenstand innerhalb einer Inspektions- oder Service- oder Kalibrierungsfrist befindet. Daher ist ein klares System zur Kennzeichnung aller Werkzeuge, Geräte und Prüfgeräte erforderlich, das Auskunft darüber gibt, wann die nächste Inspektion oder Wartung oder Kalibrierung fällig ist und ob der Gegenstand aus einem anderen Grund unbrauchbar ist, wenn dies möglicherweise nicht offensichtlich ist. Für alle Präzisionswerkzeuge und -geräte der Organisation muss ein Register geführt werden, zusammen mit einer Aufzeichnung der verwendeten Kalibrierungen und Standards.
2. Inspektion, Service oder Kalibrierung muss regelmäßig den Anweisungen der Gerätehersteller entsprechen, es sei denn, die Subpart F Organisation kann dies zeigen anhand der Ergebnisse, dass in einem bestimmten Fall ein anderer Zeitraum angemessen ist.
3. In diesem Zusammenhang bedeutet offiziell anerkannter Standard diejenigen Standards, die von einer offiziellen Stelle festgelegt oder veröffentlicht wurden, unabhängig davon, ob sie Rechtspersönlichkeit besitzen oder nicht, die vom Luftverkehrssektor allgemein als anerkannt werden eine gute Praxis darstellen.

M.A.609 Instandhaltungsunterlagen

Verordnung (EU) 2019/1383

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

AMC M.A.609 Instandhaltungsunterlagen

ED Decision 2015/029/R

Wenn eine Organisation vom Kunden bereitgestellte Instandhaltungsunterlagen verwendet, muss der im Handbuch der Instandhaltungsbetrieb angegebene Genehmigungsumfang auf das einzelne

Luftfahrzeug beschränkt sein, für das die mit diesen Kunden unterzeichneten Verträge gelten, es sei denn, die Organisation verfügt auch über einen eigenen vollständigen Satz von Instandhaltungsunterlagen für diesen Typ Luftfahrzeug.

M.A.610 Arbeitsaufträge für die Instandhaltung

Verordnung (EU) No 1321/2014

Vor Beginn der Wartung ist zwischen der Organisation und der Organisation, die die Wartung anfordert, ein schriftlicher Arbeitsauftrag zu vereinbaren, um die durchzuführende Wartung eindeutig festzulegen.

AMC M.A.610 Arbeitsaufträge für die Instandhaltung

ED Decision 2015/029/R

Ein schriftlicher Arbeitsauftrag kann folgende Form haben, ist jedoch nicht darauf beschränkt:

- Ein formelles Dokument oder Formular, in dem die auszuführenden Arbeiten angegeben sind. Dieses Formular kann von der Organisation für das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement, die das Luftfahrzeug verwaltet, oder von der Instandhaltungsbetrieb, die die Arbeiten durchführt, oder vom Eigentümer / Betreiber selbst bereitgestellt werden.
- Ein Eintrag in das Luftfahrzeuglogbuch, in dem der zu behebbende Fehler angegeben ist.

M.A.611 Instandhaltungsnormen

Verordnung (EU) 2019/1383

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

M.A.612 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

Verordnung (EU) 2019/1383

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

M.A.613 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeugteile

Verordnung (EU) 2019/1383

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

AMC M.A.613(a) Freigabebescheinigung für Luftfahrzeugteile

ED Decision 2020/002/R

1. Eine Luftfahrzeugkomponente, die außerhalb des Luftfahrzeugs gewartet wurde, erfordert die Ausstellung eines CRS für diese Wartung und eines weiteren CRS, um ordnungsgemäß im Luftfahrzeug installiert zu werden, wenn eine solche Aktion stattfindet. Wenn eine Organisation eine Komponente zur Verwendung durch dieselbe Organisation verwaltet, ist möglicherweise kein EASA-Formular¹ erforderlich, abhängig von den internen Freigabeverfahren der Organisation, die in der Ausstellung der Instandhaltungsbetrieb definiert sind.
2. Bei Komponenten, die vor Teil-145, Teil-M und, Teil-21 gelagert und nicht auf einem EASA-Formular 1 oder einem gleichwertigen Gerät gemäß M.A.501 (a) freigegeben oder aus einem wartungsfähigen Luftfahrzeug ausgebaut wurden, das zurückgezogen wurde Dieser Absatz enthält zusätzliche Leitlinien zu den Bedingungen, unter denen ein EASA-Formular 1 ausgestellt werden kann.
 - 2.1. Ein EASA-Formular 1 kann für eine Luftfahrzeugkomponente ausgestellt werden, die:
 - vor Teil 145 gewartet wurde oder Teil M wirksam wurde oder hergestellt, bevor Teil-21 in Kraft trat.
 - in einem Luftfahrzeug verwendet werden und in einem betriebsbereiten Zustand ausgebaut. Beispiele hierfür sind geleaste und ausgeliehene Luftfahrzeugkomponenten.
 - Aus Luftfahrzeugen ausgebaut wurde, das außer Betrieb genommen wurden, oder aus Luftfahrzeugen, die an ungewöhnlichen Ereignissen wie Unfällen, Zwischenfällen, schweren Landungen oder Blitzeinschlägen beteiligt waren.
 - Komponenten, die von einer nicht genehmigten Organisation gewartet werden.
 - 2.2. Eine entsprechend bewertete Subpart F Maintenance-Organisation kann ein EASA-Formular 1 gemäß diesem AMC-Unterabsatz 2.5 bis 2.9 gemäß den von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren im Handbuch ausstellen. Die entsprechend bewertete Subpart F Maintenance-Organisation ist dafür verantwortlich, dass alle angemessenen Maßnahmen getroffen wurden, um sicherzustellen, dass nur zugelassene und wartungsfähige Luftfahrzeugkomponenten gemäß diesem Absatz 2 als EASA-Formular 1 ausgestellt werden.
 - 2.3. Für die Zwecke dieses Absatzes 2 bedeutet „angemessen bewertet“ eine Organisation mit einer Genehmigung Klassenbewertung für die Art der Komponente oder für das Produkt in dem es installiert werden kann.
 - 2.4. Ein EASA-Formular 1, das gemäß diesem Absatz 2 ausgestellt wurde, muss ausgestellt werden, indem in Block 14b unterschrieben und in Block 11 „Inspected / Tested“ angegeben wird. Außerdem muss in Block 12 Folgendes angegeben werden:
 - 2.4.1. wenn die letzte Wartung durchgeführt wurde und von wem;
 - 2.4.2. wenn das Bauteil nicht verwendet wird, wann das Bauteil hergestellt wurde und von wem mit einem Verweis auf eine Originaldokumentation, die dem Formular beigefügt werden muss;
 - 2.4.3. eine Liste aller ADs, Reparaturen und Modifikationen, von denen bekannt ist, dass sie aufgenommen wurden. Wenn bekannt ist, dass keine ADs oder Reparaturen oder Modifikationen eingebaut sind, muss dies angegeben werden;
 - 2.4.4. Detail der Lebensdauer von Teilen mit begrenzter Lebensdauer und zeitgesteuerten Komponenten, die eine beliebige Kombination aus Ermüdung, Überholung oder Lagerfähigkeit sind;
 - 2.4. 5. Beziehen Sie sich für jede Luftfahrzeugkomponente mit ihrem eigenen Wartungsprotokoll auf das jeweilige Wartungsprotokoll, solange das Protokoll die Details enthält, die andernfalls in Block 12 erforderlich wären. Das Wartungsprotokoll

und gegebenenfalls der Abnahmeprüfbericht oder die Erklärung, falls zutreffend, muss dem EASA-Formular 1 beigefügt werden.

2.5 beigefügt werden. Neue / nicht verwendete Luftfahrzeugkomponenten

2.5.1. Jede nicht verwendete Luftfahrzeugkomponente, die ohne EASA-Formular 1 bis zum Datum des Inkrafttretens für Teil-21 gelagert wurde und von einer Organisation hergestellt wurde, die für Der zuständigen Behörde kann ein EASA-Formular 1 von einem ausgestellt werden Instandhaltungsbetrieb mit angemessener Bewertung, die gemäß MA-Unterabschnitt F genehmigt wurde. Das EASA-Formular 1 muss gemäß den folgenden Unterabschnitten ausgestellt werden, die in ein Verfahren im Handbuch der Instandhaltungsbetrieb aufgenommen werden muss. Anmerkung 1: Es versteht sich, dass die Freigabe einer gelagerten, aber nicht verwendeten Die Luftfahrzeugkomponente gemäß diesem Absatz stellt eine Wartungsfreigabe gemäß M.A.-Unterabschnitt F dar und keine Produktionsfreigabe gemäß Teil-21. Es ist nicht beabsichtigt, das vom Mitgliedstaat vereinbarte Produktionsfreigabeverfahren für Teile und Unterbaugruppen zu umgehen, die zur Montage in der eigenen Produktionslinie des Herstellers bestimmt sind.

- (a) Für alle verwendeten und nicht verwendeten Luftfahrzeugkomponenten muss ein Abnahmeprüfbericht oder eine Abnahmeerklärung vorbehaltlich entsprechender Abnahmeprüfungen nach Herstellung oder Wartung verfügbar sein.
- (b) Die Luftfahrzeugkomponente muss auf Übereinstimmung mit den Anweisungen und Einschränkungen des Herstellers hinsichtlich Lagerung und Zustand überprüft werden, einschließlich aller Anforderungen an eine begrenzte Lagerfähigkeit, Inhibitoren, kontrolliertes Klima und spezielle Lagerbehälter. Darüber hinaus oder in Ermangelung spezifischer Lagerungsanweisungen muss die Luftfahrzeugkomponente auf Beschädigungen, Korrosion und Undichtigkeiten untersucht werden, um einen guten Zustand sicherzustellen.
- (c) Die Lagerfähigkeit von Teilen mit begrenzter Lagerfähigkeit muss festgelegt werden.

2.5.2. Wenn es nicht möglich ist, alle in Unterabsatz 2.5.1 (a) bis (c) genannten anwendbaren Bedingungen zufriedenstellend einzuhalten, muss die Luftfahrzeugkomponente von einer Organisation mit angemessener Bewertung zerlegt und einer Prüfung auf Aufnahme unterzogen werden ADs, Reparaturen und Modifikationen und Inspektion / Prüfung gemäß den Instandhaltungsunterlagen, um einen zufriedenstellenden Zustand festzustellen, und gegebenenfalls alle Dichtungen, Schmiermittel und lebensbeschränkten Teile ersetzt. Nach zufriedenstellendem Abschluss nach dem Zusammenbau kann ein EASA-Formular 1 ausgestellt werden, in dem angegeben ist, was durchgeführt wurde, und der Verweis auf die Instandhaltungsunterlagen enthalten ist.

2.6. Verwendete Luftfahrzeugkomponenten, die aus einem wartungsfähigen Luftfahrzeug ausgebaut wurden.

2.6.1. Wartungsfähige Luftfahrzeugkomponenten, die aus einem Mitgliedstaat Registrierte Luftfahrzeuge ausgebaut wurden. können von einer Organisation mit angemessener Bewertung ein EASA-Formular 1 erhalten, sofern dieser Unterabsatz eingehalten wird.

- (a) Die Organisation muss sicherstellen, dass die Komponente von einer entsprechend qualifizierten Person aus dem Luftfahrzeug ausgebaut wurde.
- (b) Die Luftfahrzeugkomponente darf nur gilt als wartungsfähig, wenn der letzte Flugbetrieb mit der eingebauten Komponente keine Fehler an dieser Komponente oder dem zugehörigen System ergab.
- (c) Die Luftfahrzeugkomponente muss auf zufriedenstellende Bedingungen überprüft werden, einschließlich insbesondere Schäden, Korrosion oder Undichtigkeiten und Einhaltung zusätzlicher Instandhaltungsunterlagen.
- (d) Die Luftfahrzeugaufzeichnung muss auf ungewöhnliche Ereignisse untersucht werden, die auftreten können Dies würde die Gebrauchstauglichkeit der Luftfahrzeugkomponente beeinträchtigen, z. B. die Beteiligung an Unfällen, Zwischenfällen, schweren Landungen oder Blitzeinschlägen. Unter keinen Umständen darf ein EASA-Formular 1 entsprechend ausgestellt werden Absatz 2.6, wenn der Verdacht besteht, dass die Luftfahrzeugkomponente extremen Belastungen, Temperaturen oder Eintauchen ausgesetzt war, die ihren Betrieb beeinträchtigen könnten.
- (e) Für alle verwendeten Luftfahrzeugkomponenten muss ein Wartungsprotokoll verfügbar sein.
- (f) Einhaltung der bekannten Änderungen und Reparaturen muss festgelegt werden.
- (g) Die Flugstunden / -zyklen / Landungen für alle lebensbeschränkten Teile und zeitgesteuerten Komponenten, einschließlich der Zeit seit der Überholung, muss festgelegt werden.
- (h) Die Einhaltung der bekannten geltenden Lufttüchtigkeitsanweisung muss festgelegt werden
- (i) Vorbehaltlich einer zufriedenstellenden Einhaltung dieses Unterabsatzes 2.6.1 kann ein EASA-Formular 1 ausgestellt werden, das die in Absatz 2.4 angegebenen Informationen einschließlich des Luftfahrzeugs enthalten muss, aus dem die Luftfahrzeugkomponente ausgebaut wurde.

2.6.2. Wartungsfähige Luftfahrzeugkomponenten Aus einem nicht in einem Mitgliedstaat registrierte Luftfahrzeug kann nur ausgestellt werden d ein EASA-Formular 1, wenn die Komponenten von der gemäß M.A. genehmigten Instandhaltungsbetrieb geleast oder ausgeliehen wurden. Unterabschnitt F, der die Kontrolle über den Lufttüchtigkeitsstatus der Komponenten behält. Ein EASA-Formular 1 kann ausgestellt werden und muss die in Absatz 2.4 angegebenen Informationen enthalten, einschließlich des Luftfahrzeugs, aus dem die Luftfahrzeugkomponente ausgebaut wurde.

2.7. Verwendete Luftfahrzeugkomponenten, die aus einem außer Dienst gestellten Luftfahrzeug ausgebaut wurden. Wartungsfähige Luftfahrzeugkomponenten, die aus einem in einem Mitgliedstaat registrierten Luftfahrzeug ausgebaut wurden, das aus dem Dienst genommen wurde, können von einer gemäß Unterabschnitt F genehmigten Instandhaltungsbetrieb ein EASA-Formular 1 ausgestellt werden.

- (a) Luftfahrzeuge, die aus dem Dienst genommen wurden, werden manchmal für Ersatzteile zerlegt. Dies wird als Wartungstätigkeit angesehen und muss unter der

Kontrolle einer gemäß Unterabschnitt F zugelassenen Organisation unter Anwendung der von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren durchgeführt werden.

- (b) Um für die Installation in Frage zu kommen, können Komponenten ausgestellt werden, die aus solchen Luftfahrzeugen ausgebaut wurden ein EASA-Formular 1 von einer Organisation mit angemessener Bewertung nach einer zufriedenstellenden Bewertung.
 - (c) Die Bewertung muss mindestens den in den Absätzen 2.5 und 2.6 festgelegten Standards entsprechen. Dies muss, soweit bekannt, die mögliche Notwendigkeit der Ausrichtung der geplanten Wartung einschließen, die erforderlich sein kann, um das -Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug einzuhalten, auf dem die Komponente installiert werden soll.
 - (d) Unabhängig davon, ob das Luftfahrzeug über ein Zertifikat verfügt ob für die Lufttüchtigkeit oder nicht, die Organisation, die für die Zertifizierung ausgebaute Komponenten verantwortlich ist, muss sich davon überzeugen, dass die Art und Weise, in der die Komponenten ausgebaut und gelagert wurden, mit den in M.A.- Unterabschnitt F geforderten Standards vereinbar ist.
 - (e) Zur Steuerung des Luftfahrzeugs muss ein strukturierter Plan erstellt werden Demontageprozess. Die Demontage ist von einer entsprechend bewerteten Organisation unter Aufsicht von zertifizierendem Personal durchzuführen, das dafür sorgt, dass die Luftfahrzeugkomponenten vorhanden sind
 - (f) Alle erfassten Mängel müssen überprüft und strukturiert gemäß den entsprechenden Instandhaltungsunterlagen und dem Demontageplan dokumentiert werden. Die möglichen Auswirkungen, die diese auf die normalen und Standby-Funktionen ausgebaute Komponenten haben können, sind zu berücksichtigen.
 - (g) Eine spezielle Kontrolldokumentation ist gemäß dem Demontageplan zu verwenden, um die Aufzeichnung aller während des Demontageprozesses durchgeführten Wartungsmaßnahmen und Komponentenentfernungen zu erleichtern. Als unbrauchbar befundene Komponenten sind als solche zu kennzeichnen und bis zur Entscheidung über die zu ergreifenden Maßnahmen unter Quarantäne zu stellen. Aufzeichnungen über die zur Feststellung der Wartungsfreundlichkeit durchgeführten Wartungsarbeiten sind Teil der Wartungshistorie der Komponenten.
 - (h) Es sind geeignete Einrichtungen zum Ausbau und Lagern der Komponenten zu verwenden, die geeignete Umgebungsbedingungen, Beleuchtung, Zugangs-ausrüstung und Luftfahrzeugwerkzeuge umfassen und Lagereinrichtungen für die durchzuführenden Arbeiten. Obwohl es unter den örtlichen Umgebungsbedingungen akzeptabel sein kann, Komponenten auszubauen, muss die anschließende Demontage (falls erforderlich) und Lagerung der Komponenten gemäß den Empfehlungen des Herstellers ohne den Vorteil einer geschlossenen Anlage erfolgen.
- 2.8. Verwendete Luftfahrzeugkomponenten, die von Organisationen gewartet werden, die nicht gemäß Unterabschnitt F, Teil 145 oder Teil-CAO zugelassen sind. Für gebrauchte Komponenten, die von einem Instandhaltungsbetrieb gewartet werden, die nicht gemäß Teil-M-Unterabschnitt für Teil 145 genehmigt wurde, muss zuvor die gebotene Sorgfalt angewendet werden Akzeptanz solcher Komponenten. In

solchen Fällen muss eine gemäß M.A.-Unterabschnitt F zugelassenen Instandhaltungsbetrieb mit angemessener Bewertung zufriedenstellende Bedingungen schaffen, indem:

- (a) das Bauteil für eine ausreichende Inspektion gemäß den entsprechenden Instandhaltungsunterlagen zerlegt wird,
- (b) alle lebensbeschränkten Teile und zeitgesteuerten Bauteile ausgetauscht werden, wenn Es liegen keine zufriedenstellenden Nachweise für die verwendete Lebensdauer vor und / oder die Komponenten befinden sich in einem unbefriedigenden Zustand.
- (c) Zusammenbau und Prüfung der Komponente nach Bedarf,
- (d) Erfüllung aller Zertifizierungsanforderungen gemäß M.A.613.

Bei verwendeten gebrauchten Komponenten Durch eine FAA Part-145-Reparaturstation (USA) oder durch von TCCA CAR573 zugelassenen Instandhaltungsbetrieben (Kanada), die keine EASA Part-145- oder M.A.-Subpart-Genehmigung besitzen, können die oben beschriebenen Bedingungen (a) bis (d) ersetzt werden durch die folgenden Bedingungen:

- (a) Verfügbarkeit eines 8130-3 (FAA) oder TCCA 24-0078 (TCCA) oder eines Authorized Release Certificate Form One (TCCA),
- (b) Einhaltung aller geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen,
- (c) Überprüfung, dass das Bauteil keine Reparaturen oder Modifikationen enthält, die nicht gemäß Teil 21 genehmigt wurden,
- (d) Prüfung auf zufriedenstellende Bedingungen, insbesondere Schäden, Korrosion oder Undichtigkeiten,
- (e) Ausstellung eines EASA-Formulars 1 gemäß den Absätzen 2.2, 2.3 und 2.4

Diese geminderten Anforderungen beruhen auf der Tatsache, dass ihre technischen Fähigkeiten und ihre Aufsicht durch die zuständigen Behörden anerkannt werden können, wie aus den folgenden Dokumenten hervorgeht:

- Leitfaden für Wartungsanhänge (MAG) zwischen FAA und EASA,
- Leitfaden für Wartungsanhänge (MAG) zwischen der EASA und der TCCA.

2.9. Verwendete Luftfahrzeugkomponenten, die aus einem Luftfahrzeug ausgebaut wurden, das an einem Unfall oder Zwischenfall beteiligt war. Solche Komponenten muss nur mit einem EASA-Formular 1 ausgestellt werden, wenn sie gemäß Absatz 2.7 und einem bestimmten Arbeitsauftrag verarbeitet wurden, einschließlich aller zusätzlichen erforderlichen Tests und Inspektionen, die aufgrund des Unfalls oder Vorfalls erforderlich sind. Ein solcher Arbeitsauftrag erfordert möglicherweise Eingaben des TC-Inhabers oder des Originalherstellers. Auf diesen Arbeitsauftrag muss in Block 12. verwiesen werden.

3. Ein Zertifikat muss für keine Komponente ausgestellt werden, wenn bekannt ist, dass die Komponente nicht gewartet werden kann, außer im Fall einer Komponente, die eine Reihe von Wartungsprozessen bei mehreren zugelassenen Instandhaltungsbetrieben durchläuft, und der Komponentenanforderungen ein Zertifikat für den vorherigen Wartungsprozess, das für die nächste genehmigte Instandhaltungsbetrieb durchgeführt wurde, um die Komponente für nachfolgende Wartungsprozesse zu akzeptieren. In einem solchen Fall muss in Block 4 eine klare Beschränkungserklärung vermerkt werden.

4. Das Zertifikat ist sowohl für Export- / Importzwecke als auch für Haushaltszwecke zu verwenden und dient als offizielles Zertifikat für Komponenten des Herstellers / der Wartung Organisation für Benutzer. Sie muss nur von Organisationen ausgestellt werden, die von einer zuständigen Behörde oder der Agentur im Rahmen der Genehmigung genehmigt wurden.

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

Verordnung (EU) 2020/270

- (a) Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb muss alle Einzelheiten der durchgeführten Arbeiten aufzeichnen. Die erforderlichen Aufzeichnungen für den Nachweis, dass alle Anforderungen für die Erteilung der Freigabebescheinigung, einschließlich der Freigabedokumente der Unterauftragnehmer und die Erteilung einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit erfüllt sind, müssen aufbewahrt werden.
 - (b) Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb muss dem Eigentümer oder Betreiber des Luftfahrzeugs ein Exemplar jeder Freigabebescheinigung zusammen mit einem Exemplar sämtlicher detaillierter Instandhaltungsaufzeichnungen übergeben, die mit den durchgeführten Arbeiten im Zusammenhang stehen und für den Nachweis der Einhaltung von Punkt M.A.305 dieses Anhangs (Teil-M) bzw. Punkt ML.A.305 von Anhang Vb (Teil-ML) benötigt werden.
 - (c) Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb bewahrt eine Kopie aller Wartungsaufzeichnungen und aller damit verbundenen Instandhaltungsunterlagen drei Jahre lang ab dem Datum auf, an dem das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugkomponente, auf die sich die Arbeiten beziehen, von der genehmigten Instandhaltungsbetrieb freigegeben wurde. Zusätzlich müssen ein Exemplar aller Aufzeichnungen im Zusammenhang mit der Erteilung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit drei Jahre, gerechnet vom Tag der Erteilung, aufbewahrt und ein Exemplar an den Eigentümer des Luftfahrzeugs übermittelt werden.
1. Die Aufzeichnungen unter diesem Punkt sind auf eine Weise gespeichert werden, die den Schutz vor Beschädigung, Veränderung und Diebstahl gewährleistet.
 2. Alle zur Sicherung der Sicherung verwendeten Computerhardware muss an einem anderen Ort als der mit den Arbeitsdaten in einer Umgebung aufbewahrt werden, die sicherstellt, dass sie in gutem Zustand bleiben.
 3. Wenn eine zugelassener Instandhaltungsbetrieb ihren Betrieb beendet, werden alle aufbewahrten Wartungsaufzeichnungen der letzten drei Jahre an den letzten Eigentümer verteilt oder Kunde des jeweiligen Luftfahrzeugs oder Bauteils oder muss gemäß den Angaben der zuständigen Behörde gelagert werden.

AMC M.A. 614 (a) Aufzeichnungen zu Instandhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

1. Ordnungsgemäß ausgeführte und aufbewahrte Aufzeichnungen liefern Eigentümern, Betreibern und Wartungspersonal Informationen, die für die Kontrolle außerplanmäßiger und geplanter Wartungsarbeiten sowie für die Fehlerbehebung erforderlich sind, um die Notwendigkeit einer erneuten Inspektion und Nacharbeit zur Feststellung der Lufttüchtigkeit zu beseitigen.
2. Das Hauptziel besteht darin, sichere und leicht abrufbare Aufzeichnungen mit umfassenden und lesbaren Inhalten zu haben. Das Luftfahrzeugprotokoll muss grundlegende Details aller Luftfahrzeugkomponenten und aller anderen wichtigen installierten Luftfahrzeugkomponenten enthalten, um die Rückverfolgbarkeit auf die Dokumentation dieser installierten Luftfahrzeugkomponenten, die zugehörigen Instandhaltungsunterlagen und Daten für Änderungen und Reparaturen zu gewährleisten.

3. Das Wartungsprotokoll kann entweder ein Papier- oder Computersystem oder eine beliebige Kombination aus beiden sein. Die Aufzeichnungen muss während der erforderlichen Aufbewahrungsdauer lesbar bleiben.
4. Papiersysteme muss robustes Material verwenden, das einer normalen Handhabung und Ablage standhält.
5. Computersysteme können verwendet werden, um die Wartung zu steuern und / oder Einzelheiten der durchgeführten Wartungsarbeiten aufzuzeichnen. Computersysteme, die für die Wartung verwendet werden, muss mindestens ein Backup-System haben, das mindestens innerhalb von 24 Stunden nach jeder Wartung aktualisiert werden muss. Jedes Terminal muss Programmschutzmaßnahmen gegen die Fähigkeit von nicht autorisiertem Personal enthalten, die Datenbank zu ändern.

AMC M.A. 614 (a) Aufzeichnungen zu Instandhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2015/029/R

Zugehörige Instandhaltungsunterlagen sind spezifische Informationen wie Reparatur- und Änderungsdaten. Dies erfordert nicht unbedingt die Aufbewahrung aller vom TC-Inhaber oder STC-Inhaber herausgegebenen Luftfahrzeugwartungshandbücher, Komponentenwartungshandbücher, Teilekataloge usw. Wartungsaufzeichnungen muss sich auf den Revisionsstatus der verwendeten Daten beziehen.

M.A.615 Rechte des Betriebes

Verordnung (EU) 2019/1383

Ein gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs genehmigter Instandhaltungsbetrieb darf

- a) Luftfahrzeuge und/oder Komponenten, auf die sich seine Genehmigung erstreckt, an den in der Bescheinigung über die Genehmigung und im Handbuch des Instandhaltungsbetriebs angegebenen Orten instand zu halten,
- b) spezielle Leistungen unter der Kontrolle des Instandhaltungsbetriebs, wie im Instandhaltungsbetriebshandbuch beschrieben, von einem anderen angemessen qualifizierten Betrieb durchführen lassen,
- c) Luftfahrzeuge oder Komponenten, auf die sich seine Genehmigung erstreckt, an jedem beliebigen Ort und zu den im Instandhaltungsbetriebshandbuch angegebenen Bedingungen instand zu halten, soweit sich die Notwendigkeit für diese Instandhaltung aus dem Umstand ergibt, dass die Luftfahrzeuge nicht einsatzfähig sind oder gelegentliche Instandhaltungsarbeiten unterstützt werden müssen;
- d) Freigabebescheinigungen nach Abschluss der Instandhaltung in Übereinstimmung mit Punkt M.A.612 oder Punkt M.A.613 dieses Anhangs ausstellen;
- e) Prüfungen der Lufttüchtigkeit durchführen und die entsprechende Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zu den in Anhang Vb (Teil-ML) Punkt ML.A.903 genannten Bedingungen für ELA1-Luftfahrzeuge erteilen, die nicht im gewerblichen Flugbetrieb eingesetzt werden, sofern er ausdrücklich hierfür zugelassen ist.

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

GM M.A.615 Rechte des Betriebes

ED Decision 2015/029/R

M.A.615 gibt an, dass die Organisation ein Luftfahrzeug oder eine Komponente, für die sie zugelassen ist, nur warten darf, wenn alle erforderlichen Einrichtungen, Ausrüstungen, Werkzeuge, Materialien, Instandhaltungsunterlagen und Freigabeberechtigtes Personal verfügbar sind.

Diese Bestimmung soll die Situation abdecken, in der die größere Organisation möglicherweise tätig ist Halten Sie vorübergehend nicht alle erforderlichen Werkzeuge, Ausrüstungen usw. für einen in der Genehmigung der Organisation angegebenen Luftfahrzeugtyp oder eine Luftfahrzeugvariante bereit. Dieser Absatz bedeutet, dass die zuständige Behörde die Genehmigung zum Löschen des Luftfahrzeugtyps oder der Luftfahrzeugvarianten nicht ändern muss, da es sich um eine vorübergehende Situation handelt und die Organisation verpflichtet ist, Werkzeuge, Ausrüstung usw. vor der Wartung des Luftfahrzeugs erneut zu erwerben Typ kann wiederbeginnen.

GM M.A.615 (a) Rechte des Betriebes

ED Decision 2015/029/R

M.A.615(a) gilt auch für Einrichtungen, die möglicherweise nicht von der zuständigen Behörde einzeln genehmigt wurden, wie die in AMC M.A.605 (a) für ELA2-Luftfahrzeuge beschriebenen.

AMC M.A.615 (b) Rechte des Betriebes

ED Decision 2020/002/R

bezieht sich auf Arbeiten, die von einer anderen Organisation ausgeführt werden, die gemäß M.A.-Unterabschnitt F, Teil-145 oder Teil-CAO nicht angemessen genehmigt ist, um solche Aufgaben auszuführen.

Die Absicht besteht darin, die Annahme spezialisierter Wartungsdienste zu ermöglichen, wie z. zerstörungsfreie Prüfung, Oberflächenbehandlung, Wärmebehandlung, Schweißen, Herstellung spezifizierter Teile für kleinere Reparaturen und Änderungen usw., ohne dass für diese Aufgaben eine Genehmigung durch den Unterabschnitt erforderlich ist.

Die Anforderung, dass die Organisation, die die spezialisierten Dienstleistungen erbringt, angemessen sein muss qualifiziert "bedeutet, dass es einem offiziell anerkannten Standard entsprechen muss oder auf andere Weise für die zuständige Behörde akzeptabel sein muss (durch Genehmigung des Handbuchs des Instandhaltungsbetriebs)."

Unter der Kontrolle der Organisation des Unterabschnitts "bedeutet, dass die Organisation des Unterabschnitts F dies tun muss Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Organisation, die an Subunternehmer vergeben wird (einschließlich Qualifikationen und Erleichterungen) s, Ausrüstung und Materialien) und stellen Sie sicher, dass diese Organisation:

- entsprechende Wartungsanweisungen und Instandhaltungsunterlagen für die auszuführende Aufgabe erhält.
- die in den Aufzeichnungen zur Fairness des Unterabschnitts durchgeführten Wartungsarbeiten ordnungsgemäß aufzeichnet.
- Informiert die Organisation des Unterabschnitts über Abweichungen oder Abweichungen, die während einer solchen Wartung aufgetreten sind.

Das CRS kann entweder bei den Subunternehmern oder in der Organisationseinrichtung von autorisiertem Freigabeberechtigtes Personal und immer unter der Referenz der Organisation des Unterabschnitts F ausgestellt werden. Dieses Personal stammt normalerweise aus der Subpart F Organisation, kann aber auch eine Person des Subunternehmers sein, die den von der zuständigen Behörde über das Handbuch des Instandhaltungsbetriebs genehmigten Freigabeberechtigtes Personal den Standard der Subpart F Organisation erfüllt das Instandhaltungsbetriebshandbuch der Organisation von Teil F zusammen mit ihren Qualifikationen und den zugehörigen Kontrollverfahren.

M.A.616 Innerbetriebliche Prüfung

Verordnung (EU) No 1321/2014

Um sicherzustellen, dass der genehmigte Instandhaltungsbetrieb weiterhin die Anforderungen dieses Unterabschnitts erfüllt, organisiert sie regelmäßig organisatorische Überprüfungen

AMC M.A.616 Innerbetriebliche Prüfung

ED Decision 2015/029/R

1. Die Hauptziele der organisatorischen Überprüfung sind, dass der genehmigte Instandhaltungsbetrieb sicherstellen kann, dass sie ein sicheres Produkt liefern kann und dass der genehmigte Instandhaltungsbetrieb die Anforderungen weiterhin erfüllt.
2. Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb muss Folgendes festlegen:
 - 2.1. die Person verantwortlich für die organisatorische Überprüfung;
 - 2.2. die Häufigkeit der Überprüfungen;
 - 2.3. Umfang und Inhalt der Überprüfungen;
 - 2.4. die Personen, die die Überprüfungen durchführen;
 - 2.5. das Verfahren für die Planung, Durchführung und Verarbeitung der Überprüfungsergebnisse; und
 - 2.6. das Verfahren zur Sicherstellung, dass Korrekturmaßnahmen in einem angemessenen Zeitrahmen durchgeführt werden.
3. Das in Teil 145 angegebene Organisationsqualitätssystem bietet eine akzeptable Grundstruktur für das Organisationsüberprüfungssystem für Organisationen mit mehr als 10 abhängigen Wartungsmitarbeitern über die Komplexität der Organisation.
4. Anhang VIII zu AMC M.A.616 muss zur Verwaltung der organisatorischen Überprüfungen verwendet werden.

M.A.617 Änderungen beim genehmigten Instandhaltungsbetrieb

Verordnung (EU) 2015/1088

Um es der zuständigen Behörde zu ermöglichen, die fortgesetzte Einhaltung dieses Teils festzustellen, muss der genehmigte Instandhaltungsbetrieb sie über jeden Vorschlag informieren, eine der folgenden Änderungen vorzunehmen, bevor solche Änderungen vorgenommen werden:

1. Name der Organisation;
2. den Standort der Organisation,
3. zusätzliche Standorte der Organisation,
4. den verantwortlichen Betriebsleiter;
5. jede der in Nummer M.A.606 (b) genannten Personen,
6. Einrichtungen, Ausrüstung, Werkzeuge, Material, Verfahren, Arbeitsumfang, Freigabeberechtigtes Personal und Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal, die die Genehmigung beeinflussen könnten

Bei vorgeschlagenen Änderungen des Personals, die der Geschäftsleitung nicht im Voraus bekannt sind, werden diese Änderungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt mitgeteilt.

AMC M.A.617 Änderungen beim genehmigten Instandhaltungsbetrieb

ED Decision 2015/029/R

Die zuständige Behörde muss angemessen über vorgeschlagene Änderungen informiert werden, damit die Instandhaltungsorganisation genehmigt bleiben kann, wenn dies von der zuständigen Behörde während der Verhandlungen über eine der angegebenen Änderungen vereinbart wurde. Ohne diesen Absatz würde die Genehmigung in allen Fällen automatisch ausgesetzt.

M.A.618 Fortdauer der Gültigkeit der Genehmigung

Verordnung (EU) 2021/700

- (a) Eine Genehmigung bleibt bis zum 24. September 2021 gültig, abhängig von Folgendem:
1. der Organisation, die diesen Teil gemäß den Bestimmungen in Bezug auf den Umgang mit Feststellungen gemäß Punkt M.A.619 einhält, und
 2. der der zuständigen Behörde wird Zugang zur Organisation gewährt, um die fortgesetzte Einhaltung dieses Teils festzustellen, und
 3. die Genehmigung wird nicht übergeben oder widerrufen; (b) Bei Übergabe oder Widerruf wird die Genehmigungsbescheinigung an die zuständige Behörde zurückgesandt.

M.A.619 Beanstandungen

Verordnung (EU) 2019/1383

- a) Als Beanstandung der Stufe 1 gilt jede schwerwiegende Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs und des Anhangs Vb (Teil-ML), die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzt und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet.
- b) Als Beanstandung der Stufe 2 gilt jede Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs und des Anhangs Vb (Teil-ML), die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzen und die Flugsicherheit gefährden kann.
- c) Nach Erhalt der Mitteilung der Ergebnisse gemäß Punkt MB605 der Inhaber der Wartung Die Genehmigung der Organisation muss einen Plan für Korrekturmaßnahmen festlegen und Korrekturmaßnahmen zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde innerhalb eines mit dieser Behörde vereinbarten Zeitraums nachweisen.

Unterabschnitt G

UNTERNEHMEN ZUR FÜHRUNG UND AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

M.A.701 Geltungsbereich

Verordnung (EU) No 1321/2014

In diesem Unterabschnitt werden die Anforderungen festgelegt, die eine Organisation erfüllen muss, um sich für die Erteilung oder Fortsetzung einer Genehmigung für das Management der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen zu qualifizieren.

M.A.702 Antrag

Verordnung (EU) No 1321/2014

Ein Antrag auf Erteilung oder Änderung einer Genehmigung einer Organisation zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ist auf einem von der zuständigen Behörde festgelegten Formular und in einer von der zuständigen Behörde festgelegten Weise zu stellen.

AMC M.A.702 Antrag

ED Decision 2020/002/R

Ein Antrag muss auf einem EASA-Formular 2 (Anhang IX zu AMC M.A.602 und AMC M.A.702) oder einem für die zuständige Behörde akzeptablen Äquivalent gestellt werden.

Das EASA-Formular 2 gilt für den Antrag auf Teil M Unterabschnitt F, Teil CAO, Teil CAMO, Teil -145 und Teil-M Unterabschnitt G. Organisationen, die mehrere Genehmigungen beantragen, können dies mit einem einzigen EASA-Formular 2 tun

M.A.703 Umfang der Genehmigung

Verordnung (EU) 2015/1536

- (a) Die Genehmigung ist auf einer von der zuständigen Behörde ausgestellten Bescheinigung in Anhang VI angegeben.
- (b) Abweichend von Punkt (a) ist die Genehmigung für zugelassene Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 Teil des von der zuständigen Behörde ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisses für das betriebene Luftfahrzeug.
- (c) Der Umfang der Arbeiten, die als Genehmigung gelten, ist in der Ausstellung über das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement gemäß Nummer M.A.704 anzugeben.

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

Verordnung (EU) 2020/270

- (a) Die Organisation für das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement muss eine Erklärung zum fortlaufenden Lufttüchtigkeitsmanagement vorlegen, die die folgenden Informationen enthält:
 - 1. Eine vom verantwortlichen Betriebsleiter unterzeichnete Erklärung zur Bestätigung, dass die Organisation ihre Tätigkeiten zu jedem Zeitpunkt in Übereinstimmung mit diesem Anhang (Teil-M) bzw. Anhang Vb (Teil-ML) ausführt.,
 - 2. Arbeitsumfang der Organisation und
 - 3. Titel und Name der Person (en) gemäß den Punkten M.A.706 (a), M.A.706 (c), M.A.706 (d) und M.A.706 (i) und;
 - 4. ein Organigramm, das die zugehörigen Verantwortungsketten zwischen allen in den Punkten M.A.706 (a), M.A.706 (c), M.A.706 (d) und M.A.706 (i) genannten Personen zeigt, und
 - 5. Eine Liste des Lufttüchtigkeitspersonals gemäß Nummer M.A.707, gegebenenfalls unter Angabe des Personals, das zur Erteilung von Fluggenehmigungen gemäß Punkt M.A.711 (c) befugt ist, und
 - 6. eine allgemeine Beschreibung und Lage der Einrichtungen;
 - 7. e Verfahren, in denen festgelegt ist, wie die Organisation die Einhaltung der Bestimmungen dieses Anhangs (Teil-M) bzw. des Anhangs Vb (Teil-ML) gewährleistet, und
 - 8. die fortgesetzten Änderungsverfahren für das Expositionsänderungsmanagement und
 - 9. die Liste der genehmigten -Instandhaltungsprogramme für Luftfahrzeuge oder für Luftfahrzeuge, die nicht von zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 verwendet werden, die Liste der -Instandhaltungsprogramme für „allgemeine“ und „Basislinien“.
- (b) Die Darstellung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und ihre Änderungen muss von der zuständigen Behörde genehmigt werden.

- (c) Obwohl unter Punkt (b) geringfügige Änderungen der Darstellung indirekt durch ein indirektes Genehmigungsverfahren genehmigt werden können. Das indirekte Genehmigungsverfahren definiert die geringfügige förderfähige Änderung, die von der Organisation für das Management der fortdauernden Lufttüchtigkeit als Teil der Ausstellung festgelegt und von der zuständigen Behörde genehmigt wird, die für diese Organisation für das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich ist.

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

ED Decision 2020/002/R

1. Der Zweck der fortlaufenden Darstellung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit besteht darin, die Verfahren, Mittel und Methoden der CAMO darzulegen. Durch die Einhaltung des Inhalts wird die Einhaltung der Teil-M und den Anforderungen gemäß Teil-ML sichergestellt.
2. Eine fortlaufende Darstellung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss Folgendes umfassen:
 - Teil 0 Allgemeine Organisation
 - Teil 1 Abschluss der Lufttüchtigkeitsverfahren
 - Teil 2 Qualitätssystem oder organisatorische Überprüfung (falls zutreffend)
 - Teil 3 Wartungsverträge - Management der Instandhaltung (Verbindung mit Instandhaltungsorganisationen)
 - Teil 4 Verfahren zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit (falls zutreffend)
3. Das Personal muss mit den Teilen der Ausstellung über das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement vertraut sein, die für ihre Aufgaben relevant sind.
4. Die CAMO muss in der Ausstellung angeben, wer verantwortlich ist für die Änderung des Dokuments. Sofern von der zuständigen Genehmigungsbehörde nichts Anderes vereinbart wurde, muss die Person, die für die Verwaltung des Qualitätssicherungssystems oder für die organisatorische Überprüfung verantwortlich ist, für die Überwachung und Änderung der Darstellung des fortgesetzten des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit einschließlich der zugehörigen Verfahrenshandbücher und die Einreichung der vorgeschlagenen Änderungen an die zuständige Behörde. Die zuständige Behörde kann einem Verfahren zustimmen, und ihre Zustimmung wird im Abschnitt zur Änderungskontrolle der Erklärung zur Aufrechterhaltung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit angegeben, in der die Klasse der Änderungen definiert ist, die sein können ohne vorherige Zustimmung der zuständigen Behörde aufgenommen („indirektes Genehmigungsverfahren“).
5. Die CAMO kann die elektronische Datenverarbeitung (EDV) zur Veröffentlichung der Ausstellung über das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement verwenden. Die Ausstellung über das fortgesetzte Lufttüchtigkeitsmanagement muss der zuständigen Behörde in einer für diese akzeptable Form zur Verfügung gestellt werden. Es muss darauf geachtet werden, dass die EDV-Veröffentlichungssysteme mit der erforderlichen internen und externen Verbreitung der Ausstellung über das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement kompatibel sind.
6. Die Ausstellung über das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement muss gegebenenfalls Informationen darüber enthalten, wie die CAMO die CDCCL-Anweisungen einhält.
7. Anhang V zu AMC1 M.A.704 enthält ein Beispiel für ein fortlaufendes Ausstellungslayout für das Lufttüchtigkeitsmanagement.

AMC2 M.A.704 Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

HANDBUCHLAYOUT FÜR EIN CAMO MIT EINER GENEHMIGUNG EINES INSTANDHALTUNGSBETRIEBES

1. Wenn ein CAMO auch für einen anderen Teil zugelassen ist, kann die vom anderen Teil geforderte Exposition oder das Handbuch die Grundlage für die fortlaufende Exposition zum Lufttüchtigkeitsmanagement in einem kombinierten Dokument bilden.
2. Beispiel für eine kombinierte CAMO- und Teil-145-Organisation:

Teil-145	Ausstellung (siehe entsprechende Absätze in AMC 145.A.70 (a))
Teil 0	Allgemeine Organisation
Teil 1	Management
Teil 2	Wartungsverfahren
Teil L2	Zusatzleitungswartungsverfahren
Teil 3	Qualitätssystem und / oder Organisationsüberprüfung (soweit anwendbar) Dieses Kapitel muss die in MA712 „Qualitätssystem“ und 145.A.65 „Sicherheits- und Qualitätssystem“ angegebenen Funktionen abdecken.
Teil 4	Verträge Dieses Kapitel muss Folgendes enthalten: <ul style="list-style-type: none">- die Verträge des CAMO mit den Eigentümern / Betreibern gemäß Anhang I. zu Teil-M oder Anhang I zu Teil-ML;- die CAMO-Verfahren für das Management der Wartung und mit Verbindung des Instandhaltungsbetriebes.
Teil 5	Anhänge (Muster der Dokumente)
Teil 6	Fortsetzung der Verfahren zur Verwaltung der Lufttüchtigkeit
Teil 7	FAA-Ergänzung (falls zutreffend)
Teil 8	TCCA-Ergänzung (falls zutreffend)
Teil 9	Verfahren zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit (falls zutreffend)
3. Beispiel für eine kombinierte Organisation von CAMO- und M.A.-Unterabschnitten:

Teil 0	Allgemeine Organisation
Teil 1	General
Teil 2D	Beschreibung
Teil 3	Allgemeine Verfahren
Teil 4	Arbeitsverfahren Dieser Teil muss unter anderem Verfahren für die Überprüfung des Qualitätssystems oder der Organisation enthalten (wenn anwendbar)
Teil 5	Anhänge
Teil 6	Fortsetzung des Lufttüchtigkeitsmanagementverfahrens
Teil 7	Lufttüchtigkeitsprüfungsverfahren (falls zutreffend)

AMVM.A.704(a)(1) Handbuch für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

1. Teil 0 „Allgemeine Organisation“ der Ausstellung Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss eine vom verantwortlichen Betriebsleiter unterzeichnete Unternehmensverpflichtung der CAMO enthalten, die bestätigt, dass die Ausstellung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und alle zugehörigen Handbücher die Einhaltung der Teil-M und mit Teil-ML den-Bestimmungen durch die Organisation definieren und jederzeit eingehalten wird.
2. Die Erklärung des verantwortlichen Betriebsleiters muss die Absicht des folgenden Absatzes umfassen und tatsächlich kann diese Erklärung ohne Änderung verwendet werden. Jede Änderung der Erklärung muss ihre Absicht nicht ändern:
*„Diese Erklärung definiert die Organisation und die Verfahren, auf denen die * CAMO-Genehmigung der zuständigen Behörde basiert.“*

Diese Verfahren werden vom Unterzeichneten genehmigt und muss gegebenenfalls eingehalten werden, um dies sicherzustellen.

Es wird akzeptiert, dass diese Verfahren die Notwendigkeit der Einhaltung neuer oder geänderter Vorschriften, die von Zeit zu Zeit veröffentlicht werden, wenn diese neuen oder geänderten Vorschriften im Widerspruch zu diesen stehen, nicht außer Kraft setzen.

*Es wird davon ausgegangen, dass die zuständige Behörde * diese Organisation genehmigt, während die zuständige Behörde * davon überzeugt ist, dass die Verfahren eingehalten werden und der Arbeitsstandard eingehalten wird. Es wird davon ausgegangen, dass sich die zuständige Behörde * das Recht vorbehält, die CAMO-Zulassung oder das Luftfahrtunternehmenszertifikat gegebenenfalls auszusetzen, einzuschränken oder zu widerrufen, wenn die zuständige Behörde * nachweist, dass die Verfahren nicht eingehalten und die Standards nicht eingehalten werden.*

Unterschrift.....

Datum.....

Verantwortlicher Manager und(Name).....

Für und im Auftrag von(Name des Betriebes).....

** Wenn die "zuständige Behörde" angegeben ist, geben Sie bitte den tatsächlichen Namen der zuständigen Organisation oder Verwaltung der zuständigen Behörde an, die die CAMO-Genehmigung oder das Luftfahrtunternehmenszertifikat ausstellt. "*

3. Wenn der verantwortliche Manager geändert wird, ist es wichtig, sicherzustellen, dass der neue verantwortliche Manager unterzeichnet die Erklärung zu Absatz 2 zum frühestmöglichen Zeitpunkt im Rahmen der Annahme durch die zuständige Behörde. Wenn diese Aktion nicht ausgeführt wird, wird die CAMO-Genehmigung oder das Luftfahrtunternehmenszertifikat ungültig.

M.A.705 Einrichtungen

Verordnung (EU) No 1321/2014

Die Organisation muss für das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement geeignete Büroräume an geeigneten Orten für das in Punkt M.A.706 angegebene Personal bereitstellen.

AMC M.A.705 Einrichtungen

ED Decision 2015/029/R

Büroräume muss so eingerichtet sein, dass die etablierten Betreiber, unabhängig davon, ob sie das Lufttüchtigkeitsmanagement, die Planung, die technischen Aufzeichnungen oder das Qualitätspersonal fortsetzen, ihre vorgesehenen Aufgaben auf eine Weise ausführen können, die zu guten Standards beiträgt. Im kleineren CAMO kann die zuständige Behörde zustimmen, dass diese Aufgaben von einem Büro aus ausgeführt werden, sofern sie davon überzeugt sind, dass ausreichend Platz vorhanden ist und dass jede Aufgabe ohne übermäßige Störung ausgeführt werden kann. Die Büroräume muss auch eine angemessene technische Bibliothek und Raum für die Konsultation von Dokumenten enthalten.

M.A.706 Anforderung an das Personal

Verordnung (EU) 2020/270

- (a) Die Organisation muss einen verantwortlichen Betriebsleiter benennen, der mit der Ermächtigung des Unternehmers ausgestattet ist, sicherzustellen, dass alle Tätigkeiten für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit diesem Anhang (Teil-M) bzw. Anhang Vb (Teil-ML) finanziert und ausgeführt werden können
- (b) Verbotene Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ist der in Buchstabe a genannte verantwortliche Manager die Person, die auch über die Befugnis verfügt, sicherzustellen, dass alle Tätigkeiten des Betreibers finanziert und ausgeführt werden können

nach dem Standard, der für die Ausstellung eines Luftfahrtunternehmenszertifikats erforderlich ist.

- (c) Eine Person oder eine Gruppe von Personen muss benannt werden, die dafür zuständig ist, dass die Organisation die geltenden Anforderungen an die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die Prüfung der Lufttüchtigkeit und die Fluggenehmigungen gemäß diesem Anhang (Teil-M) und Anhang Vb (Teil-ML) stets erfüllt. Diese Person(en) muss (müssen) dem verantwortlichen Betriebsleiter unterstellt sein.
- (d) Für zugelassene Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 benennt der verantwortliche Manager einen benannten Stelleninhaber. Diese Person ist gemäß Punkt (c) für die Verwaltung und Überwachung der fortgesetzten Lufttüchtigkeitstätigkeiten verantwortlich.
- (e) Der in Buchstabe d genannte benannte Stelleninhaber darf nicht von einer gemäß Teil 145 genehmigten Organisation im Auftrag des Betreibers beschäftigt werden, es sei denn, die zuständige Behörde hat dies ausdrücklich vereinbart.
- (f) Die Organisation muss über ausreichend qualifiziertes Personal für die erwartete Arbeit verfügen.
- (g) Alle Personen unter Punkt (c) und (d) müssen in der Lage sein, einschlägige Kenntnisse, Hintergründe und angemessene Erfahrungen im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen nachzuweisen.
- (h) Die Qualifikation aller Mitarbeiter, die an der Aufrechterhaltung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligt sind, ist aufzuzeichnen.
- (i) Organisationen, die Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.711(a)(4) und Punkt M.A.901 dieses Anhangs (Teil-M) bzw. Punkt ML.A.901(c) von Anhang Vb (Teil-ML) verlängern, müssen Personen benennen, die vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Behörde dazu berechtigt sind.
- (j) Die Organisation definiert und hält in der Erklärung zum fortlaufenden Lufttüchtigkeitsmanagement die Titel und Namen der Personen, auf die in den Punkten M.A.706 (a), M.A.706 (c), M.A.706 (d) und M.A.706 (i).
- k) Bei komplexen motorbetriebenen Luftfahrzeugen und bei Luftfahrzeugen, die von zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 eingesetzt werden, muss die Organisation die Kompetenz des Personals festlegen und kontrollieren, dass an der fortlaufenden Verwaltung der Lufttüchtigkeit, der Überprüfung der Lufttüchtigkeit und / oder der Lufttüchtigkeit beteiligt ist Qualitätsprüfungen nach einem Verfahren und einem von der zuständigen Behörde vereinbarten Standard.

AMC M.A.706 Anforderung an das Personal

ED Decision 2015/029/R

1. Die Person oder Personengruppe muss die Struktur des Managements für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Organisation repräsentieren und für alle Funktionen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich sein. Abhängig von der Größe des Betriebs und dem organisatorischen Aufbau können die Funktionen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unter einzelnen Managern aufgeteilt oder auf nahezu beliebige Weise kombiniert werden. Wenn jedoch ein Qualitätssicherungssystem vorhanden ist, muss es unabhängig von den anderen Funktionen sein.
2. Die tatsächliche Anzahl der zu beschäftigenden Personen und ihre erforderlichen Qualifikationen hängen von den auszuführenden Aufgaben und damit von der Größe und Komplexität des Personals ab Organisation (Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt, GeschäftsLuftfahrzeuge, Anzahl der Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugtypen, Komplexität des

-
- Luftfahrzeugs und seines Alters sowie für den gewerblichen Luftverkehr, Streckennetz, Linie oder Charter, ETOPS) sowie Umfang und Komplexität der Wartungsverträge. Folglich können die Anzahl der benötigten Personen und ihre Qualifikationen von Organisation zu Organisation sehr unterschiedlich sein, und eine einfache Formel, die das gesamte Spektrum der Möglichkeiten abdeckt, ist nicht durchführbar.
3. Damit die zuständige Behörde die Anzahl der Personen und ihre Qualifikationen akzeptieren kann, Eine Organisation muss eine Analyse der auszuführenden Aufgaben durchführen, die Art und Weise, in der sie diese Aufgaben aufteilen und / oder kombinieren möchte, angeben, wie sie Verantwortlichkeiten zuweisen beabsichtigt, und die Anzahl der Mitarbeiter / Stunden und die für die Ausführung der Aufgaben erforderlichen Qualifikationen festlegen Aufgaben. Mit Diese Analyse muss aktualisiert werden, wenn wesentliche Änderungen in Bezug auf die Anzahl und Qualifikation der benötigten Personen erforderlich sind.
 4. Die benannte Person oder Personengruppe muss über folgende Kenntnisse verfügen:
 - 4.1. praktische Erfahrung und Fachkenntnisse in der Anwendung von Flugsicherheitsstandards und sicheren Betriebspraktiken;
 - 4.2. umfassende Kenntnisse über:
 - (a) relevante Teile der betrieblichen Anforderungen und Verfahren,
 - (b) gegebenenfalls die Betriebsspezifikationen des AOC-Inhabers,
 - (c) die Notwendigkeit und den Inhalt der relevanten Teile des Betriebshandbuchs des AOC-Inhabers, wenn anwendbar;
 - 4.3. Kenntnisse über Qualitätssysteme;
 - 4.4. Fünf Jahre einschlägige Berufserfahrung, von denen mindestens zwei Jahre aus der Luftfahrtindustrie in einer geeigneten Position stammen muss;
 - 4.5. ein einschlägiger Ingenieurabschluss oder eine Qualifikation als Luftfahrzeugwartungstechniker mit zusätzlicher Ausbildung akzeptabel für die zuständige Behörde. „relevanter Ingenieurabschluss“ bezeichnet einen Ingenieurabschluss aus Luftfahrt-, Mechanik-, Elektro-, Elektronik-, Avionik- oder anderen Studien, die für die Wartung und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen / Luftfahrzeugkomponenten relevant sind. Die obige Empfehlung kann durch 5 Jahre zusätzliche Erfahrung zusätzlich zu den bereits bestehenden ersetzt werden empfohlen durch Absatz 4.4 oben. Diese 5 Jahre muss eine angemessene Kombination von Erfahrung in Aufgaben im Zusammenhang mit der Wartung von Luftfahrzeugen und / oder dem fortgesetzten Lufttüchtigkeitsmanagement und / oder der Überwachung solcher Aufgaben abdecken;
 - 4.6. Gründliche Kenntnis der Exposition der Organisation in Bezug auf das fortdauernde Lufttüchtigkeitsmanagement;
 - 4.7. Kenntnis einer relevanten Stichprobe von Die Luftfahrzeugtypen, die durch einen formalisierten Schulungskurs erworben wurden. Diese Kurse muss mindestens einem Niveau entsprechen, das Teil-66 Anhang II, Stufe 1, Allgemeine Vertrautheit entspricht, und können von einer Teil-147-Organisation, vom Hersteller oder von einer anderen von der zuständigen Behörde akzeptierten Organisation vermittelt werden. „Relevante Stichprobe“ bedeutet, dass diese Die Kurse muss typische Systeme abdecken, die in diesen Luftfahrzeugen enthalten sind und im Geltungsbereich der Genehmigung liegen. Für alle Ballons und alle anderen Luftfahrzeuge mit einem MTOM von 2730 kg und darunter können die formalisierten Schulungskurse durch den Nachweis von Wissen ersetzt werden. Dieses Wissen kann durch dokumentierte Nachweise oder durch eine von der zuständigen Behörde durchgeführte Bewertung nachgewiesen werden. Diese Bewertung muss aufgezeichnet werden.
 - 4.8. Kenntnis der Wartungsmethoden.
 - 4.9. Kenntnis der geltenden Vorschriften.
-

AMC M.A.706(a) Anforderung an das Personal

ED Decision 2015/029/R

Unter verantwortlichem Manager ist normalerweise der Chief Executive Officer des CAMO zu verstehen, der aufgrund seiner Position die Gesamtverantwortung (einschließlich insbesondere der finanziellen Verantwortung) für die Führung der Organisation trägt. Der verantwortliche Manager kann der verantwortliche Manager für mehr als eine Organisation sein und muss nicht über technische Kenntnisse verfügen. Wenn der verantwortliche Manager nicht der Chief Executive Officer ist, muss der zuständigen Behörde versichert werden, dass ein solcher Accountable Manager direkten Zugang zum Chief Executive Officer hat und über eine ausreichende Mittelzuweisung für die Lufttüchtigkeit verfügt.

AMC M.A.706(e) Anforderung an das Personal

ED Decision 2015/029/R

1. Die zuständige Behörde des Betreibers muss nur dann akzeptieren, dass der benannte Stelleninhaber bei der gemäß Teil 145 zugelassenen Organisation angestellt ist, wenn sich herausstellt, dass er die einzige verfügbare kompetente Person ist, die diese Funktion innerhalb eines Praktikums ausüben kann Arbeitsabstand zu den Büros des Betreibers.
2. Dieser Absatz gilt nur für vertraglich vereinbarte Wartungsarbeiten und betrifft daher nicht Situationen, in denen die gemäß Teil 145 genehmigte Organisation und der Betreiber dieselbe Organisation sind.

AMC M.A.706(f) Anforderung an das Personal

ED Decision 2020/002/R

Das technische Personal von CAMO muss zusätzliche Schulungen zur Sicherheit von Kraftstofftanks sowie zugehörige Inspektionsstandards und Wartungsverfahren benötigen, insbesondere das Personal, das mit der Verwaltung von CDCCL, der Bewertung des Service Bulletins, der Arbeitsplanung und der Verwaltung von den Instandhaltungsprogrammen erfasst ist. Die EASA-Leitlinien für die Schulung des CAMO-Personals sind in Anhang XII zu AMC M.A.706 (f) und AMC1 M.B.102 (c) enthalten.

AMC M.A.706(i) Anforderung an das Personal

ED Decision 2020/002/R

Die Genehmigung der Ausstellung durch die zuständige Behörde, die in M.A.704 (a) 3 die Liste der Mitarbeiter von M.A.706 (i) enthält, stellt ihre formelle Annahme durch die zuständige Behörde und auch ihre formelle Genehmigung durch die Organisation dar.

Mitarbeiter zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit werden automatisch anerkannt als Personen, die befugt sind, ein Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikat gemäß M.A.711 (a) 4 und M.A.901 (f) bzw. M.A.901 (c) zu verlängern.

AMC M.A.706(k) Anforderung an das Personal

ED Decision 2015/029/R

Angemessene anfängliche und wiederkehrende Schulungen muss bereitgestellt und aufgezeichnet werden, um eine kontinuierliche Kompetenz sicherzustellen

M.A.707 Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit

Verordnung (EU) 2020/270

- (a) Für den Erhalt der Genehmigung zur Durchführung von Prüfungen der Lufttüchtigkeit und gegebenenfalls zur Erteilung von Fluggenehmigungen muss ein genehmigtes Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit über geeignetes Personal für die Prüfung der

Lufttüchtigkeit verfügen, damit es Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder Empfehlungen nach Anhang I (Teil-M) Abschnitt A Unterabschnitt I und gegebenenfalls eine Fluggenehmigung nach Punkt M.A.711(c) erteilen kann.

1. Für Luftfahrzeuge, die mit zugelassener Luft verwendet werden Beförderer gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und Luftfahrzeuge über 2730 kg MTOM, ausgenommen Luftballons, müssen diese Mitarbeiter Folgendes erworben haben:
 - (a) mindestens 5 Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und
 - (b) eine entsprechende Lizenz gemäß Anhang III (Teil-66) oder ein Luftfahrtabschluss oder ein nationales Äquivalent und
 - (c) eine formelle Ausbildung zur Instandhaltung der Luftfahrt und
 - (d) eine Position innerhalb der zugelassenen Organisation mit angemessenen
 - (e) Ungeachtet der Punkte (a) bis (d) kann die in Punkt M.A.707 (a) 1 (b) festgelegte Anforderung durch 5 Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ersetzt werden, zusätzlich zu den bereits in Punkt M.A.707 (a) 1 (a) geforderten.

 2. Für Luftfahrzeuge, die nicht von zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 von 2730 kg MTOM und darunter verwendet werden, und Luftballons müssen diese Mitarbeiter Folgendes erworben haben:
 - (a) mindestens 3 jahrelange Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und
 - (b) eine entsprechende Lizenz gemäß Anhang III (Teil-66) oder einen Luftfahrtabschluss oder ein nationales Äquivalent und
 - (c) eine angemessene Ausbildung in der Luftfahrtwartung und
 - (d) eine Position innerhalb der zugelassenen Organisation mit angemessenen Verantwortlichkeiten:
 - (e) Ungeachtet der Punkte (a) bis (d) kann die in Punkt M.A.707 (a) 2 (b) festgelegte Anforderung durch 4 Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ersetzt werden I zu den bereits unter Punkt M.A.707 (a) 2 (a) geforderten.

 - (b) Mitarbeiter der Lufttüchtigkeitsprüfung, die von der zugelassenen Organisation für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ernannt wurden, können nur dann eine Genehmigung von der zugelassenen Organisation für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erhalten, wenn sie von der zuständigen Behörde nach zufriedenstellendem Abschluss einer Prüfung der Lufttüchtigkeit unter Aufsicht der zuständigen Behörde oder unter Aufsicht offiziell akzeptiert wurden des Personals zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit der Organisation nach einem von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren.
 - (c) Die Organisation stellt sicher, dass das Personal für die Überprüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen nachweisen kann, dass es in jüngster Zeit weiterhin Erfahrung im Management der Lufttüchtigkeit hat.
 - (d) Das Personal zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit wird identifiziert, indem jede Person in der Ausstellung über das Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zusammen mit ihrer Referenz zur Genehmigung der Lufttüchtigkeitsprüfung aufgeführt wird.
 - (e) Die Organisation führt ein Protokoll über alle Mitarbeiter zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit, dass Einzelheiten zu jeder geeigneten Qualifikation sowie eine Zusammenfassung der einschlägigen Erfahrungen und Schulungen im Bereich des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sowie eine Kopie der Genehmigung enthalten. Dieses
-

Protokoll wird bis zwei Jahre nach dem Verlassen der Organisation durch die Mitarbeiter der Lufttüchtigkeitsprüfung aufbewahrt.

AMC M.A.707(a) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

1. Personal für die Überprüfung der Lufttüchtigkeit ist nur erforderlich, wenn der CAMO die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach M.A.711 (b) und gegebenenfalls die Erlaubnis zum Fliegen von M.A.711 (c) gewährt werden soll.
2. "Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit" bedeutet eine geeignete Kombination von Erfahrung in Aufgaben im Zusammenhang mit der Wartung und / oder dem Management der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und / oder der Überwachung solcher Aufgaben.
3. Eine Person, die gemäß AMC M.A.706 Unterabsatz 4.5 qualifiziert ist, muss als gleichwertig mit einem Luftfahrabschluss angesehen werden.
4. Eine entsprechende Lizenz in Übereinstimmung mit Anhang III (Teil-66) ist eine der folgenden:
 - eine Lizenz der Kategorie B1 in der Unterkategorie des geprüften Luftfahrzeugs oder
 - eine Lizenz der Kategorie B2 oder C oder
 - im Fall von drucklosen Kolbenmotorflugzeugen von 2000 kg MTOM und darunter eine Lizenz der Kategorie B3
 - im Fall von Segelflugzeugen, angetriebenen Segelflugzeugen, ELA1-Luftfahrzeugen, Ballons und Luftschiffen eine Lizenz der Kategorie L in der entsprechenden Unterkategorie.
Es ist nicht erforderlich, die Erfahrung zu den Anforderungen von Anhang III (Teil-66) zum Zeitpunkt der Überprüfung haben.
5. Um eine Position mit angemessenen Verantwortlichkeiten zu bekleiden, muss das Personal für die Überprüfung der Lufttüchtigkeit eine Position in der Organisation haben, die vom Lufttüchtigkeitsmanagementprozess unabhängig ist oder über die Gesamtautorität für die Lufttüchtigkeit verfügt Managementprozess eines kompletten Luftfahrzeugs.
Die Unabhängigkeit vom Lufttüchtigkeitsmanagementprozess kann unter anderem dadurch erreicht werden, dass:
 - die Berechtigung zur Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen nur für Luftfahrzeuge erteilt wird, für die die Person nicht an deren Management teilgenommen hat. Zum Beispiel die Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen für eine bestimmte Modellreihe, während Sie am Lufttüchtigkeitsmanagement einer anderen Modellreihe beteiligt sind.
 - Unterorganisationen mit Teil-145 / M.A. Unterabschnitt F / Teil-CAO-Zulassung kann Wartungspersonal aus seinem Teil-145 / M.A. benennen. Unterabschnitt F / Teil-CAO-Organisation als Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal, sofern sie nicht am Lufttüchtigkeitsmanagement des Luftfahrzeugs beteiligt sind. Dieses Personal muss nicht an der Freigabe dieses bestimmten Luftfahrzeugs (außer Wartungsarbeiten) beteiligt gewesen sein durchgeführt während der physischen Vermessung des Luftfahrzeugs oder als Ergebnis von Befunden, die während einer solchen physischen Vermessung entdeckt wurden), um mögliche Interessenkonflikte zu vermeiden.
 - Nominierung als Personal für die Überprüfung der Lufttüchtigkeit aus der Qualitätsabteilung der CAMO.

Gesamtbehörde für den Prozess des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von vollständigen Luftfahrzeugen kann unter anderem erreicht werden durch:

-
- Benennung des verantwortlichen Betriebsleiters oder des benannten Postinhabers als Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal.
 - Befugnis zur Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen nur für bestimmte Luftfahrzeuge, für die die Person für die vollständige Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich ist Managementprozess.
 - Bei Ein-Mann-Organisationen hat diese Person immer die Gesamtautorität. Dies bedeutet, dass diese Person als Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal nominiert werden kann

AMC M.A.707(a)(1) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2016/011/R

Für alle Luftfahrzeuge, die von Luftfahrtunternehmen verwendet werden, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen sind, und für alle anderen Luftfahrzeuge außer Ballons über 2730 kg MTOM bedeutet eine formelle Schulung zur Wartung der Luftfahrt eine Schulung (intern oder extern), die durch folgende Nachweise gestützt wird Themen:

- Relevante Teile der anfänglichen und fortdauernden Lufttüchtigkeitsvorschriften.
- Relevante Teile der betrieblichen Anforderungen und Verfahren, falls zutreffend.
- Aufstellung der Organisation zur Aufrechterhaltung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit Trainingskurs.
- Diese Kurse muss mindestens dem Niveau von Teil-66 Anhang III Level 1 Allgemeine Vertrautheit entsprechen und können von einer Teil-147-Organisation, vom Hersteller oder von einer anderen von der zuständigen Behörde akzeptierten Organisation vermittelt werden. „Relevante Stichprobe“ bedeutet, dass Diese Kurse muss typische Systeme abdecken, die in diesen Luftfahrzeugen enthalten sind und im Rahmen der Genehmigung liegen
- Wartungsmethoden.

AMC M.A.707(a)(2) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2016/011/R

Für alle Ballons und alle anderen Luftfahrzeuge mit einem MTOM von 2730 kg und weniger, die nicht von Luftfahrtunternehmen verwendet werden, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen sind:

1. „Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ kann entweder Vollzeit oder Teilzeit sein als professionell oder auf freiwilliger Basis.
2. Angemessene Ausbildung in der Luftfahrtwartung bedeutet nachgewiesene Kenntnisse der folgenden Themen:
 - Relevante Teile der anfänglichen und fortdauernden Lufttüchtigkeitsvorschriften.
 - Relevante Teile der betrieblichen Anforderungen und Verfahren, falls zutreffend. - Das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement der Organisation Exposition
 - Kenntnis einer relevanten Stichprobe des Luftfahrzeugtyps (der Luftfahrzeugtypen), die durch Ausbildung und / oder Berufserfahrung erworben wurden. Dieses Wissen muss mindestens dem Niveau von Teil-66 Anhang III Level 1 Allgemeine Vertrautheit entsprechen und kann von einer Teil-147-Organisation, vom Hersteller oder von einer anderen von der zuständigen Behörde akzeptierten Organisation vermittelt werden.
 - „Relevante Stichprobe“ bedeutet Diese Kurse muss typische Systeme abdecken, die in diesen Luftfahrzeugen enthalten sind und in den Geltungsbereich der Genehmigung fallen.

- Wartungsmethoden.

Dieses Wissen kann durch dokumentierte Nachweise oder durch eine Bewertung nachgewiesen werden, die von der zuständigen Behörde oder von anderen bereits in der Organisation zugelassenen Mitarbeitern zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit durchgeführt wird in Übereinstimmung mit genehmigten Verfahren. Diese Bewertung muss aufgezeichnet werden

AMC M.A.707(b) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2015/029/R

Die formelle Annahme des Personals zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit durch die zuständige Behörde wird durch das entsprechende EASA-Formular 4 gewährt.

Wenn die Überprüfung der Lufttüchtigkeit unter Aufsicht des vorhandenen Personals zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit durchgeführt wird, muss der zuständigen Behörde zusammen mit dem EASA-Formular 4 Nachweise vorgelegt werden. Wenn dies zufrieden ist, stellt die zuständige Behörde die formelle Annahme über das EASA-Formular 4 aus.

Sobald das Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal von der zuständigen Behörde akzeptiert wurde, stellt die Aufnahme ihres Namens in die Ausstellung (siehe MA704 (a) 5) die formelle Annahme dar Genehmigung durch die Organisation.

AMC M.A.707(c) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2015/029/R

Um die Gültigkeit der Genehmigung des Lufttüchtigkeitsprüfungspersonals aufrechtzuerhalten, muss das Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal entweder:

- alle zwei Jahre mindestens sechs Monate lang an der Fortsetzung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligt gewesen sein oder
- mindestens eine Lufttüchtigkeitsprüfung durchgeführt haben Zeitraum der letzten zwölf Monate.

Um die Gültigkeit der Genehmigung wiederherzustellen, muss das Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal eine zufriedenstellende Prüfung der Lufttüchtigkeit unter Aufsicht der zuständigen Behörde oder, falls von der zuständigen Behörde akzeptiert, unter der Aufsicht einer anderen Behörde durchführen gültiges autorisiertes Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal der betreffenden Organisation für das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement gemäß einem genehmigten Verfahren.

AMC M.A.707(e) Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2015/029/R

Der Mindestinhalt des Personaldatensatzes zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit muss sein:

- Name,
- Geburtsdatum,
- Grundbildung,
- Erfahrung,
- Luftfahrtabschluss und / oder Teil-66-Qualifikation und / oder national anerkannte Qualifikation des Wartungspersonals,
- Erstausbildung erhalten,
- Art der Ausbildung erhalten,
- Fortbildung erhalten,
- Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und innerhalb der Organisation,

- Verantwortlichkeiten der aktuellen Rolle in der Organisation:
- Kopie der Autorisierung.

M.A.708 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Verordnung (EU) 2020/270

- (a) Die Organisation muss sicherstellen, dass die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit Abschnitt A Unterabschnitt C dieses Anhangs (Teil-M) bzw. mit Abschnitt A Unterabschnitt C des Anhangs Vb (Teil-ML) durchgeführt wird.
- b) Für jedes verwaltete Luftfahrzeug muss die genehmigte Organisation für das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement:
1. sicherstellen, dass ein Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm einschließlich aller anzuwendenden Zuverlässigkeitsprogramme nach Punkt M.A.302 dieses Anhangs (Teil-M) bzw. Punkt ML.A.302 von Anhang Vb (Teil-ML) entwickelt und überwacht wird,
 2. im Fall von Luftfahrzeugen, die nicht von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, dem gemäß Punkt M.A.201 dieses Anhangs (Teil-M) bzw. Punkt ML.A.201 von Anhang Vb (Teil-ML) verantwortlichen Eigentümer oder Betreiber ein Exemplar des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms zur Verfügung stellen,
 3. die Genehmigung von Änderungen und Reparaturen verwalten,
 4. sicherstellen, dass die gesamte Instandhaltung in Übereinstimmung mit dem genehmigten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm durchgeführt und gemäß Abschnitt A Unterabschnitt H dieses Anhangs (Teil-M) bzw. Abschnitt A Unterabschnitt H des Anhangs Vb (Teil-ML) freigegeben wird,
 5. sicherstellen, dass alle geltenden Lufttüchtigkeitsanweisung eingehalten werden und Betriebsrichtlinien mit anhaltenden Auswirkungen auf die Lufttüchtigkeit werden angewendet.
 6. Sicherstellen, dass alle während der geplanten Wartung entdeckten oder gemeldeten Mängel von einem entsprechend zugelassenen Instandhaltungsbetrieb behoben werden.
 7. Sicherstellen, dass das Luftfahrzeug bei Bedarf zu einem entsprechend zugelassenen Instandhaltungsbetrieb gebracht wird.
 8. Koordinieren Sie die planmäßige Wartung, die Anwendung der Lufttüchtigkeitsanweisungen, den Austausch von Teilen mit begrenzter Lebensdauer und die Inspektion der Komponenten, um sicherzustellen, dass die Arbeiten ordnungsgemäß ausgeführt werden.
 9. Verwalten und archivieren Sie alle fortlaufenden Lufttüchtigkeitsaufzeichnungen und / oder das technische Protokoll des Betreibers.
 10. Stellen Sie sicher, dass die Massen- und Bilanzrechnung den aktuellen Status des Luftfahrzeugs widerspiegelt.
- (c) Im Fall von technisch komplizierten motorgetriebenen oder im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen oder von Luftfahrzeugen, die im gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb oder im gewerblichen Flugbetrieb von ATO oder DTO eingesetzt werden, muss das CAMO, sofern es nicht ordnungsgemäß nach Anhang II (Teil-145) oder Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil-M) oder Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigt ist, in Absprache mit dem Betreiber einen schriftlichen Instandhaltungsvertrag mit einer Organisation, die nach Anhang II (Teil-145) oder Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil-M) oder des Anhangs Vd (Teil-CAO) genehmigt ist,

oder mit einem anderen Betreiber schließen, in dem die in den Punkten M.A.301(b), M.A.301(c), M.A.301(f) und M.A.301(g) dieses Anhangs (Teil-M), oder in den Punkten ML.A.301(b) bis (e) des Anhangs Vb (Teil-ML) genannten Funktionen festgelegt werden, wobei gewährleistet sein muss, dass die gesamte Instandhaltung letztlich von einem nach Anhang II (Teil-145) oder Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil-M) oder Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchgeführt wird, und die Unterstützung der Qualitätssicherung nach Punkt M.A.712(b) dieses Anhangs (Teil-M) festgelegt ist.

- (d) Ungeachtet Punkt c kann der Vertrag in Form von einzelnen Arbeitsaufträgen an den nach Anhang II (Teil-145) oder Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil-M) oder Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigten Instandhaltungsbetrieb vergeben werden, wenn
1. es sich um ein Luftfahrzeug handelt, bei dem eine nicht planmäßige „Line Maintenance“ erforderlich ist,
 2. es sich um die Instandhaltung von Komponenten, einschließlich Motoreninstandhaltung handelt.

GM M.A.708 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2016/011/R

Das CAMO muss über ausreichende Kenntnisse des Konstruktionsstatus (Typenspezifikation, Kundenoptionen, Lufttüchtigkeitsanweisungen (ADs), Lufttüchtigkeitsbeschränkungen in den Luftfahrzeuganweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Änderungen, größere Reparaturen, Betriebsausrüstung) sowie der erforderlichen und durchgeführten Wartung verfügen. Der Status der Luftfahrzeugkonstruktion und -wartung muss angemessen dokumentiert werden, um die Leistung des Qualitätssicherungssystems zu unterstützen.

Für CS-25-Luftfahrzeuge muss eine angemessene Kenntnis der Lufttüchtigkeitsbeschränkungen die in CS-25 Buch 1, Anhang H, Absatz H25.4 enthaltenen abdecken und Lufttüchtigkeitsbeschränkungen des Kraftstofftanksystems, einschließlich kritischer Einschränkungen der Konstruktionskonfigurationskontrolle (CDCCL).

AMC M.A.708(b)3 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2015/029/R

Bei der Verwaltung der Genehmigung von Änderungen oder Reparaturen muss die Organisation sicherstellen, dass Einschränkungen bei der Konfiguration kritischer Entwurfskonfigurationen berücksichtigt werden.

GM M.A.708(b)(4) Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2016/011/R

Diese Anforderung bedeutet, dass die CAMO dafür verantwortlich ist, zu bestimmen, welche Wartung erforderlich ist, wann sie von wem und nach welchem Standard durchgeführt werden muss, um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs sicherzustellen.

AMC1 M.A.708(c) Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

1. Bei komplexen motorgetriebenen Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugen, die für CAT-Operationen verwendet werden, Luftfahrzeugen, die für kommerzielle Spezialoperationen verwendet werden, und Luftfahrzeugen, die von kommerziellen ATO verwendet werden, sehen die Bestimmungen von M.A.201 vor, dass eine CAMO erforderlich ist. Diese CAMO ist für die Fortführung verantwortlich Lufttüchtigkeitsmanagement und dies schließt die in den M.A.301-Punkten (2), (3), (5) und (6) angegebenen Aufgaben ein. Wenn die CAMO nicht über die

-
- entsprechende Genehmigung des Instandhaltungsbetriebs verfügt, muss die CAMO einen Vertrag mit der / den entsprechenden Organisationen abschließen.
2. Die CAMO trägt die Verantwortung für den lufttüchtigen Zustand des Luftfahrzeugs, für das sie das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement durchführt. Daher muss vor dem geplanten Flug sichergestellt sein, dass alle erforderlichen Wartungsarbeiten ordnungsgemäß durchgeführt wurden.
 3. Die CAMO muss sich mit dem Betreiber über den Prozess der Auswahl eines Instandhaltungsbetriebes einigen, bevor ein Vertrag mit einem Instandhaltungsbetrieb geschlossen wird.
 4. dass die CAMO eine gemäß Unterabschnitt für Teil 145 genehmigte Instandhaltungsbetrieb beauftragt hat, muss sie nicht daran hindern, in den Wartungseinrichtungen einen Aspekt der vertraglich vereinbarten Arbeiten zu überprüfen, um ihre Verantwortung für die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zu erfüllen.
 5. Der Vertrag zwischen der CAMO und Die Instandhaltungsorganisation (en) muss die Verantwortlichkeiten und die von jeder Partei auszuführenden Arbeiten detailliert festlegen.6. Sowohl die Spezifikation der Arbeiten als auch die Zuweisung von Verantwortlichkeiten muss klar, eindeutig und ausreichend detailliert sein, um sicherzustellen, dass keine Missverständnisse zwischen den Parteien auftreten besorgt, dass dies zu einer Situation führen könnte, in der sich die Arbeit auswirkt Die Lufttüchtigkeit oder Wartungsfreundlichkeit von Luftfahrzeugen wird oder wird nicht ordnungsgemäß durchgeführt.
 7. Besondere Aufmerksamkeit muss den Verfahren und Verantwortlichkeiten gewidmet werden, um sicherzustellen, dass alle Wartungsarbeiten durchgeführt, Servicebulletins analysiert und Entscheidungen über deren Durchführung getroffen werden pünktlich durchgeführt und dass alle Arbeiten, einschließlich nicht obligatorischer Änderungen, an genehmigten Daten und den neuesten Standards durchgeführt werden.
 8. Anhang XI zu diesem AMC enthält weitere Einzelheiten zu diesem Thema.

AMC2 M.A.708(c) Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2016/011/R

WARTUNGSVERTRAG MIT EINEM ANDEREN CAMO / BETREIBER

1. Der Zweck von M.A.708 (c) besteht darin, sicherzustellen, dass alle Wartungsarbeiten von einem entsprechend zugelassenen Instandhaltungsbetrieb durchgeführt werden. Es ist möglich, einen anderen Betreiber / CAMO (sekundären Betreiber / CAMO) zu beauftragen, der keine Genehmigung der Instandhaltungsbetrieb besitzt, wenn nachgewiesen wird, dass ein solcher Vertrag im Interesse des CAMO liegt, indem die Verwaltung seiner Wartung vereinfacht wird, und der CAMO behält einen Vertrag angemessene Kontrolle darüber. In diesem Fall muss die Ausstellung zur Aufrechterhaltung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit geeignete Verfahren enthalten, um sicherzustellen, dass alle Wartungsarbeiten letztendlich von zugelassenen Instandhaltungsbetrieben gemäß den Daten des CAMO pünktlich durchgeführt werden. Insbesondere müssen die Verfahren des Qualitätssicherungssystems einen großen Schwerpunkt auf die Überwachung der Einhaltung der oben genannten Bestimmungen legen. Die Liste der zugelassenen Instandhaltungsbetrieben oder ein Verweis auf diese Liste muss in die Ausstellung zur fortlaufenden Lufttüchtigkeitskontrolle der CAMO aufgenommen werden.
2. Dieser Vertrag muss die CAMO nicht daran hindern, sicherzustellen, dass alle Wartungsarbeiten von entsprechend zugelassenen Organisationen durchgeführt werden, die die MA einhalten 201

Fortsetzung der Anforderungen an die Lufttüchtigkeitsverantwortung. Typische Beispiele für solche Vorkehrungen sind die folgenden:

- **Komponentenwartung:**
Die CAMO hält es möglicherweise für angemessener, wenn ein Hauptauftragnehmer (der Sekundärbetreiber / CAMO) die Komponenten an entsprechend zugelassene Organisationen versendet. Sie können sich auch verschiedene Arten von Komponenten an verschiedene Instandhaltungsbetrieben senden, die gemäß Teil 145 zugelassen sind. Der Vorteil für das CAMO besteht darin, dass die Verwaltung der Wartung durch einen einzigen Ansprechpartner für die Wartung der Komponenten vereinfacht wird. Das CAMO ist weiterhin dafür verantwortlich, dass alle Wartungsarbeiten von Instandhaltungsbetrieben durchgeführt werden, die gemäß Teil 145 und gemäß den genehmigten Standards genehmigt wurden.
- **Wartung von Luftfahrzeugen, Triebwerken und Komponenten:**
Das CAMO möchte möglicherweise einen Wartungsvertrag mit einem sekundären Betreiber / CAMO nicht gemäß Teil 145 für denselben Luftfahrzeugtyp zugelassen. Ein typischer Fall ist der eines trocken geleasteten Luftfahrzeugs zwischen Betreibern, bei dem die Parteien es aus Gründen der Konsistenz oder Kontinuität (insbesondere aus kurzfristigen Leasingverträgen) für angemessen halten, das Luftfahrzeug unter der aktuellen Wartungsvereinbarung zu halten. Wenn an dieser Vereinbarung verschiedene von Teil 145 zugelassene Auftragnehmer beteiligt sind, ist es für den Leasingnehmer CAMO möglicherweise einfacher, einen einzigen Wartungsvertrag mit dem Leasinggeber / CAMO abzuschließen. Unabhängig davon, welche Art von akzeptablem Wartungsvertrag abgeschlossen wird, muss das CAMO das gleiche Maß an Kontrolle über die vertraglich vereinbarte Wartung ausüben, insbesondere durch die in M.A.712 genannte Gruppe von Personen und das Qualitätssystem zur Aufrechterhaltung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach M.A.706 (c).

GM M.A.708(c) Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2016/011/R

Für die Instandhaltung von Leitungen kann das tatsächliche Layout der IATA-Standard-Bodenabfertigungsvereinbarung als Grundlage verwendet werden. Dies schließt jedoch nicht aus, dass der CAMO sicherstellt, dass der Vertragsinhalt akzeptabel ist, und insbesondere, dass der Vertrag es der CAMO ermöglicht, seinen Vertrag ordnungsgemäß auszuüben. Diejenigen Teile des Vertrags, die keine Auswirkungen auf die technischen oder betrieblichen Aspekte der Lufttüchtigkeit haben, fallen nicht in den Geltungsbereich dieses Absatzes.

AMC M.A.708(d) Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2016/011/R

In diesem Absatz wird beabsichtigt, dass Wartungsverträge nicht erforderlich sind, wenn in der Erklärung zum fortlaufenden Lufttüchtigkeitsmanagement festgelegt ist, dass die betreffende Wartungstätigkeit durch einmalige Arbeitsaufträge bestellt werden kann. Dies umfasst die außerplanmäßige Wartung von Leitungen und kann auch die Wartung von Komponenten bis hin zu Motoren umfassen, sofern die Wartung durch Arbeitsaufträge sowohl hinsichtlich des Volumens als auch der Komplexität verwaltet werden kann. Es ist zu beachten, dass dieser Absatz impliziert, dass selbst wenn die Basiswartung von Fall zu Fall bestellt wird, ein schriftlicher Wartungsvertrag vorliegen muss.

M.A.709 Dokumentation

Verordnung (EU) 2020/270

- (a) Das genehmigte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss bei der Durchführung der in Punkt M.A.708 dieses Anhangs (Teil-M) genannten Aufgaben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit über aktuelle anwendbare Instandhaltungsunterlagen nach Punkt M.A.401 dieses Anhangs (Teil-M) oder Punkt ML.A.401 des Anhangs Vb (Teil-ML) verfügen und diese anwenden. Diese Unterlagen können vom Eigentümer oder vom Betreiber bereitgestellt werden, vorbehaltlich des Abschlusses eines entsprechenden Vertrags mit dem Eigentümer oder Betreiber. In diesem Fall braucht das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit solche Unterlagen nur für die Laufzeit des Vertrags aufzubewahren, sofern Punkt M.A.714 dieses Anhangs (Teil-M) nichts anderes vorschreibt.
- (b) Für Luftfahrzeuge, die nicht von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen genutzt werden, kann das genehmigte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit „Baseline“- und/oder „Generic“-Instandhaltungsprogramme erstellen, um die Erstgenehmigung oder die Erweiterung des Genehmigungsumfangs zu ermöglichen, ohne dass die in Anlage I dieses Anhangs (Teil-M) bzw. Anlage I von Anhang Vb (Teil-ML) genannten Verträge vorliegen. Ungeachtet dieser „Baseline“ und „Generic“-Instandhaltungsprogramme muss rechtzeitig vor Ausübung der in Punkt M.A.711 dieses Anhangs (Teil-M) genannten Rechte ein angemessenes Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm im Einklang mit Punkt M.A.302 dieses Anhangs (Teil-M) bzw. Punkt ML.A.302 des Anhangs Vb (Teil-ML) erstellt werden.

AMC M.A.709 Dokumentation

ED Decision 2016/011/R

Bei Verwendung der vom Kunden bereitgestellten Instandhaltungsunterlagen ist der CAMO dafür verantwortlich, dass diese Daten aktuell sind. Infolgedessen muss es im Verfahren mit dem Kunden geeignete Verfahren oder Bestimmungen festlegen.

Der Satz „...“, sofern dies nicht durch Punkt M.A.714 vorgeschrieben ist“ bedeutet insbesondere die Notwendigkeit, eine Kopie des Kunden aufzubewahren Daten, die zur Durchführung fortlaufender Lufttüchtigkeitsaktivitäten während der Vertragslaufzeit verwendet wurden.

-Instandhaltungsprogramm „Basis“: Es handelt sich um ein -Instandhaltungsprogramm, das für einen bestimmten Luftfahrzeugtyp entwickelt wurde und gegebenenfalls dem Bericht des Wartungsprüfungsausschusses (MRB) und der Wartung des Inhabers des Musterzertifikats folgt Planungsdocument (MPD), die relevanten Kapitel des Wartungshandbuchs oder andere Instandhaltungsunterlagen mit Informationen zur Planung.

Allgemeines-Instandhaltungsprogramm:

Es handelt sich um ein Instandhaltungsprogramm, das für eine Gruppe ähnlicher Luftfahrzeugtypen entwickelt wurde. Diese Programme muss auf der gleichen Art von Anweisungen basieren wie das Basis-Instandhaltungsprogramm.

Beispiele für "generische" -Instandhaltungsprogramme könnten die Cessna 100-Serie sein (einschließlich Cessna 150, 172, 177 usw.). "Baseline" - und "generische" Instandhaltungsprogramme gelten nicht für ein bestimmtes Kennzeichen eines Luftfahrzeugs, sondern für einen Luftfahrzeugtyp oder eine Gruppe und muss der zuständigen Behörde vor der erstmaligen Genehmigung und vor der Erweiterung des Geltungsbereichs einer bestehenden Organisationsgenehmigung zur Verfügung stehen. Die zuständige Behörde ist sich des Umfangs und der Komplexität der Aufgaben bewusst, die vor Erteilung einer Organisationsgenehmigung oder Änderung der Genehmigung verwaltet werden. Nach dieser Erstgenehmigung, wenn ein Eigentümer / Betreiber unter Vertrag genommen wird, das Basis- oder allgemeine -Instandhaltungsprogramm; kann gegebenenfalls verwendet werden, um das -Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug M.A.302 zu erstellen, das die zusätzlichen Wartungsaufgaben enthält und diejenigen angibt, die für ein bestimmtes Luftfahrzeugkennzeichen nicht zutreffen. Dies kann erreicht werden, indem dem Basis- / allgemeinen -Instandhaltungsprogramm für jede Luftfahrzeugregistrierung ein Anhang hinzugefügt wird, in dem

angegeben wird, welche Aufgaben hinzugefügt werden und welche nicht anwendbar sind.

Dies führt zu einem für jeden Kunden spezifischen Instandhaltungsprogramm. Dies bedeutet jedoch nicht, dass diese Anpassung für jede vertraglich vereinbarte Luftfahrzeugregistrierung durchgeführt werden muss. Der Grund dafür ist, dass der Kunde möglicherweise bereits über ein genehmigtes Instandhaltungsprogramm verfügt, das in diesem Fall von der Organisation für das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement verwendet werden muss, um die fortdauernde Lufttüchtigkeit solcher Luftfahrzeuge zu verwalten.

Fortgesetzte Organisationen für das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit können eine Genehmigung für die indirekte Genehmigung einholen, um dies zu tun. Änderung des oben genannten Instandhaltungsprogramms gemäß M.A.302 (c) Das indirekte Genehmigungsverfahren muss Bestimmungen enthalten, um der zuständigen Behörde mitzuteilen, dass ein für einen Kunden spezifisches Instandhaltungsprogramm erstellt wurde. Der Grund dafür ist, dass gemäß M.A.704 (a) 9 für Luftfahrzeuge, die nicht von Luftfahrtunternehmen verwendet werden, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen sind, die Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME) nur den Verweis auf die Basislinie enthalten muss / generisches - Instandhaltungsprogramm.

GM M.A.709 Dokumentation

ED Decision 2015/029/R

Absatz M.A.709 (a) bezieht sich auf fortgesetzte Lufttüchtigkeitsaufgaben gemäß M.A.708. Infolgedessen umfasst dies fortgesetzte Aufgaben des Das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, jedoch keine Lufttüchtigkeitsprüfungen.

Die Anforderungen an die Lufttüchtigkeitsprüfung sind in M.A.710 festgelegt, und die Anforderungen für die entsprechende Aufbewahrung von Aufzeichnungen sind in M.A.714 enthalten.

M.A.710 Prüfung der Lufttüchtigkeit

Verordnung (EU) 2020/270

Führt die nach Punkt M.A.711(b) dieses Anhangs (Teil-M) genehmigte Organisation Prüfungen der Lufttüchtigkeit durch, müssen diese nach Punkt M.A.901 dieses Anhangs (Teil-M) bzw. nach Punkt M.L.A.903 des Anhangs Vb (Teil-ML) erfolgen.“

GM M.A.710 Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

Verantwortlichkeiten des Personals zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit:

Das Folgende ist eine Zusammenfassung der Anforderungen in M.A.710 sowie der zugehörigen AMCs und Anhänge in Bezug auf die Verantwortlichkeiten des Personals zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit:

- Das Personal zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit ist sowohl für die Durchführung des Dokuments als auch für die Durchführung verantwortlich physische Untersuchung.
- Die Verfahren müssen von der CAMO festgelegt werden, um die Lufttüchtigkeitsprüfung einschließlich der Tiefe der Probenahmen durchzuführen (siehe Anhang V zu AMC1M.A.704, Absätze 4.2 und 4.3).
- Die Verfahren müssen sehr deutlich machen, dass die Das letzte Wort über die Tiefe der Inspektionen (sowohl dokumentarisch als auch physisch) liegt beim Personal für die Überprüfung der Lufttüchtigkeit, dass die im CAME enthaltene Tiefe überschreiten kann, wenn es dies für erforderlich hält. Am Ende liegt es in der Verantwortung des Lufttüchtigkeitsprüfungspersonals, sich davon zu überzeugen, dass das Luftfahrzeug gegebenenfalls Teil-M oder Teil-ML entspricht und flugfähig ist, und die Organisation muss

sicherstellen, dass der Lufttüchtigkeitsprüfung kein Druck oder Einschränkungen auferlegt werden Personal bei der Erfüllung seiner Aufgaben.

- Das Personal für die Überprüfung der Lufttüchtigkeit muss einen Konformitätsbericht erstellen, in dem alle geprüften Punkte und das Ergebnis der Überprüfung aufgeführt sind.
- Das Personal für die Überprüfung der Lufttüchtigkeit ist für die während der Überprüfung der Lufttüchtigkeit geprüften Punkte verantwortlich. Sie übernehmen jedoch nicht die Verantwortung von CAMO, Part-145, DOA, POA oder anderen Organisationen und sind nicht verantwortlich für Probleme, die bei der Überprüfung der Lufttüchtigkeit nicht festgestellt wurden, oder für die Möglichkeit, dass das genehmigte oder deklarierte - Instandhaltungsprogramm möglicherweise nicht enthaltene bestimmte Empfehlungen des Design Approval Holder. Wenn die Mitarbeiter der Lufttüchtigkeitsprüfung nicht unabhängig vom Lufttüchtigkeitsmanagementprozess sind und auf der Grundlage der Option, die Gesamtautorität für einen solchen Prozess zu haben, nominiert wurden, sind sie offensichtlich für die vollständige Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit solcher Luftfahrzeuge verantwortlich. Diese Verantwortung ergibt sich jedoch aus ihrer Position in Bezug auf M.A.706 und nicht aus ihrer Position als Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal (M.A.707).
- Die Ausstellung des Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikats (ARC) durch das Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal bestätigt nur, dass es sich um das Luftfahrzeug handelt in Bezug auf den Umfang der durchgeführten Lufttüchtigkeitsprüfung und die Tatsache, dass dem Personal der Lufttüchtigkeitsprüfung keine Fälle von Verstößen bekannt sind, die die Flugsicherheit gefährden, als flugfähig angesehen werden. Darüber hinaus wird nur bestätigt, dass das Luftfahrzeug zum Zeitpunkt der Überprüfung als flugfähig eingestuft ist.

Es liegt in der Verantwortung des Eigentümers oder der beauftragten CAMO, sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug jederzeit vollständig flugfähig ist.

M.A.711 Rechte des Unternehmens

Verordnung (EU) 2020/270

- (a) Eine gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) genehmigte Organisation für das Management der fortdauernden Lufttüchtigkeit kann:
1. die fortdauernde Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen verwalten, mit Ausnahme derjenigen, die von zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008, wie auf dem Zulassungszertifikat aufgeführt;
 2. die fortdauernde Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die von zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 verwendet werden, verwalten, wenn sie sowohl auf dem Zulassungszertifikat als auch auf dem Luftverkehrsbetreiberzertifikat (AOC) aufgeführt sind,
 3. vereinbaren, begrenzte fortlaufende Lufttüchtigkeitsaufgaben mit einer beauftragten Organisation durchzuführen, die unter ihrem Qualitätssicherungssystem arbeitet, wie auf dem Zulassungszertifikat aufgeführt;
 4. gemäß den Bedingungen von Punkt M.A.901(f) dieses Anhangs (Teil-M) bzw. Punkt ML.A.901(c) des Anhangs Vb (Teil-ML) eine von der zuständigen Behörde oder gegebenenfalls von einer anderen Organisation oder von anderem freigabeberechtigten Personal erteilte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit verlängern.;
 5. das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm in Übereinstimmung mit Punkt ML.A.302(b)(2) für Luftfahrzeuge, die gemäß Anhang Vb (Teil-ML) geführt werden, genehmigen.

- (b) Eine zugelassene Organisation für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die in einem der Mitgliedstaaten registriert ist, kann zusätzlich zur Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen gemäß Nummer M.A.710 zugelassen werden und:
1. die Erteilung der entsprechenden Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit und ihre anschließende Verlängerung gemäß den Bedingungen von Punkt M.A.901(c)(2) oder Punkt M.A.901(e) (2) dieses Anhangs (Teil-M) bzw. Punkt ML.A.901(c) des Anhangs Vb (Teil-ML) und
 2. der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats des Registers eine Empfehlung für die Überprüfung der Lufttüchtigkeit zu erteilen.
- (c) Eine Organisation zur Verwaltung der Lufttüchtigkeit, deren Genehmigung die in Punkt M.A.711 (b) genannten Privilegien umfasst, kann zusätzlich zur Ausstellung zugelassen werden eine Genehmigung zum Fliegen gemäß Anhang I Nummer 21.A.711 (d) (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 für das jeweilige Luftfahrzeug, für das die Organisation zur Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses zugelassen ist, wenn Die Organisation für das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement bestätigt die Konformität mit den genehmigten Flugbedingungen, vorbehaltlich eines angemessenen genehmigten Verfahrens in der in Punkt M.A.704 genannten Ausstellung.

AMC M.A.711(a)(3) Rechte des Unternehmens

ED Decision 2016/011/R

UNTERAUFTRAG FÜR FORTSETZUNGEN DER LUFTWERTIGKEIT

1. Die CAMO kann bestimmte fortlaufende Aufgaben des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an qualifizierte Personen oder Organisationen vergeben. Die Person oder Organisation des Subunternehmers führt die fortlaufenden Lufttüchtigkeitsmanagementaufgaben als integralen Bestandteil des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der CAMO aus, unabhängig von einer anderen Genehmigung durch die Person oder Organisation des Subunternehmers (einschließlich CAMO oder Teil-145-Genehmigung)
2. Die CAMO bleibt rechenschaftspflichtig Für die zufriedenstellende Erfüllung der fortgesetzten Aufgaben des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, unabhängig von einem Vertrag, der möglicherweise geschlossen wird.
3. Um dieser Verantwortung nachzukommen, muss die CAMO davon überzeugt sein, dass die von der Person oder Organisation des Unterauftragnehmers ergriffenen Maßnahmen den in Unterabschnitt G geforderten Standards entsprechen Daher muss das CAMO-Management solcher Aktivitäten erreicht werden:
 - (a) durch aktive Kontrolle durch direkte Beteiligung und / oder
 - (b) durch Billigung der Empfehlungen der Subunternehmer oder Organisation.
4. Um die letztendliche Verantwortung zu behalten, Das CAMO muss Aufgaben an Subunternehmer auf die Aktivitäten beschränken Nachstehend aufgeführt:
 - (a) Analyse und Planung der Lufttüchtigkeitsanweisung,
 - (b) Analyse des Service Bulletins,
 - (c) Planung der Wartung,
 - (d) Überwachung der Zuverlässigkeit, Überwachung des Motorzustands,
 - (e) Entwicklung und Änderung des -Instandhaltungsprogramms,

-
- (f) sonstige Maßnahmen Aktivitäten, die die von der zuständigen Behörde vereinbarten CAMO-Verantwortlichkeiten nicht einschränken.
5. Die Kontrollen der CAMO im Zusammenhang mit Aufgaben zur Verwaltung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an Subunternehmer muss im zugehörigen Vertrag widerspiegelt sein und den in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit festgelegten CAMO-Richtlinien und -Verfahren entsprechen Management Exposition. Wenn solche Aufgaben an Subunternehmer vergeben werden, wird davon ausgegangen, dass das System zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit auf die Subunternehmer oder Organisationen ausgedehnt wird.
 6. Mit Ausnahme von Triebwerken und Hilfsaggregaten sind Verträge normalerweise auf eine Organisation pro Luftfahrzeugtyp für eine beliebige Kombination der Aktivitäten in Anhang II beschrieben. Wenn Verträge mit mehr als einer Organisation geschlossen werden, muss die CAMO nachweisen, dass angemessene Koordinierungskontrollen vorhanden sind und dass die Verantwortlichkeiten der Einzelpersonen in den entsprechenden Verträgen klar definiert sind.
 7. Verträge muss die an Subunternehmer vergebene Organisation nicht dazu ermächtigen, an andere Organisationen Elemente von Unteraufträgen zu vergeben die fortgesetzten Aufgaben des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.
 8. Die zuständige Behörde muss die Aufsicht über die an Subunternehmer vergebenen Tätigkeiten durch die CAMO-Genehmigung ausüben. Die Verträge müssen für die zuständige Behörde akzeptabel sein. Das CAMO muss nur Unteraufträge an Organisationen vergeben, die von der zuständigen Behörde auf dem EASA-Formular 14 angegeben sind.
 9. Die Organisation, die an Subunternehmer vergeben wird, muss sich bereit erklären, die CAMO so bald wie möglich über alle Änderungen zu informieren, die den Vertrag betreffen. Das CAMO muss dann seine zuständige Behörde informieren. Andernfalls kann die Annahme des Vertrags durch die zuständige Behörde ungültig werden.
 10. Anhang II zu AMC M.A.711 (a) (3) enthält Informationen zur Vergabe von Unteraufträgen für fortgesetzte Lufttüchtigkeitsmanagementaufgaben.

AMC M.A.711(b) Rechte des Unternehmens

ED Decision 2015/029/R

Eine Organisation kann nur für die Privilegien von M.A.711 (a) zugelassen werden, ohne das Privileg, Lufttüchtigkeitsprüfungen durchzuführen. Dies kann an eine andere entsprechend genehmigte Organisation vergeben werden. In einem solchen Fall ist es nicht zwingend erforderlich, dass die beauftragte Organisation mit einem AOC-Inhaber verbunden ist, da es möglich ist, eine entsprechend genehmigte unabhängige Organisation für das Management der fortdauernden Lufttüchtigkeit zu beauftragen, die für denselben Luftfahrzeugtyp zugelassen ist M.A.711 (b).

Für einen bestimmten Luftfahrzeugtyp muss eine Genehmigung für die Berechtigungen von M.A.711 (a) für diesen Luftfahrzeugtyp erteilt werden. Infolgedessen ist die normale Situation in diesem Fall, dass die Organisation fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagementaufgaben und Lufttüchtigkeitsprüfungen für jeden im Genehmigungszertifikat enthaltenen Luftfahrzeugtyp durchführt. Dies bedeutet jedoch nicht unbedingt, dass die Organisation derzeit verwaltet werden muss einen Luftfahrzeugtyp, um Lufttüchtigkeitsprüfungen für diesen Luftfahrzeugtyp durchführen zu können.

Die Organisation führt möglicherweise nur Lufttüchtigkeitsprüfungen für einen Luftfahrzeugtyp durch, ohne dass ein Kunde für diesen Typ unter Vertrag steht. Darüber hinaus muss diese Situation nicht unbedingt dazu führen, dass der Luftfahrzeugtyp aus der Genehmigung der Organisation ausgebaut wird. In der Tat kann nicht argumentiert werden, dass diese Mitarbeiter zur Prüfung der Lufttüchtigkeit ihre Fähigkeiten verlieren werden, nur, weil die Organisation einen bestimmten

Luftfahrzeugtyp nicht verwaltet, da das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal in den meisten Fällen nicht an der Fortsetzung der Lufttüchtigkeitsmanagementaktivitäten beteiligt sind. Die wichtige Frage in Bezug auf die Aufrechterhaltung eines bestimmten Luftfahrzeugtyps in der Organisationsgenehmigung ist, ob die Organisation kontinuierlich alle für die Erstgenehmigung erforderlichen Anforderungen des Unterabschnitts (Einrichtungen, Dokumentation, qualifiziertes Personal, Qualitätssystem usw.) erfüllt

AMC M.A.711(c) Rechte des Unternehmens

ED Decision 2020/002/R

Der in M.A.711 (c) enthaltene Satz „für das bestimmte Luftfahrzeug, für das die Organisation zur Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses zugelassen ist“ bedeutet:

- Für Luftfahrzeuge, die von Luftfahrtunternehmen verwendet werden, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen sind; und für Luftfahrzeuge über 2730 kg MTOM kann die Fluggenehmigung nur für Luftfahrzeuge erteilt werden, die sich in einer kontrollierten Umgebung befinden und von diesem CAMO verwaltet werden.
- Die Fluggenehmigung kann für alle anderen Luftfahrzeuge erteilt werden, für die die Organisation das Privileg ausüben kann M.A.711 (b).

M.A.712 Qualitätssicherungssystem

Verordnung (EU) 2015/1536

- (a) Um sicherzustellen, dass die genehmigte Organisation für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit weiterhin die Anforderungen dieses Unterabschnitts erfüllt, muss sie ein Qualitätssystem einrichten und einen Qualitätsmanager benennen, der die Einhaltung und Angemessenheit der zur Gewährleistung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Luftfahrzeuge überwacht. Die Überwachung der Einhaltung umfasst ein Rückmeldesystem für den verantwortlichen Betriebsleiter, um erforderlichenfalls Korrekturmaßnahmen zu gewährleisten.
- (c) Das Qualitätssystem überwacht die gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) durchgeführten Aktivitäten. Es muss mindestens die folgenden Funktionen umfassen:
 1. Überwachung, dass alle gemäß Abschnitt A, Unterabschnitt G dieses Anhangs (Teil M) durchgeführten Aktivitäten gemäß den genehmigten Verfahren durchgeführt werden, und
 2. Überwachung, dass alle vertraglich vereinbarten Wartungsarbeiten durchgeführt werden in Übereinstimmung mit dem Vertrag durchgeführt werden und
 3. die fortgesetzte Einhaltung der Anforderungen dieses Teils überwachen.
- (c) Die Aufzeichnungen dieser Aktivitäten müssen mindestens zwei Jahre aufbewahrt werden.
- (d) Wenn die genehmigte Organisation für das Management der fortdauernden Lufttüchtigkeit. Wenn das Qualitätssicherungssystem gemäß einem anderen Teil genehmigt ist, kann es mit dem vom anderen Teil geforderten kombiniert werden.
- (e) Für zugelassene Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 muss das Gleichstellungssystem des M.A.-Unterabschnitts ein integrierter Teil sein des Qualitätssicherungssystems des Betreibers.
- (f) Im Fall einer kleinen Organisation, die die fortdauernde Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die von zugelassenen Luftfahrtunternehmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. o 1008/2008 kann das Qualitätssicherungssystem mit Zustimmung der zuständigen Behörde durch regelmäßige organisatorische Überprüfungen ersetzt werden, es sei denn, die Organisation stellt

Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit für Luftfahrzeuge über 2730 kg MTOM aus, die keine Ballons sind. Falls es kein Qualitätssystem gibt, darf die Organisation keine fortlaufenden Lufttüchtigkeitsmanagementaufgaben an andere Parteien vergeben.

AMC M.A.712(a) Qualitätssicherungssystem

ED Decision 2015/029/R

1. Verfahren muss so aktuell gehalten werden, dass sie die besten Praktiken innerhalb der Organisation widerspiegeln. Es liegt in der Verantwortung aller Mitarbeiter, Schwierigkeiten mit den Verfahren über die internen Mechanismen zur Meldung von Ereignissen ihrer Organisation zu melden.
2. Alle Verfahren und Änderungen der Verfahren muss vor der Verwendung überprüft und validiert werden, sofern dies praktikabel ist.
3. Das System muss angeben, wer im Einzelfall zur Behebung von Verstößen verpflichtet ist, und das Verfahren, das einzuhalten ist, wenn die Behebung nicht innerhalb angemessener Fristen abgeschlossen wird. Das Verfahren muss zu dem in M.A.706. angegebenen verantwortlichen Betriebsleiter führen.
4. Die in AMC M.A.712 (b) genannten unabhängigen Qualitätsprüfungsberichte muss zur Berichterstattung an die zuständige Abteilung gesendet werden, wobei die geplanten Berichterstattungsstermine angegeben werden. Korrekturdaten muss mit dieser Abteilung besprochen werden, bevor die Qualitätsabteilung oder der benannte Qualitätsprüfer diese Daten im Bericht bestätigt. Die zuständige Abteilung ist verpflichtet, die Ergebnisse zu korrigieren und den Qualitätsmanager oder den Qualitätsprüfer über eine solche Korrektur zu informieren.
5. Der verantwortliche Manager muss regelmäßige Besprechungen mit dem Personal abhalten, um die Fortschritte bei der Berichterstattung zu überprüfen, mit der Ausnahme, dass in den großen Organisationen solche Besprechungen an einem Tag delegiert werden können auf täglicher Basis an den Qualitätsmanager, sofern sich der verantwortliche Manager mindestens zweimal im Jahr mit den beteiligten leitenden Angestellten trifft, um die Gesamtleistung zu überprüfen und mindestens einen halbjährlichen zusammenfassenden Bericht über die Ergebnisse der Nichteinhaltung zu erhalten.

AMC M.A.712(b) Qualitätssicherungssystem

ED Decision 2020/002/R

1. Die Hauptziele des Qualitätssicherungssystems bestehen darin, der CAMO die Gewährleistung flugfähiger Luftfahrzeuge und die Einhaltung der Teil-M und den-Anforderungen gemäß Teil-ML zu ermöglichen.
2. Ein wesentliches Element des Qualitätssicherungssystems ist das unabhängige Audit,
3. Das unabhängige Audit ist ein objektiver Prozess routinemäßiger Stichprobenprüfungen aller Aspekte der CAMO-Fähigkeit, ein kontinuierliches Lufttüchtigkeitsmanagement gemäß den erforderlichen Standards durchzuführen. Es enthält einige Produktproben, da dies das Endergebnis des Prozesses ist.
4. Das unabhängige Audit bietet einen objektiven Überblick über die gesamten Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Lufttüchtigkeitsmanagement. Es ist beabsichtigt, die Anforderung M.A.902 oder ML.A.902 zu ergänzen, damit eine Lufttüchtigkeitsprüfung durchgeführt werden kann, um sicherzustellen, dass alle von der Organisation verwalteten Luftfahrzeuge flugfähig bleiben.
5. Das unabhängige Audit muss sicherstellen, dass alle Aspekte der Einhaltung des M.A.-Unterabschnitts jährlich überprüft werden, einschließlich aller die an Subunternehmer vergebenen Aktivitäten und können als vollständige Einzelübung durchgeführt oder gemäß einem geplanten Plan über den Jahreszeitraum unterteilt werden. Das unabhängige Audit erfordert nicht, dass jedes Verfahren mit jeder Produktlinie verglichen wird, wenn nachgewiesen

werden kann, dass das jeweilige Verfahren mehr als einer Produktlinie gemeinsam ist und dass Verfahren jedes Jahr ohne daraus resultierende Ergebnisse überprüft wurde. Wenn Feststellungen getroffen wurden, muss das jeweilige Verfahren erneut mit anderen Produktlinien verglichen werden, bis die Feststellungen korrigiert wurden. Danach kann das unabhängige Prüfungsverfahren auf das jährliche Intervall für das jeweilige Verfahren zurückgesetzt werden. Sofern keine sicherheitsrelevanten Feststellungen vorliegen, können die in diesem AMC festgelegten Prüfungszeiträume mit Zustimmung der zuständigen Behörde um bis zu 100% verlängert werden.

6. Wenn die Organisation mehr als einen Standort genehmigt hat, muss das Qualitätssystem beschreiben, wie diese in das System integriert und enthalten einen Plan zur jährlichen Prüfung jedes Standorts.
7. Jedes Mal, wenn eine Prüfung durchgeführt wird, muss ein Bericht erstellt werden, in dem beschrieben wird, was überprüft wurde und welche Ergebnisse sich aus den geltenden Anforderungen, Verfahren und Produkten ergeben.
8. Die Unabhängigkeit des Audits muss hergestellt werden, indem stets sichergestellt wird, dass die Audits von Personal durchgeführt werden, das nicht für die zu überprüfenden Funktionen, Verfahren oder Produkte verantwortlich ist.
9. Eine Organisation muss einen Qualitätsplan erstellen, der von der zuständigen Behörde akzeptiert wird, um zu zeigen, wann und wie oft die Audits durchgeführt werden Aktivitäten gemäß M.A. Subpart G werden geprüft.

AMC M.A.712(f) Qualitätssicherungssystem

ED Decision 2015/029/R

Eine kleine Organisation gilt als Organisation mit bis zu 5 Vollzeitmitarbeitern (einschließlich aller Mitarbeiter von M.A.706) oder einer gleichwertigen proportionalen Anzahl, wenn Teilzeitmitarbeiter eingesetzt werden. Die Komplexität der Organisation, die Kombination von Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugtypen, die Auslastung des Luftfahrzeugs und die Anzahl der genehmigten Standorte der Organisationen muss ebenfalls berücksichtigt werden, bevor das Qualitätssystem durch eine organisatorische Überprüfung ersetzt wird.

Anhang XIII zu diesem AMC muss zur Verwaltung verwendet werden Die organisatorischen Überprüfungen. Die folgenden Aktivitäten muss nicht als Unteraufträge betrachtet werden und können daher ohne ein Qualitätssystem durchgeführt werden, obwohl sie in der Ausstellung über das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement beschrieben und von der zuständigen Behörde genehmigt werden müssen:

- Abonnement an einen technischen Verlag, der Instandhaltungsunterlagen (Wartungshandbücher für Luftfahrzeuge, illustrierte Teilekataloge, Service Bulletins usw.) bereitstellt, die für eine Vielzahl von Luftfahrzeugen gelten können. Diese Daten können Wartungspläne enthalten, die von verschiedenen Herstellern empfohlen werden und anschließend von der Organisation für das fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagement verwendet werden können, um kundenspezifische -Instandhaltungsprogramme zu erstellen.
- Beauftragung der Verwendung eines Softwaretools für die Verwaltung der fortlaufenden Lufttüchtigkeitsdaten und -aufzeichnungen im Folgenden Bedingungen (zusätzlich zu M.A.714 (d) und (e)):
 - Wenn das Tool von mehreren Organisationen verwendet wird, muss jede Organisation nur Zugriff auf ihre eigenen Daten haben.
 - Die Einführung von Daten kann nur von Mitarbeitern des Fortführenden durchgeführt werden Organisation des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.
 - Die Daten können jederzeit abgerufen werden.

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

Verordnung (EU) No 1321/2014

Damit die zuständige Behörde feststellen kann, ob dieser Teil weiterhin eingehalten wird, muss die genehmigte Organisation für das Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sie über jeden Vorschlag informieren, eine der folgenden Änderungen vorzunehmen, bevor solche Änderungen vorgenommen werden:

1. Name der Organisation.
2. der Standort der Organisation.
3. zusätzliche Standorte der Organisation.
4. der verantwortliche Manager.
5. jede der in M.A.706 (c) genannten Personen.
6. die Einrichtungen, Verfahren, Arbeitsumfang und Personal, die Auswirkungen haben könnten die Genehmigung.

Bei vorgeschlagenen Änderungen des Personals, die der Geschäftsleitung nicht im Voraus bekannt sind, werden diese Änderungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt mitgeteilt

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

ED Decision 2016/011/R

Dieser Absatz behandelt geplante Änderungen der CAMO-Genehmigung. Der Hauptzweck dieses Absatzes besteht darin, der CAMO die Genehmigung zu ermöglichen, wenn dies von der zuständigen Behörde während der Verhandlungen über eine der angegebenen Änderungen vereinbart wurde. Ohne diesen Absatz würde die Genehmigung in allen Fällen automatisch ausgesetzt.

M.A.714 Führung der Aufzeichnungen

Verordnung (EU) 2020/270

- (a) Das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss alle Einzelheiten der durchgeführten Arbeiten aufzeichnen. Die nach Punkt M.A.305 dieses Anhangs (Teil-M) bzw. Punkt ML. A.305 von Anhang Vb (Teil-ML) und gegebenenfalls Punkt M.A.306 dieses Anhangs (Teil-M) erforderlichen Aufzeichnungen müssen aufbewahrt werden.
- (b) Wenn die fortlaufende Lufttüchtigkeitsmanagementorganisation das in Punkt M.A.711 (b) genannte Privileg hat, muss sie eine Kopie jedes ausgestellten oder gegebenenfalls erweiterten Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikats und jeder Empfehlung zusammen mit allen Belegen aufbewahren. Darüber hinaus muss die Organisation eine Kopie eines Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikats aufbewahren, das sie im Rahmen des in Punkt M.A.711 (a) 4 genannten Privilegs verlängert hat.
- (c) Wenn die Organisation für das fortgesetzte Lufttüchtigkeitsmanagement das in Punkt M.A.711 genannte Privileg besitzt (c) Sie bewahrt eine Kopie jeder Fluggenehmigung auf, die gemäß den Bestimmungen von Anhang I Nummer 21A.729 (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ausgestellt wurde.
- (d) Das fortgesetzte Lufttüchtigkeitsmanagement Die Organisation muss eine Kopie aller in den Buchstaben (b) und (c) genannten Aufzeichnungen bis zwei Jahre nach der endgültigen Außerbetriebnahme des Luftfahrzeugs aufbewahren.

- (e) Die Aufzeichnungen sind so aufzubewahren, dass ein Schutz vor Beschädigung und Änderung gewährleistet ist und Diebstahl.
- (f) Alle Computerhardware, die zur Sicherung der Sicherung verwendet wird, muss an einem anderen Ort als der mit den Arbeitsdaten in einer Umgebung aufbewahrt werden, die sicherstellt, dass sie in gutem Zustand bleiben.
- (g) Wenn die Lufttüchtigkeit erhalten bleibt Die Verwaltung eines Luftfahrzeugs wird an eine andere Organisation oder Person übertragen. Alle aufbewahrten Aufzeichnungen werden an diese Organisation oder Person übertragen. Die für die Aufbewahrung von Aufzeichnungen vorgeschriebenen Fristen gelten weiterhin für diese Organisation oder Person.
- (h) Wenn eine Organisation zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ihren Betrieb einstellt, werden alle aufbewahrten Aufzeichnungen an den Eigentümer des Luftfahrzeugs übertragen

AMC M.A.714 Führung der Aufzeichnungen

ED Decision 2020/002/R

1. Die CAMO muss sicherstellen, dass sie immer ein vollständiges CRS von dem zugelassenen Instandhaltungsbetrieb, M.A.801 (b) (1), die das Personal zertifiziert, und / oder vom Piloten/Eigentümer erhält, damit die erforderlichen Aufzeichnungen aufbewahrt werden können. Das System zur Aufbewahrung der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss in der Ausstellung zur Aufrechterhaltung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Organisation beschrieben werden.
2. Wenn eine Organisation veranlasst, dass die betreffende Instandhaltungsbetrieb Kopien der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in ihrem Namen aufbewahrt, ist sie dennoch weiterhin dafür verantwortlich die Aufzeichnungen unter M.A.714 in Bezug auf die Aufbewahrung von Aufzeichnungen. Wenn es sich nicht mehr um die Organisation des Luftfahrzeugs handelt, bleibt es auch dafür verantwortlich, die Aufzeichnungen an eine andere Person oder Organisation zu übertragen, die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verwaltet.
3. Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in einer für die zuständige Behörde akzeptablen Form in Papierform zu führen oder auf einer Computerdatenbank oder einer Kombination beider Methoden. Aufzeichnungen, die in Form von Mikrofilmen oder optischen Datenträgern gespeichert sind, sind ebenfalls zulässig. Die Aufzeichnung muss während der erforderlichen Aufbewahrungsdauer lesbar bleiben.
4. Papiersysteme muss robustes Material verwenden, das einer normalen Handhabung und Ablage standhält.
5. Computersysteme muss über mindestens ein Sicherungssystem verfügen, das innerhalb von 24 Stunden nach jedem neuen Eintrag aktualisiert werden muss. Jedes Terminal muss Programmgarantien gegen die Fähigkeit von nicht autorisiertem Personal enthalten, die Datenbank zu ändern.

Eine Mikroverfilmung oder optische Speicherung von Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit kann jederzeit durchgeführt werden. Die Aufzeichnungen muss so lesbar sein wie die Originalaufzeichnung und dies auch für die erforderliche Aufbewahrungsdauer bleiben.

M.A.715 Fortdauer der Gültigkeit der Genehmigung

Verordnung (EU) 2021/700

- (a) Eine Genehmigung bleibt bis zum 24. März 2022 gültig, abhängig von Folgendem:
 1. der Organisation, die diesen Teil gemäß den Bestimmungen in Bezug auf den Umgang mit Feststellungen gemäß Punkt MB705 einhält, und

2. der zuständigen Behörde Gewährung des Zugangs zur Organisation zur Feststellung der fortgesetzten Einhaltung dieses Teils und
 3. der Genehmigung, die nicht übergeben oder widerrufen wird.
- (b) Bei Übergabe oder Widerruf wird die Genehmigungsbescheinigung an die zuständige Behörde zurückgesandt

M.A.716 Beanstandungen

Verordnung (EU) 2020/270

- (a) Als Beanstandung der Stufe 1 gilt jede schwerwiegende Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs (Teil-M) bzw. des Anhangs Vb (Teil-ML), die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzt und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet
- (b) Als Beanstandung der Stufe 2 gilt jede Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs (Teil-M) bzw. des Anhangs Vb (Teil-ML), die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzen und die Flugsicherheit ernsthaft gefährden könnte.
- (c) Nach Erhalt der Mitteilung der Feststellungen gemäß Punkt MB705: Der Inhaber der Genehmigung der Organisation für die Aufrechterhaltung des Unternehmens zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss einen Korrekturmaßnahmenplan definieren und Korrekturmaßnahmen zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde innerhalb eines mit dieser Behörde vereinbarten Zeitraums nachweisen.

UNTERABSCHNITT H FREIGABEBESCHEINIGUNG (CRS)

M.A.801 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

Verordnung (EU) 2021/700

- a) Außer für Luftfahrzeuge, die von einem nach Anhang II (Teil-145) genehmigten Instandhaltungsbetrieb für den Betrieb freigegeben werden, muss die Freigabebescheinigung in Übereinstimmung mit diesem Unterabschnitt ausgestellt werden.
- b) Kein Luftfahrzeug darf für den Betrieb freigegeben werden, wenn nicht eine Freigabebescheinigung ausgestellt wurde, nachdem alle beauftragten Instandhaltungsaufgaben ordnungsgemäß ausgeführt worden sind. Die CRS wird von freigabeberechtigtem Personal des nach Unterabschnitt F dieses Anhangs oder nach Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigten Instandhaltungsbetriebs ausgestellt, es sei denn, es handelt sich um andere als die in Anlage VII dieses Anhangs aufgeführten komplexen Instandhaltungsaufgaben, für die die CRS alternativ ausgestellt wird von
 1. unabhängigem, freigabeberechtigtem Personal, das nach Artikel 5 dieser Verordnung handelt;
 2. dem Piloten/Eigentümer nach Punkt M.A.803 dieses Anhangs.
- c) Abweichend von Punkt (b) kann der Eigentümer im Falle unvorhergesehener Umstände, in denen ein Luftfahrzeug an einem Ort außer Betrieb gesetzt ist, an dem kein nach diesem Anhang, nach Anhang II (Teil-145) oder nach Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigter Instandhaltungsbetrieb und kein unabhängiges freigabeberechtigtes Personal zur Verfügung steht, jeder Person die Erlaubnis zur Instandhaltung und Freigabe des Luftfahrzeugs nach den in Unterabschnitt D dieses Anhangs festgelegten Standards erteilen, die über nicht weniger als drei Jahre angemessener Instandhaltungserfahrung verfügt und entweder eine gültige Lizenz nach ICAO Anhang 1 für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen mit einer Berechtigung für das Muster, für das die Freigabe erteilt werden soll, oder eine gültige Genehmigung als

freigabeberechtigtes Personal für die Arbeiten besitzt, für die die Freigabe durch einen nach ICAO Anhang 6 genehmigten Instandhaltungsbetrieb benötigt wird. In diesem Fall muss der Eigentümer

- (1) Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung und zu den Qualifikationen der Person, die die CRS erteilt hat, anfordern und in den Luftfahrzeugaufzeichnungen aufbewahren;
 - (2) sicherstellen, dass eine solche Instandhaltung später überprüft wird und bei nächster Gelegenheit, spätestens jedoch innerhalb von sieben Kalendertagen nach der Ausstellung der CRS durch die vom Eigentümer hierfür autorisierte Person, von einer angemessen autorisierten Person nach Punkt (b) oder einem nach Unterabschnitt F dieses Anhangs, nach Anhang II (Teil-145) oder Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigten Betrieb eine neue CRS ausgestellt wird;
 - (3) das für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortliche Unternehmen, wenn hierzu vertraglich beauftragt, oder, sofern kein Unternehmen vertraglich beauftragt wurde, die zuständige Behörde innerhalb von sieben Tagen nach Erteilung einer solchen Autorisierung benachrichtigen. 4.9.2019 L 228/17 Amtsblatt der Europäischen Union DE
- d) Im Fall einer Freigabe nach Punkt (b)(1) kann das freigabeberechtigte Personal bei der Durchführung der Instandhaltungsaufgaben von Personen unterstützt werden, die seiner direkten und ständigen Kontrolle unterliegen.
- e) Eine CRS muss mindestens folgende Angaben enthalten:
- (1) grundlegende Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung,
 - (2) das Datum, an dem die Instandhaltung abgeschlossen wurde,
 - (3) Angaben zur Identität der Organisation oder Person, die die CRS ausgestellt hat, d. h., entweder
 - i) das Aktenzeichen der Genehmigung des Instandhaltungsbetriebs und des freigabeberechtigten Personals, das die CRS ausgestellt hat, oder
 - ii) die Identität und gegebenenfalls die Lizenznummer des freigabeberechtigten Personals, das die CRS – im unter Punkt (b)(2) genannten Fall – ausgestellt hat, 4. etwaige Beschränkungen der Lufttüchtigkeit oder des Flugbetriebs.
- f) Abweichend von Punkt (b) und unbeschadet Punkt (g) kann für den Fall, dass die erforderliche Instandhaltung nicht abgeschlossen werden kann, eine CRS mit den genehmigten Beschränkungen für das Luftfahrzeug ausgestellt werden. In diesem Fall sind im Rahmen der nach Punkt (e)(4) erforderlichen Angaben in der CRS die unvollständige Instandhaltung sowie etwaige Beschränkungen der Lufttüchtigkeit oder des Betriebs zu vermerken.
- g) Eine CRS darf nicht ausgestellt werden, wenn Verstöße bekannt sind, die die Flugsicherheit gefährden.“;
- .

AMC M.A.801 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge nach Durchführung einer Standard Change oder Standard Repair

ED Decision 2020/002/R

1. Freigabebescheinigung und berechnigte Personen

Nur natürliche oder juristische Personen, die berechnigt sind, ein Luftfahrzeug nach der Wartung gemäß Teil M, Teil 145 oder Teil CAO zur Wartung freizugeben, gelten als berechnigter

Installateur, der für die Ausführungsform eines SC / SR verantwortlich ist, wenn In Übereinstimmung mit den geltenden Anforderungen. Für Luftfahrzeuge, für die keine Teil-66-Lizenz gilt, ist die Freigabe eines Luftfahrzeugs nach Ausführungsform eines SC / SR nur für Inhaber einer entsprechenden in einem Mitgliedstaat gültigen Qualifikation des Freigabeberechtigtes Personals (nationale Qualifikation) möglich unter folgenden Bedingungen:

- Wenn der Inhaber die Freigabe zur Wartung im Namen eines anerkannten Instandhaltungsbetriebes (AMO) unterzeichnet, gilt dies für Luftfahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat registriert sind.
- Wenn der Inhaber die Freigabe zur Wartung als unabhängiges Unternehmen unterzeichnet Freigabeberechtigtes Personal (nicht im Auftrag einer AMO) gilt dies nur für Luftfahrzeuge, die in dem für diese Zertifizierung zuständigen Mitgliedstaat registriert sind Qualifikation des Personals.

Abhängig von seiner Art kann die Zertifizierungsspezifikation CS-STAN für bestimmte SCs / SRs die Berechtigung zur Erteilung der Dienstfreigabe für bestimmte Personen einschränken. Da für das Design des SC / SR keine besondere Genehmigung erforderlich ist, Die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug nach der Durchführung der Änderung oder Reparatur für den Service freigibt, übernimmt die Verantwortung dafür, dass die geltenden Zertifizierungsspezifikationen innerhalb von CS-STAN erfüllt werden, während Teil M, Teil 145 und / oder Teil CAO und eingehalten werden nicht im Widerspruch zu den Daten der TC-Inhaber. Dies umfasst die Verantwortung für ein angemessenes Design, die Auswahl / Herstellung geeigneter Teile und deren Identifizierung, die Dokumentation der Änderung oder Reparatur, die Erstellung oder Änderung von Luftfahrzeughandbüchern und -anweisungen nach Bedarf, die Verkörperung der Änderung / Reparatur und die Freigabe des Luftfahrzeugs für den Betrieb und Aufzeichnung.

2. Teile und Geräte, die als Teil eines SC / SR installiert werden sollen.

Das Design der Teile und Geräte, die in einem SC / SR verwendet werden sollen, wird als Teil der Änderung / Reparatur betrachtet, und daher gibt es keine spezielle Designgenehmigung erforderlich. Es ist jedoch möglich, dass diese Zertifizierungsspezifikationen für einen bestimmten SC speziell die Verwendung von Teilen und Geräten erfordern, die einem technischen Standard entsprechen. In diesem Fall sind andere Artikel, die gemäß einem internationalen Sicherheitsabkommen als gleichwertig anerkannt oder gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 großväterlich behandelt wurden, gleichermaßen zulässig, wenn die Teile und Geräte als ETSO-Artikel zugelassen werden müssen. Normalerweise darf ein SC / SR keine speziell entwickelten Teile enthalten, die von einer gemäß Teil-21 (POA) zugelassenen Produktionsorganisation hergestellt werden muss. Für den Fall, dass die Änderung oder Reparatur ein solches Teil enthalten würde, muss es von einer zugelassenen Produktionsorganisation (POA) hergestellt und mit einem EASA-Formular¹ geliefert werden. Eine Anordnung gemäß 21.A.122 (b) ist nicht anwendbar. Die Berechtigung zur Installation von Teilen und Geräten, die zu einem SC / SR gehören, unterliegt der Einhaltung von Teil-21 und Teil-M, Teil-145 und Teil-CAO diesbezügliche Bestimmungen, und die Situation variiert je nach dem Luftfahrzeug, in dem / dem der SC / SR ausgeführt werden soll, und wer der Installateur ist. Die Notwendigkeit eines EASA-Formulars 1 wird in Teil 21 und Teil M behandelt. Darüber hinaus enthalten Teil-M Subpart F, Teil-145 und Teil-CAO Bestimmungen (d.h. M.A.603 (c), 145.A.42 (c) und CAO.A.020 (c)), die es Instandhaltungsbetrieben ermöglichen, bestimmte zu installierende Teile herzustellen im / am Luftfahrzeug im Rahmen ihrer Wartungsarbeiten.

3. Teile- und Geräteidentifikation.

Die Teile, die während der Ausführungsform des SC / SR geändert oder installiert wurden, müssen gemäß Teil-21-Unterabschnitt Q dauerhaft gekennzeichnet sein.

4. Dokumentation des SC / SR und Erklärung der Einhaltung der Zertifizierungsspezifikationen In Übereinstimmung mit Teil M, Teil CAO oder Teil 145 (z. B. AMCM.A.801 (e) und AMC145.A.50 (b)) ist die für die Ausführungsform verantwortliche juristische oder natürliche Person verantwortlich Bei einer Änderung oder Reparatur muss Details der durchgeführten Arbeiten zusammengestellt werden. Im Fall von SCs / SRs umfasst dies nach Bedarf aufgrund seiner Komplexität eine Konstruktionsdatei mit Zeichnungen, eine Liste der Teile und Geräte, die für die Änderung oder Reparatur verwendet werden, eine unterstützende Analyse und die Ergebnisse der durchgeführten Tests oder andere Nachweise, die geeignet sind, um nachzuweisen, dass das Design die geltenden Zertifizierungsspezifikationen innerhalb von CS-STAN erfüllt, zusammen mit einer Konformitätserklärung und Änderungen an Luftfahrzeughandbüchern, Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und anderen Dokumenten wie Luftfahrzeugteilleisten, Schaltplänen usw., wie angenommen notwendig. EASA Form123 wird erstellt, um die Vorbereitung und Ausführungsform des SC / SR zu dokumentieren. Das Luftfahrzeuglogbuch muss einen Eintrag enthalten, der sich auf EASA Form123 bezieht. Sowohl EASA Form123 als auch die nach der Ausführungsform des SC / SR erforderliche Freigabe für die Tätigkeit muss von derselben Person unterzeichnet werden. Form123 und alle darauf aufgeführten Aufzeichnungen muss den Grundprinzipien der kontrollierten Dokumentation folgen, z. Referenznummer der Dokumente, Ausgabedaten, Revisionsnummern, Name der Personen, die das Dokument vorbereiten / freigeben, enthalten usw.
5. Aufbewahrung von Aufzeichnungen

Legale oder natürliche Personen, die für die Durchführung der Änderung / Reparatur verantwortlich sind (siehe Absatz 1. oben), muss die Aufzeichnungen, die mit dem SC / SR gemäß Teil-M oder Teil-145 und CS-STAN erstellt wurden.

Darüber hinaus verlangt M.A.305, dass der Luftfahrzeugeigentümer (oder CAMO, wenn ein Vertrag gemäß M.A.201 besteht) den Status der Änderungen / Reparaturen beibehält im / am Luftfahrzeug enthalten, um die Luftfahrzeugkonfiguration zu steuern und ihre fortdauernde Lufttüchtigkeit zu verwalten. In Bezug auf SCs / SRs können die dem Eigentümer oder CAMO zur Verfügung gestellten Informationen in Form123 aufgeführt sein und muss erforderlichenfalls eine Kopie von jedem enthalten modifizierten Luftfahrzeughandbuch und / oder Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. All diese Informationen muss normalerweise konsultiert werden, wenn das Luftfahrzeug einer Lufttüchtigkeitsprüfung unterzogen wird. Daher wäre ein klares System zur Aufzeichnung der Ausführungsform von SCs / SRs, das ebenfalls leicht nachvollziehbar ist, bei nachfolgenden Luftfahrzeuginspektionen hilfreich.
6. Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Wie in M.A.302 festgelegt, muss der Luftfahrzeugbesitzer oder die CAMO beurteilen, ob die Änderungen der Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs eine Änderung des Instandhaltungsprogramms und eine Genehmigung erforderlich machen.
7. Ausführungsform von mehr als einem SC

Die in Unterabschnitt B von CS-STAN beschriebene Ausführungsform von zwei oder mehr verwandten SCs ist als einzelne Änderung (nur die Verwendung eines Form123) zulässig, solange angemessene Verweise auf und Aufzeichnungen aller verkörperten SCs erfasst werden. Es gelten Einschränkungen und Einschränkungen der zwei (oder mehr) SCs. Es ist zulässig, eine einzige Freigabe für die Tätigkeit auszugeben, die eine angemessene Rückverfolgbarkeit aller verkörperten SCs enthält.
8. Akzeptable Form zur Verwendung zur Aufzeichnung der Ausführungsform von SCs / SRs

AMC M.A.801(b) Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

ED Decision 2015/029/R

Vor Abschluss des Fluges ist nach Abschluss einer etwaigen Mängelbeseitigung eine Freigabebescheinigung erforderlich, während das Luftfahrzeug einen Flug zwischen geplanten Wartungsprüfungen durchführt

AMC M.A.801(c) Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

ED Decision 2015/029/R

LUFTFAHRZEUG, DAS AN ANDEREN STANDORTEN ERDET IST

1. "3 Jahre angemessene Erfahrung" bedeutet 3 Jahre Arbeit in einer Luftfahrzeugwartungsumgebung an mindestens einigen der Luftfahrzeugtypsysteme, die dem Luftfahrzeug entsprechen, das in der Luftfahrzeugwartungslizenz oder in der Genehmigung des zertifizierenden Personals, dass die Person besitzt.
2. „Die richtigen Qualifikationen besitzen“ bedeutet, entweder:
 - (a) eine gültige ICAO-Anhang-1-konforme Wartungslizenz für den zu zertifizierenden Luftfahrzeugtyp oder
 - (b) eine für die zertifizierungspflichtige Arbeit erteilte Genehmigung des Freigabeberechtigtes Personals zu besitzen von einer von ICAO Annex 6 genehmigten Instandhaltungsbetrieb
3. Eine Freigabe gemäß diesem Absatz hat keine Auswirkungen auf die kontrollierte Umgebung gemäß Punkt (b) von M.A.901 des Luftfahrzeugs, solange die Überprüfung und Freigabe von M.A.801 (c) 2 durch eine genehmigte Wartung durchgeführt wurde Organisation.

AMC M.A.801(e) Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

ED Decision 2015/029/R

1. Die Freigabebescheinigung des Luftfahrzeugs muss die folgende Erklärung enthalten:
 - (a) „Bescheinigt, dass die angegebenen Arbeiten, sofern nicht anders angegeben, gemäß Teil-M und in Bezug auf die Arbeiten ausgeführt wurden, für die das Luftfahrzeug zur Freigabe bereit ist Service“.
 - (b) Für einen Piloten/Eigentümer muss eine Freigabebescheinigung für den Service die folgende Erklärung enthalten: „Bescheinigt, dass die angegebene begrenzte Wartung des Piloten/Eigentümers, sofern nicht anders angegeben, gemäß Teil M und in Bezug auf durchgeführt wurde Diese Arbeit gilt als zur Freigabe zur Inbetriebnahme bereit.“
2. Die Bescheinigung über die Freigabe zur Inbetriebnahme muss sich auf die in der Anweisung des Herstellers oder Betreibers oder im Instandhaltungsprogramm angegebene Aufgabe beziehen, die selbst auf die Anweisung eines Herstellers / Betreibers verweisen kann in einem Wartungshandbuch, einem Service Bulletin usw.
3. Das Datum, an dem diese Wartung durchgeführt wurde, muss den Zeitpunkt der Wartung enthalten In Bezug auf eine Lebensdauer oder eine Überholungsbeschränkung in Bezug auf Datum / Flugstunden / Zyklen / Landungen usw.,
4. Wenn umfangreiche Wartungsarbeiten durchgeführt wurden, kann das Wartungszertifikat die Wartungsarbeiten zusammenfassen, sofern ein eindeutiger Querverweis auf das Arbeitspaket mit allen Einzelheiten der durchgeführten Wartungsarbeiten vorliegt. Maßinformationen muss im Arbeitspaket aufbewahrt werden.

5. Die Person, die das Freigabezertifikat für den Service ausstellt, muss ihre normale Signatur verwenden, außer in dem Fall, in dem ein Computer für das Service-System verwendet wird. In diesem letzteren Fall muss die zuständige Behörde davon überzeugt sein, dass nur die betreffende Person die Freigabe zur Zustellung elektronisch ausstellen kann. Eine solche Konformitätsmethode ist die Verwendung einer magnetischen oder optischen persönlichen Karte in Verbindung mit einer persönlichen Identitätsnummer (PIN), die nur der Person bekannt ist und die in den Computer eingegeben wird. Ein Zertifizierungsstempel ist optional.
6. Nach Abschluss aller Wartungsarbeiten muss Eigentümer, Freigabeberechtigtes Personal, Betreiber und Instandhaltungsbetrieben sicherstellen, dass sie über eine klare, präzise und lesbare Aufzeichnung der durchgeführten Arbeiten verfügen.
7. Im Fall eines M.A.801 (b) Bei der Freigabe des Dienstes muss das zertifizierende Personal alle Aufzeichnungen aufbewahren, die erforderlich sind, um nachzuweisen, dass alle Anforderungen für die Ausstellung eines Zertifikats über die Freigabe für den Service erfüllt wurden.

AMC M.A.801(f) Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

ED Decision 2015/029/R

UNVOLLSTÄNDIGE WARTUNG

1. Wenn die vollständige Einhaltung des Unterabsatzes M.A.801 (b) nicht nachgewiesen werden kann, kann die vom Luftfahrzeugeigentümer CAO oder CAMO geforderte Wartung nicht abgeschlossen werden, da entweder die verfügbaren Ausfallzeiten für die Luftfahrzeugwartung ausgehen oder die Instandhaltungsunterlagen dies erfordern Ein Flug, der im Rahmen der Wartung durchgeführt werden soll, wie in Abschnitt 4.
2. beschrieben. Der Luftfahrzeugeigentümer CAO oder CAMO ist dafür verantwortlich, dass alle erforderlichen Wartungsarbeiten vor dem Flug durchgeführt wurden. Daher muss ein Luftfahrzeugeigentümer, CAO oder CAMO, informiert werden und der Verschiebung der vollständigen Einhaltung von M.A.801 (b) zustimmen. Das Freigabezertifikat kann dann ausgestellt werden, sofern Einzelheiten des Aufschubs, einschließlich des Luftfahrzeugeigentümers, der CAO oder der CAMO-Genehmigung, die auf dem Zertifikat vermerkt sind, ausgestellt werden.
3. Wenn ein CRS mit unvollständiger Wartung ausgestellt wird, muss ein Protokoll darüber geführt werden, welche Maßnahmen ergriffen wurden Der Mechaniker, der Vorgesetzte und das Freigabeberechtigte Personal muss den zuständigen Luftfahrzeugeigentümer CAO oder CAMO auf die Angelegenheit aufmerksam machen, damit das Problem mit dem Luftfahrzeugeigentümer CAO oder CAMO besprochen und gelöst werden kann.
4. Bestimmte vom Entwurf herausgegebene Instandhaltungsunterlagen Der Genehmigungsinhaber (z. B. das Wartungshandbuch (AMM)) verlangt, dass eine Wartungsaufgabe im Flug durchgeführt wird, um die bestellte Wartung abzuschließen. Innerhalb der Luftfahrzeugbeschränkungen muss die Person, die zur Zertifizierung der Wartung gemäß M.A.801 berechtigt ist, die unvollständige Wartung vor diesem Flug freigeben. GMM.A.301 (i) beschreibt die Beziehungen zum Luftfahrzeugbetreiber, der die Verantwortung für die MCF behält. Nach Durchführung des Fluges und allen zusätzlichen Wartungsarbeiten, die zur Durchführung der bestellten Wartung erforderlich sind, muss eine Freigabebescheinigung gemäß M.A.801 ausgestellt werden.

AMC M.A.801(g) Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

ED Decision 2020/002/R

„Gefährdung der Flugsicherheit“ bezeichnet jeden Fall, in dem ein sicherer Betrieb nicht gewährleistet werden konnte oder der zu einem unsicheren Zustand führen könnte. Es umfasst typischerweise, ohne darauf beschränkt zu sein, signifikante Risse, Verformungen, Korrosion oder

Versagen der Primärstruktur, jegliche Anzeichen von Verbrennung, Lichtbogenbildung, signifikante Hydraulikflüssigkeits- oder Kraftstoffleckage und jegliches Versagen des Notfallsystems oder des Gesamtsystems. Eine überfällige AD-Konformität wird ebenfalls als Gefahr für die Flugsicherheit angesehen.

M.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten

Verordnung (EU) 2020/270; Verordnung (EU) 2021/700

- (a) Nach Abschluss einer im Einklang mit Punkt M.A.502 durchgeführten Instandhaltung einer Luftfahrzeugkomponente muss eine Freigabebescheinigung ausgestellt werden, sofern es sich nicht um Komponenten, die von einem nach Anhang II (Teil-145) genehmigten Instandhaltungsbetrieb für den Betrieb freigegeben werden, bzw. um einen Fall nach Punkt M.A.502(e) handelt.
- b) Die Freigabebescheinigung (EASA-Formblatt 1) stellt die Freigabebescheinigung für Komponenten dar, es sei denn, solche Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeug-Komponenten sind nach Punkt M.A.502(b) oder M.A.502(d) durchgeführt worden; in diesem Fall unterliegt die Instandhaltung den Freigabeverfahren für Luftfahrzeuge nach Punkt M.A.801.“

AMC M.A.802 Freigabebescheinigung für Komponenten

ED Decision 2019/009/R

Der Zweck des EASA-Formblatts 1 (siehe auch Anhang II zu Teil M) besteht darin, Komponenten nach der Herstellung freizugeben und Wartungsarbeiten an diesen Komponenten unter Genehmigung einer zuständigen Behörde freizugeben und zuzulassen, dass Komponenten von einer ausgebaut werden Luftfahrzeug / Komponente, die an einem anderen Luftfahrzeug / einer anderen Komponente angebracht werden soll.

Wenn eine zugelassene Organisation eine Luftfahrzeugkomponente zur Verwendung durch die Organisation unterhält, ist je nach den internen Freigabeverfahren der Organisation möglicherweise keine EASA Form 1 erforderlich, jedoch alle Informationen, die normalerweise für das EASA-Formular 1 erforderlich sind muss in der Freigabebescheinigung für die Tätigkeit hinreichend detailliert sein.

M.A.803 Berechtigung Piloten/Eigentümer

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Um sich als Piloten/Eigentümer zu qualifizieren, muss die Person:
 1. eine gültige Pilotenlizenz (oder eine gleichwertige Lizenz) besitzen, die von einem Mitgliedstaat für den Luftfahrzeugtyp oder die Klassenberechtigung ausgestellt oder validiert wurde; und
 2. das Luftfahrzeug entweder als alleiniger oder als Miteigentümer besitzen; Dieser Eigentümer muss sein:
 - (i) eine der natürlichen Personen auf dem Registrierungsformular; oder
 - (ii) ein Mitglied einer gemeinnützigen juristischen Person im Freizeitbereich, bei der die juristische Person im Registrierungsdocument als Eigentümer oder Betreiber angegeben ist und dieses Mitglied direkt in den Entscheidungsprozess der juristischen Person involviert ist und von dieser juristischen Person benannt wird Einrichtung zur Durchführung der Wartung durch den Piloten.
- (b) Für andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 730 kg und darunter, die nicht im gewerblichen Luftverkehrsbetrieb, im gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb oder im gewerblichen Flugbetrieb von ATO oder DTO eingesetzt werden, kann der Pilot/Eigentümer eine CRS ausstellen, nachdem er eine

eingeschränkte Pilot/Eigentümer-Instandhaltung nach Anlage VIII dieses Anhangs durchgeführt hat.

- (c) Der Umfang der begrenzten Wartung des Piloten/Eigentümers ist in dem in Punkt M.A.302 genannten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm festzulegen.
- (d) Die CRS muss in das System für die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eingegeben werden und grundlegende Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung und den verwendeten Instandhaltungsunterlagen enthalten sowie das Datum, an dem die Instandhaltung abgeschlossen wurde, die Identität, die Unterschrift und Pilotenlizenznummer des Piloten/Eigentümers, der eine solche Bescheinigung ausstellt.

AMC M.A.803 Berechtigung Piloten/Eigentümer

ED Decision 2021/009/R

1. Privatbetrieb bedeutet, dass das Luftfahrzeug gemäß M.A.201 (i) betrieben wird.
2. Ein Piloten/Eigentümer darf nur ein CRS für die von ihm durchgeführte Wartung ausstellen.
3. Bei einem Luftfahrzeug in Miteigentum die Wartung Das Programm muss Folgendes auflisten:
 - Die Namen aller Piloten/Eigentümer, die für die Durchführung der Wartung der Piloten/Eigentümer gemäß den in Teil VIII Anhang VIII beschriebenen Grundprinzipien zuständig und benannt sind. Eine Alternative wäre das -Instandhaltungsprogramm, das ein Verfahren enthält, mit dem sichergestellt wird, wie eine solche Liste kompetenter Piloten/Eigentümer getrennt verwaltet und auf dem neuesten Stand gehalten wird.
 - Die begrenzten Wartungsaufgaben, die sie ausführen können.
4. Eine gleichwertige gültige Pilotenlizenz kann jedes Dokument sein, das eine vom Mitgliedstaat anerkannte Pilotenqualifikation bestätigt. Es muss nicht unbedingt von der zuständigen Behörde ausgestellt werden, muss jedoch in jedem Fall gemäß dem System des jeweiligen Mitgliedstaats ausgestellt werden. In einem solchen Fall muss das entsprechende Zertifikat oder die entsprechende Qualifikationsnummer anstelle der Lizenznummer des Piloten für die Zwecke von M.A.801 (b) 3 (Freigabebescheinigung für die Tätigkeit) verwendet werden.
5. Nicht eine gültige ärztliche Untersuchung durchzuführen, macht die gemäß M.A.803 (a) 1 für die Zwecke der Genehmigung des Piloten/Eigentümers erforderliche Pilotenlizenz (oder eine gleichwertige Lizenz) nicht ungültig.

M.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit

Verordnung (EU) 2021/700

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

- a) Nach Abschluss einer zufriedenstellenden Prüfung der Lufttüchtigkeit muss eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit entsprechend Anlage III (EASA-Formblatt 15a oder 15b) dieses Anhangs ausgestellt werden. Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit hat eine Gültigkeitsdauer von einem Jahr.
- b) Bei einem Luftfahrzeug in einer überwachten Umgebung handelt es sich um ein Luftfahrzeug, das in den vorangegangenen 12 Monaten
 - (1) fortlaufend von einem bzw. einer einzigen CAMO oder CAO betreut wurde

-
- (2) von einem nach Unterabschnitt F dieses Anhangs, Anhang II (Teil-145) oder Anhang Vd (Teil-CAO) genehmigten Instandhaltungsbetrieb instandgehalten wurde, auch für den Fall, dass die Durchführung von Instandhaltungsaufgaben nach Punkt M.A.803(b) und die Freigabe in Übereinstimmung mit Punkt M.A.801(b)(1) oder (2) dieses Anhangs erfolgte.
- c) Für alle Luftfahrzeuge, die von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, und für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2 730 kg, die sich in einer überwachten Umgebung befinden, darf das in Punkt b(1) genannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, vorbehaltlich der Einhaltung von Punkt j, nach Punkt CAMO.A.125(e) von Anhang Vc, Punkt M.A.711(b) dieses Anhangs bzw. Punkt CAO.A.095(c)(1) von Anhang Vd
- (1) die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.901 ausstellen;
 - (2) die Gültigkeit der von ihm erteilten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit höchstens zweimal um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern, sofern das Luftfahrzeug innerhalb einer überwachten Umgebung verblieben ist.
- d) Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wird von der zuständigen Behörde nach einer zufriedenstellenden Bewertung auf Empfehlung eines CAMO oder einer CAO ausgestellt und zusammen mit dem Antrag des Eigentümers oder des Betreibers für alle Luftfahrzeuge zugesandt, die von den nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, sowie für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2 730 kg, die folgenden alternativen Bedingungen genügen:
- (1) sie befinden sich nicht in einer überwachten Umgebung;
 - (2) die Aufrechterhaltung ihrer Lufttüchtigkeit wird von einem Unternehmen geführt, das nicht zur Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen berechtigt ist. Die Grundlage für die Empfehlung in Punkt (1) bildet eine nach Punkt M.A.901 durchgeführte Prüfung der Lufttüchtigkeit.
- e) Für Luftfahrzeuge, die nicht von nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden und für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 730 kg und darunter kann jedes bzw. jede vom Eigentümer oder Betreiber gewählte CAMO oder CAO, vorbehaltlich der Einhaltung von Punkt j, nach Punkt CAMO.A.125(e) von Anhang Vc, Punkt M.A.711(b) dieses Anhangs bzw. Punkt CAO.A.095(c) von Anhang Vd
- (1) die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.901 ausstellen; (
 - 2) die Gültigkeit der von ihm/ihr erteilten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit höchstens zweimal um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern, sofern das Luftfahrzeug innerhalb einer überwachten Umgebung verblieben ist und von ihm/ihr geführt wurde.
- f) Abweichend von Punkt M.A.901(c)(2) und M.A.901(e)(2) kann das in Punkt (b)(1) genannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die sich in einer überwachten Umgebung befinden, vorbehaltlich Punkt (j) die Gültigkeit der von der zuständigen Behörde oder einem bzw. einer anderen CAMO oder CAO erteilten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit höchstens zweimal um die Dauer von jeweils einem Jahr verlängern.
- g) Wann immer die Umstände auf ein potenzielles Risiko für die Flugsicherheit schließen lassen, führt die zuständige Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit selbst durch und stellt die Prüfbescheinigung selbst aus.

-
- h) Unbeschadet Punkt (g) kann die zuständige Behörde die Prüfung der Lufttüchtigkeit auch in den folgenden Fällen selbst durchführen und die Prüfbescheinigung selbst ausstellen:
- (1) wenn die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs von einem CAMO oder einer CAO mit Hauptgeschäftssitz in einem Drittland geführt wird,
 - (2) wenn es sich um ein sonstiges Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 730 kg und darunter handelt, sofern der Eigentümer dies beantragt.
- i) Stellt die zuständige Behörde die Prüfbescheinigung über die Lufttüchtigkeit nach Punkt (g) oder (h) selbst aus oder hat die Empfehlung nach Punkt M.B.901 bewertet, hat der Eigentümer oder Betreiber des Luftfahrzeugs, sofern für diese Zwecke notwendig, der zuständigen Behörde Folgendes zur Verfügung zu stellen:
1. alle von der zuständigen Behörde verlangten Unterlagen,
 2. geeignete Räumlichkeiten an dem jeweiligen Ort für das Personal der Behörde,
 3. die Unterstützung durch das freigabeberechtigte Personal. j) Eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit darf nicht ausgestellt oder verlängert werden, wenn es Belege dafür oder Hinweise darauf gibt, dass das Luftfahrzeug nicht lufttüchtig ist.
- k) Die Prüfung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs umfasst eine vollständig dokumentierte Prüfung der Aufzeichnungen zu dem Luftfahrzeug, bei der festgestellt wird, dass die folgenden Anforderungen erfüllt sind:
- (1) die Flugstunden und die zugehörigen Flugzyklen für Zelle, Motor und Propeller wurden ordnungsgemäß aufgezeichnet;
 - (2) das Flughandbuch hat für die Luftfahrzeugkonfiguration Gültigkeit und ist auf dem neuesten Stand;
 - (3) die gesamte für das Luftfahrzeug fällige Instandhaltung wurde in Übereinstimmung mit dem genehmigten AMP durchgeführt;
 - (4) alle bekannten Mängel wurden behoben oder, wenn zutreffend, nach Punkt M.A.403 ordnungsgemäß zurückgestellt;
 - (5) alle anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen wurden durchgeführt und ordnungsgemäß aufgezeichnet;
 - (6) alle Änderungen und Reparaturen an dem Luftfahrzeug wurden aufgezeichnet und nach Punkt M.A.304 durchgeführt;
 - (7) alle in das Luftfahrzeug eingebauten lebensdauerbegrenzten und laufzeitüberwachten Komponenten wurden ordnungsgemäß gekennzeichnet und erfasst und haben ihre Begrenzung nicht überschritten;
 - (8) die gesamte Instandhaltung wurde nach diesem Anhang durchgeführt;
 - (9) der aktuelle Wägebericht gibt die aktuelle Konfiguration des Luftfahrzeugs wieder und ist gültig;
 - (10) das Luftfahrzeug entspricht dem neuesten von der Agentur genehmigten Änderungsstand seiner Musterbauart;
 - (11) falls erforderlich wurde für das Luftfahrzeug eine Lärmbescheinigung nach Unterabschnitt I des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ausgestellt, die der aktuellen Konfiguration des Luftfahrzeugs entspricht.

- l) Die Lufttüchtigkeitsprüfung des Luftfahrzeugs umfasst eine physische Prüfung des Luftfahrzeugs. Hierfür muss Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das nicht entsprechend Anhang III (Teil-66) qualifiziert ist, von qualifiziertem Personal unterstützt werden.
- m) Durch die physische Prüfung am Luftfahrzeug muss das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal sicherstellen, dass
 - (1) alle erforderlichen Markierungen und Hinweisschilder ordnungsgemäß angebracht sind;
 - (2) das Luftfahrzeug seinem genehmigten Flughandbuch entspricht;
 - (3) die Luftfahrzeugkonfiguration mit der genehmigten Dokumentation übereinstimmt;
 - (4) kein offensichtlicher Mangel festgestellt werden kann, der nicht nach Punkt M.A.403 abgehandelt wurde;
 - (5) keine Nichtübereinstimmungen zwischen dem Luftfahrzeug und der nach Punkt (k) dokumentierten Prüfung der Aufzeichnungen festgestellt werden können.
- n) Abweichend von Punkt (a) kann die Lufttüchtigkeitsprüfung um eine Höchstdauer von 90 Tagen ohne Beeinträchtigung der Kontinuität des Prüfungsintervalls vorgezogen werden, sodass die physische Prüfung während einer Instandhaltungskontrolle stattfinden kann.
- o) Eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formblatt 15b) oder eine Empfehlung zur Ausstellung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formblatt 15a), auf die in Anlage III zu diesem Anhang Bezug genommen wird, kann nur ausgestellt werden 1. durch autorisiertes Lufttüchtigkeitsprüfpersonal im Auftrag des genehmigten Betriebs; 2. nach vollständiger Durchführung der Lufttüchtigkeitsprüfung.
- p) Eine Ausfertigung der für ein Luftfahrzeug ausgestellten oder verlängerten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit muss innerhalb von zehn Tagen an den Mitgliedstaat gesandt werden, in dem das betreffende Luftfahrzeug eingetragen ist.
- q) Aufgaben im Rahmen der Prüfung der Lufttüchtigkeit dürfen nicht an Unterauftragnehmer vergeben werden.
- r) Muss die Prüfung der Lufttüchtigkeit ein nicht eindeutiges Ergebnis hervorbringen, hat das Unternehmen, das die Prüfung durchgeführt hat, die zuständige Behörde so schnell wie möglich, in jedem Fall innerhalb von 72 Stunden ab dem Zeitpunkt, zu dem das Unternehmen den Grund für das nicht eindeutige Ergebnis der Lufttüchtigkeitsprüfung festgestellt hat, hiervon in Kenntnis zu setzen.
- s) Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit darf erst ausgestellt werden, wenn alle Beanstandungen behoben wurden.

AMC M.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2015/029/R

Um die Gültigkeit des Lufttüchtigkeitszeugnisses des Luftfahrzeugs sicherzustellen, muss M.A.901 regelmäßig eine Lufttüchtigkeitsprüfung des Luftfahrzeugs und seiner fortlaufenden Lufttüchtigkeitsaufzeichnungen durchführen, was zur Ausstellung eines für ein Jahr gültigen Lufttüchtigkeitszeugnisses führt

GM M.A.901 Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

Verantwortlichkeiten des Personals zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit:

Im Folgenden finden Sie eine Zusammenfassung der in MA901 enthaltenen Anforderungen sowie der zugehörigen AMC und Anhänge in Bezug auf die Verantwortlichkeiten des Personals zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit:

- Das Personal zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit ist sowohl für die Durchführung des Dokuments als auch für die Durchführung verantwortliche körperliche Untersuchung. Erster nummerierter Absatz. Verwenden Sie den ListLevel0-Stil.
- Die Verfahren müssen vom CAMO oder CAO festgelegt werden, um die Lufttüchtigkeitsprüfung einschließlich der Tiefe der Probenahmen durchzuführen.
- Die Verfahren müssen sehr deutlich machen, dass das letzte Wort über die Tiefe der Inspektionen (sowohl dokumentarisch als auch physisch) gehört zu den Mitarbeitern der Lufttüchtigkeitsprüfung, die über die im CAME oder CAE festgelegte Tiefe hinausgehen können, wenn sie dies für erforderlich halten. Am Ende liegt es in der Verantwortung des Lufttüchtigkeitsprüfungspersonals, sich davon zu überzeugen, dass das Luftfahrzeug Teil M entspricht und flugfähig ist, und die Organisation muss sicherstellen, dass dem Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal bei der Erfüllung seiner Aufgaben kein Druck oder Einschränkungen auferlegt werden.
- Das Personal für die Überprüfung der Lufttüchtigkeit muss einen Konformitätsbericht erstellen, in dem alle geprüften Punkte und das Ergebnis der Überprüfung aufgeführt sind.
- Das Personal für die Überprüfung der Lufttüchtigkeit ist für die während der Überprüfung der Lufttüchtigkeit geprüften Punkte verantwortlich. Sie übernehmen jedoch nicht die Verantwortung der CAMO, der Instandhaltungsbetrieb, der DOA, der POA oder anderer Organisationen und sind nicht verantwortlich für Probleme, die bei der Überprüfung der Lufttüchtigkeit nicht festgestellt wurden, oder für die Möglichkeit, dass das genehmigte oder deklarierte -Instandhaltungsprogramm bestimmte Empfehlungen des Entwurfsgenehmigungsinhabers nicht enthält. Wenn die Mitarbeiter der Lufttüchtigkeitsprüfung nicht unabhängig vom Lufttüchtigkeitsmanagementprozess sind und auf der Grundlage der Option, die Gesamtautorität für einen solchen Prozess zu haben, nominiert wurden, sind sie offensichtlich für die vollständige Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit solcher Luftfahrzeuge verantwortlich. Diese Verantwortung ist jedoch eine Folge ihrer Position in der Organisation und nicht ihrer Funktion als Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal.
- Die Ausstellung des Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikats (ARC) durch das Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal bestätigt nur, dass das Luftfahrzeug in Bezug auf die Lufttüchtigkeit als lufttüchtig gilt auf den Umfang der durchgeführten Lufttüchtigkeitsprüfung und die Tatsache, dass dem Personal der Lufttüchtigkeitsprüfung keine Fälle von Verstößen bekannt sind, die die Flugsicherheit gefährden. Darüber hinaus wird nur bestätigt, dass das Luftfahrzeug zum Zeitpunkt der Überprüfung als flugfähig eingestuft ist.

Es liegt in der Verantwortung des Eigentümers oder der beauftragten CAMO oder CAO, sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug jederzeit vollständig flugfähig ist

GM M.A.901/a) Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

EASA 15a wird von den zuständigen Behörden ausgestellt, während EASA Form 15b von einer CAMO- oder CAO-Organisation ausgestellt wird.

AMC M.A.901(b) Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2016/011/R

1. Wenn die fortdauernde Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs nicht gemäß Anhang I des Vertrages über die fortdauernde Lufttüchtigkeit verwaltet wird, muss davon ausgegangen werden, dass sich das Luftfahrzeug außerhalb einer kontrollierten Umgebung befindet. Ein solcher Vertrag ist jedoch nicht erforderlich, wenn der Betreiber und der CAMO dieselbe Organisation sind.
2. Die Tatsache, dass eine begrenzte Wartung des Piloten gemäß Definition in M.A.803 (b) nicht von einem zugelassenen Instandhaltungsbetrieb durchgeführt und freigegeben wird, ändert nichts an der Status eines Luftfahrzeugs in einer kontrollierten Umgebung, sofern das CAMO unter Vertrag steht, wurde über solche Wartungsarbeiten informiert.

AMC M.A.901(c)2, €2 und (f) Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2015/029/R

Wenn sich das Luftfahrzeug in einer kontrollierten Umgebung befindet, erfordert die Verlängerung der Gültigkeit des Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikats keine Lufttüchtigkeitsprüfung, sondern nur eine Überprüfung der kontinuierlichen Einhaltung von M.A.901 (b).

Es ist akzeptabel, die Verlängerung des zu erwartenden Lufttüchtigkeitsprüfungsbescheinigung von maximal 30 Tagen ohne Verlust der Kontinuität des Lufttüchtigkeitsprüfungsmusters, was bedeutet, dass das neue Ablaufdatum ein Jahr nach dem vorherigen Ablaufdatum festgelegt wird. Diese Erwartung von bis zu 30 Tagen gilt auch für die in M.A.901 (b) aufgeführten 12-Monats-Anforderungen. Dies bedeutet, dass sich das Luftfahrzeug immer noch in einer kontrollierten Umgebung befindet, wenn es kontinuierlich von einer einzelnen Organisation verwaltet und von entsprechend genehmigten Personen gewartet wurde Organisationen, wie in M.A.901 (b) angegeben, vom Datum der Ausstellung des letzten Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikats bis zum Datum der Durchführung der Verlängerung (dies kann bis zu 30 Tage weniger als 12 Monate dauern). Die Durchführung ist ebenfalls akzeptabel die Verlängerung eines Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikats nach dessen Ablaufdatum, sofern alle Bedingungen für die Verlängerung erfüllt sind. Dies bedeutet jedoch Folgendes:

- Das Luftfahrzeug konnte nicht fliegen, da die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit bis zu seiner Verlängerung abgelaufen ist.
- Das neue Ablaufdatum (nach der Verlängerung) wird ein Jahr nach dem vorherigen Ablaufdatum (nicht ein Jahr nach der Verlängerung) festgelegt ist durchgeführt).

AMC M.A.901(d) Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

Die Empfehlung einer CAMO oder CAO an die zuständige Behörde des Registrierungsmitgliedstaats muss mindestens in englischer Sprache erfolgen, wenn sich der Registrierungsmitgliedstaat vom Mitgliedstaat der CAMO / CAO unterscheidet. Andernfalls kann es in der / die Amtssprache (n) des CAMO / CAO-Mitgliedstaats ausgefüllt werden.

Die an die zuständige Behörde gesendete Empfehlung muss mindestens die nachstehend beschriebenen Punkte enthalten:

(a) Allgemeine Informationen

- CAMO-Informationen
- Informationen zu Eigentümern / Mietern
- Datum und Ort, an dem die Dokumentenprüfung und die Luftfahrzeugvermessung durchgeführt wurden
- Zeitraum und Ort des Luftfahrzeugs können eingesehen werden, wenn dies von der zuständigen Behörde verlangt wird.

(c) Luftfahrzeuginformationen

- Registrierung
- Typ
- Hersteller
- Seriennummer
- Flughandbuchreferenz
- Gewichts
- und Schwerpunktdaten
- -Instandhaltungsprogramm Referenz

(c) Begleitdokumente zur Empfehlung

- Kopie der Registrierungspapiere
- Kopie des Antrags des Eigners auf ein neues Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikat

(d) Luftfahrzeugstatus

- Gesamtzeit und -zyklen des Luftfahrzeugs
- Liste der Personen oder Organisationen, die seitdem fortgesetzte Lufttüchtigkeitsaktivitäten einschließlich Wartungsarbeiten am Luftfahrzeug und seinen Komponenten durchgeführt haben das letzte Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikat

(e) Luftfahrzeugvermessung

- eine genaue Liste der Bereiche des Luftfahrzeugs, die vermessen wurden, und deren Status

(f) Beanstandungen

- eine Liste aller Ergebnisse, die während der Lufttüchtigkeitsprüfung mit den durchgeführten Korrekturmaßnahmen erzielt wurden

(g) Erklärung

Eine vom Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal unterzeichnete Erklärung, in der die Ausstellung einer Lufttüchtigkeit empfohlen wird das Review Zertifikat.

Die Erklärung muss bestätigen, dass das Luftfahrzeug in seiner aktuellen Konfiguration die folgenden Anforderungen erfüllt:

- Lufttüchtigkeitsanweisungen bis zur letzten veröffentlichten Ausgabe und:
- Datenblatt für Typzertifikate;
- -Instandhaltungsprogramm;
- Beschränkung für lebenslange Teile und zeitgesteuerte Komponenten;
- das gültige Gewicht
- und Schwerpunktprogramm, das die aktuelle Konfiguration des Luftfahrzeugs widerspiegelt;
- Teil 21 für alle Änderungen und Reparaturen;
- das aktuelle Flughandbuch einschließlich Ergänzungen und
- die betrieblichen Anforderungen.

In den oben genannten Punkten muss die genaue Referenz der Daten angegeben sein, die zur Feststellung der Einhaltung verwendet wurden. Zum Beispiel muss die Nummer und die Ausgabe des verwendeten Datenblatts für das Musterzertifikat angegeben werden.

Die Erklärung muss auch bestätigen, dass alle oben genannten Punkte ordnungsgemäß im System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs und / oder im technischen Protokoll des Betreibers eingetragen und zertifiziert sind.

AMC M.A.901(i) Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

Zu den geeigneten Unterkünften muss gehören:

- (a) ein Büro mit normaler Büroausstattung wie Schreibtischen, Telefonen, Fotokopiergeräten usw., in dem die Aufzeichnungen über die fortdauernde Lufttüchtigkeit überprüft werden können.
- (b) ein Hangar, wenn dies für die physische Besichtigung erforderlich ist. Die angemessene Unterstützung des Personals

Eine Qualifizierung gemäß Teil 66 ist erforderlich, wenn das Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal der zuständigen Behörde nicht ausreichend qualifiziert ist.

AMC M.A.901(k) Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

VOLLSTÄNDIGE DOKUMENTIERTE ÜBERPRÜFUNG

1. Eine vollständig dokumentierte Überprüfung ist eine Überprüfung von mindestens den folgenden Kategorien von Dokumenten:
 - Zulassungspapiere;
 - System zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs M.A.305;
 - Technisches Protokollsystem des Luftfahrzeugs M.A.306;
 - Abweichung, Liste, falls zutreffend;
 - Flughandbuch für Luftfahrzeuge einschließlich Luftfahrzeugkonfiguration;
 - -Instandhaltungsprogramm für Luftfahrzeuge;
 - Instandhaltungsunterlagen;
 - relevante Arbeitspakete;
 - AD-Status;
 - Änderungen und SB-Status;
 - Änderungs- und Reparaturgenehmigungsblätter;
 - Status der Lebensdauer begrenzten Teile und zeitgesteuerte Komponenten;
 - relevantes EASA-Formular 1 oder gleichwertig;
 - Massen- und Gewichtsbericht und Ausrüstungsliste;
 - TC-Datenblätter für Luftfahrzeuge, Motoren und Propeller.

Mindestens Musterprüfungen innerhalb jeder Dokumentkategorie muss durchgeführt werden

2. Die CAMO oder CAO muss Verfahren für das Personal zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit entwickeln, um einen Konformitätsbericht zu erstellen, der bestätigt, dass die oben genannten Punkte überprüft und in Übereinstimmung mit Teil-M festgestellt wurden.

AMC M.A.901(I) und (m) Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

PHYSIKALISCHE Überprüfung

1. Die physische Untersuchung kann Maßnahmen erfordern, die als Wartung eingestuft sind (z. B. Betriebstests, Tests von Notfallausrüstung, Sichtprüfungen, die das Öffnen des Panels erfordern usw.). In diesem Fall muss nach der Überprüfung der Lufttüchtigkeit eine Freigabe für die Instandhaltung erteilt werden.
2. Wenn das Personal für die Überprüfung der Lufttüchtigkeit gemäß Teil 66 nicht ausreichend qualifiziert ist, um eine solche Wartung freizugeben, muss es gemäß M.A.901 (I) unterstützt werden von solch qualifiziertem Personal. Die Funktion dieses Teil-66-Personals beschränkt sich jedoch auf die Durchführung und Freigabe der vom Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal angeforderten Wartungsmaßnahmen, da es nicht ihre Aufgabe ist, die physische Vermessung des Luftfahrzeugs durchzuführen. Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit unterzeichnen, oder die Empfehlung muss diejenige sein, die sowohl die dokumentierte Prüfung als auch die physische Untersuchung des Luftfahrzeugs durchführt.
3. Dies bedeutet, dass das Personal zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit, dass das Zertifikat zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit oder die Empfehlung unterzeichnen wird, sowohl die dokumentierte Überprüfung als auch die physische Besichtigung des Luftfahrzeugs durchführen muss. Es ist nicht die Absicht der Regel, die Umfrage an Mitarbeiter von Teil 66 zu delegieren, die keine Mitarbeiter für die Überprüfung der Lufttüchtigkeit sind. Darüber hinaus bietet die Bereitstellung von M.A.901 (n), die eine 90-tägige Vorwegnahme für die physische Vermessung ermöglicht, genügend Flexibilität, um sicherzustellen, dass das Personal zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit (ARS) anwesend ist.
4. Die physische Vermessung kann Überprüfungen enthalten, die während des Fluges durchgeführt werden muss.
5. Die CAMO oder CAO muss Verfahren für die ARS entwickeln, um einen Konformitätsbericht zu erstellen, der bestätigt, dass die physische Vermessung durchgeführt wurde und als zufriedenstellend befunden wurde.
6. Um die Konformität sicherzustellen, kann die physische Vermessung relevante Stichprobenprüfungen von Gegenständen umfassen.

AMC M.A.901(n) Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

„Ohne Verlust der Kontinuität des Lufttüchtigkeitsprüfungsmusters“ bedeutet, dass das neue Ablaufdatum 1 Jahr nach dem vorherigen Ablaufdatum festgelegt wird. Wenn die Lufttüchtigkeitsprüfung erwartet wird, ist die Gültigkeit oder die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit daher länger als 1 Jahr (bis zu 90 Tage länger).

Diese Erwartung von bis zu 90 Tagen gilt auch für die in M.A.901(b) angegebenen 12 Monats-Anforderungen, was bedeutet, dass sich das Luftfahrzeug ab dem Datum der letzten Lufttüchtigkeit weiterhin in einer kontrollierten Umgebung befindet, wenn es kontinuierlich von einer einzelnen Organisation verwaltet und von entsprechend zugelassenen Organisationen gemäß M.A.901(b) gewartet wurde. Das Überprüfungszertifikat wurde bis zu dem Datum ausgestellt, an dem die neue Lufttüchtigkeitsprüfung durchgeführt wird (dies kann bis zu 90 Tage vor den 12 Monate liegen).

AMC M.A.901(o) Prüfung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

Eine Kopie der oben genannten Berichte zur Einhaltung der physischen Vermessung und zur Überprüfung der Dokumente muss zusammen mit der Empfehlung an die zuständige Behörde gesendet werden.

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

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Ein Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikat wird ungültig, wenn:
1. suspendiert oder widerrufen wird; oder
 2. das Lufttüchtigkeitszeugnis wird ausgesetzt oder widerrufen; oder
 3. das Luftfahrzeug ist nicht im Luftfahrzeugregister eines Mitgliedstaats eingetragen; oder
 4. die Musterzulassung, unter der die Lufttüchtigkeitsbescheinigung ausgestellt wurde, wird ausgesetzt oder widerrufen.
- (b) Ein Luftfahrzeug darf nicht fliegen, wenn die Lufttüchtigkeitsbescheinigung ungültig ist oder wenn:
1. die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs oder einer am Luftfahrzeug angebrachten Komponente dies tut die Anforderungen dieses Teils nicht erfüllen; oder
 2. das Luftfahrzeug entspricht nicht dem von der Agentur genehmigten Typendesign; oder
 3. das Luftfahrzeug wurde über die Beschränkungen des genehmigten Flughandbuchs oder des Lufttüchtigkeitszeugnisses hinaus betrieben, ohne dass geeignete Maßnahmen ergriffen wurden; oder
 4. das Luftfahrzeug in einen Unfall oder Zwischenfall verwickelt war, der die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs beeinträchtigt, ohne dass anschließend geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Lufttüchtigkeit ergriffen wurden; oder
 5. eine Änderung oder Reparatur nicht Punkt M.A.304 genügt.
- (c) Bei Übergabe oder Widerruf ist die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit an die zuständige Behörde zurückzusenden

M.A.903 Registerwechsel von Luftfahrzeugen innerhalb der EU

Verordnung (EU) No 1321/2014

- a) Bei der Übertragung einer Luftfahrzeugregistrierung innerhalb der EU muss der Antragsteller:
1. den früheren Mitgliedstaat informieren, in dem er registriert wird,
 2. den neuen Mitgliedstaat für die Ausstellung eines neuen Lufttüchtigkeitszeugnisses in beantragen gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012.
- (b) Abweichend von Punkt M.A.902 (a) (3) bleibt das frühere Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikat bis zu seinem Ablaufdatum gültig.

AMC M.A.903(a) Registerwechsel von Luftfahrzeugen innerhalb der EU

ED Decision 2015/029/R

Der Antragsteller muss dies der zuständigen Behörde des früheren Registrierungsmitgliedstaats mitteilen, um die ordnungsgemäße Übermittlung von Informationen zwischen den beiden zuständigen Behörden während des Lufttransferprozesses zu ermöglichen.

AMC M.A.903(b) Registerwechsel von Luftfahrzeugen innerhalb der EU

ED Decision 2015/029/R

Im Falle der Übertragung der Luftfahrzeugregistrierung innerhalb der EU muss der Luftfahrzeugbesitzer / -betreiber überprüfen, ob die zuständige Behörde des neuen Registrierungsmitgliedstaats die neue Luftfahrzeugregistrierung in das vorhandene Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikat eingetragen und die Änderung validiert hat.

M.A.904 Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die EU importierte Luftfahrzeuge

Verordnung (EU) 2019/1383

- a) Wird ein aus einem Drittland oder aus einem Rechtssystem, in dem die Verordnung (EU) 2018/1139 nicht gilt, importiertes Luftfahrzeug in das Register eines Mitgliedstaats eingetragen, muss der Antragsteller
 - (1) bei der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats einen Antrag auf Ausstellung eines neuen Lufttüchtigkeitszeugnisses nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 stellen;
 - (2) für Luftfahrzeuge, die nicht neu sind, eine zufriedenstellende Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.901 durchführen lassen;
 - (3) alle Instandhaltungsarbeiten durchführen lassen, um die Anforderungen des genehmigten AMP nach Punkt M.A.302 zu erfüllen.
- b) Hat sich die Organisation, die die Lufttüchtigkeitsprüfung durchführt, davon überzeugt, dass das Luftfahrzeug alle einschlägigen Anforderungen erfüllt, übermittelt sie eine dokumentierte Empfehlung für die Ausstellung einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit an die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats.
- c) Der Eigentümer des Luftfahrzeugs muss der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats den Zugang zum Luftfahrzeug für Inspektionszwecke ermöglichen.
- d) Hat sich die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats davon überzeugt, dass das Luftfahrzeug die Anforderungen von Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 erfüllt, stellt sie ein Lufttüchtigkeitszeugnis aus.
- e) Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats hat auch die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen. Die Bescheinigung ist ein Jahr gültig, sofern die zuständige Behörde nicht beschließt, die Gültigkeit aus Gründen der Flugsicherheit zu verkürzen.

AMC M.A.904(a) Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die EU importierte Luftfahrzeuge

ED Decision 2015/029/R

Um eine mögliche Beteiligung von Behördenmitarbeitern zu ermöglichen, sollte der Antragsteller dies der zuständigen Behörde mindestens 10 Arbeitstage vor dem Zeitpunkt der Prüfung mit dem Ort mitteilen.

AMC M.A.904(a)2 Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die EU importierte Luftfahrzeuge

ED Decision 2020/002/R

ARBEITEN ZUR HERSTELLUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

1. Wenn eine Lufttüchtigkeitsprüfung von in die EU eingeführten Luftfahrzeugen durchgeführt wird, muss das Luftfahrzeug und die entsprechenden Aufzeichnungen überprüft werden, um festzustellen, welche Arbeiten zur Feststellung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs durchzuführen sind
2. Bei der Überprüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs ist Folgendes zu berücksichtigen:
 - (a) Informationen von Behörden aus Drittländern wie Ausfuhrbescheinigungen, Informationen der Hauptbehörde;
 - (b) Informationen zur Geschichte der Luftfahrzeugwartung wie fortlaufende Aufzeichnungen über die Lufttüchtigkeit, Luftfahrzeug-, Triebwerks-, Propeller-, Rotor- und lebenslange Teilelogbücher oder -karten, technisches Protokoll / Flugprotokoll / Kabinenprotokoll, Liste der zurückgestellten Mängel, Gesamtflugzeiten und -zyklen, Zeiten und Zyklen seit der letzten Wartung, Unfallgeschichte, früherer Wartungsplan, früherer AD-Konformitätsstatus,
 - (c) Informationen zu Luftfahrzeugen wie z. B. Luftfahrzeug t, Datenblätter für Triebwerks- und Propellertypzertifikate, Datenblätter für Lärm- und Emissionszertifikate, Flughandbuch und Ergänzungen;
 - (d) den Status der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs wie den AD-Status des Luftfahrzeugs und der Komponente, den SB-Status, den Wartungsstatus und den Lebensstatus -begrenzte Anzahl von Teilen und zeitgesteuerten Komponenten, Gewichts- und Schwerpunktplan einschließlich Ausrüstungsliste;
 - (e) den Änderungs- und Reparaturstatus des Luftfahrzeugs, in dem Elemente wie vom Eigentümer / Betreiber entworfene Änderungen und Reparaturen, STCs und Teile aufgeführt sind, für die eine europäische Teilegenehmigung erforderlich ist (EPA);
 - (f) die Luftfahrzeugkabinenkonfiguration wie eingebaute Notfallausrüstung, Cockpitkonfiguration, Plakate, Instrumentenbeschränkungen, Kabinenlayout;
 - (g) die für den Import erforderliche Wartung, z. B. Ausführungsform von Änderungen, die zur Einhaltung des EASA-Musterzertifikats erforderlich sind Überbrückungsprüfung zur Einhaltung des neuen Instandhaltungsprogramms,
 - (h) die Avionik wie z B., ohne darauf beschränkt zu sein, Funk- und Navigationsausrüstung, Instrumentenflugregeln (IFR), digitaler Flugdatenschreiber (DFDR) / Cockpit-Sprachschreiber (CVR), Notrufsender (ELT), 406-MHz-Code und Identifizierung;
 - (i) die Kompasskompensation;
 - (j) spezielle Betriebsregeln wie erweiterte zweimotorige Operationen (ETOPS) / Langstreckenoperationen (LROPS), reduzierte vertikale Trennungsminima (RVSM), minimale Navigationsleistungsspezifikationen (MNPS), Allwetteroperationen (AWOPS), Gebietsnavigation (RNAV),
 - (k) die Luftfahrzeugvermessung einschließlich Überprüfung der Konformität mit dem Flughandbuch und dem Datenblatt, Vorhandensein feuerfester Kennzeichen, Konformität der Markierungen einschließlich Registrierung, Vorhandensein und Wartungsfreundlichkeit von Notfallausrüstung, Innen- und Außenbeleuchtung Systeme und

-
- (l) Wartungskontrollflug einschließlich Kontrolle des Steuerungssystems / Cockpit-Bodenkontrolle / Triebwerkslauf
3. Wenn keine CAMO oder Instandhaltungsbetrieb für die Lufttüchtigkeitsprüfung des jeweiligen Luftfahrzeugtyps zugelassen ist, kann die zuständige Behörde die Lufttüchtigkeitsprüfung gemäß diesem Absatz und den Bestimmungen M.A.901 (g) und M.B.902 durchführen. In diesem Fall muss die Lufttüchtigkeitsprüfung mit einer Frist von 30 Tagen bei der zuständigen Behörde angefordert werden.

AMC M.A.904(b) Prüfung der Lufttüchtigkeit von in die EU importierte Luftfahrzeuge

ED Decision 2020/002/R

INHALT DER EMPFEHLUNG

Die an die zuständige Behörde gesendete Empfehlung muss mindestens die nachstehend beschriebenen Punkte enthalten.

- (a) Alle Informationen gemäß AMC M.A. 901 (d)
- (b) Luftfahrzeuginformationen
- Zuweisung des Luftfahrzeugs; Status des Herstellers; Registrierung;
 - Exportzertifikatsnummer;
 - TC- und TC-Datenblattnummern;
 - Geräusch- und Emissions-TC- und TC-Datenblattnummern;
 - Vergleich des vorherigen -Instandhaltungsprogramms mit dem vorgeschlagenen neuen - Instandhaltungsprogramm;
- (c) Dokumente, die der Empfehlung beigelegt sind
- Originalausfuhrbescheinigung;
 - Kopie der Zulassungen des Flughandbuchs und seiner Ergänzungen;
 - Liste der ADs, die bis zur letzten veröffentlichten Ausgabe aufgenommen wurden;
 - Vorgeschlagenes neues -Instandhaltungsprogramm;
 - Status aller lebensbeschränkten Teile und zeitgesteuerten Komponenten;
 - das gültige Gewichts- und Schwerpunktprogramm, das die aktuelle Konfiguration des Luftfahrzeugs widerspiegelt, und - Teil-21-Zulassungsreferenz für alle Änderungen und Reparaturen.
- (d) Wartung
- Überprüfung der vom CAMO angeforderten Arbeitspakete, einschließlich Einzelheiten zu etwaigen Überbrückungsprüfungen, um sicherzustellen, dass alle erforderlichen Wartungsarbeiten durchgeführt wurden.
- (e) Flug zur Überprüfung der Luftfahrzeugwartung
- eine Kopie des Flugberichts zur Überprüfung der Wartung.

M.A.905 Beanstandungen

Verordnung (EU) 2019/1383

- a) Als Beanstandung der Stufe 1 gilt jede schwerwiegende Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzt und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet.
- b) Als Beanstandung der Stufe 2 gilt jede Nichterfüllung der Anforderungen dieses Anhangs, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzen und die Flugsicherheit gefährden kann.
- (c) Nach Erhalt der Mitteilung der Ergebnisse gemäß Punkt M.B.903 definiert die in Punkt M.A.201 genannte verantwortliche Person oder Organisation einen Korrekturmaßnahmenplan und weist Korrekturmaßnahmen nach Maßnahmen zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde innerhalb eines mit dieser Behörde vereinbarten Zeitraums, einschließlich geeigneter Korrekturmaßnahmen, um ein erneutes Auftreten der Feststellung und ihrer Grundursache zu verhindern.

Anlage I -Vertrag zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit Verordnung (EU) 2019/1383

1. Beauftragt ein Eigentümer oder Betreiber nach Punkt M.A.201 ein CAMO oder eine CAO vertraglich mit der Wahrnehmung von Aufgaben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, muss der Eigentümer oder Betreiber auf Anforderung der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats dieser ein Exemplar des von beiden unterzeichneten Vertrags übermitteln.
2. Bei der Ausarbeitung des Vertrags sind die Anforderungen dieses Anhangs zu berücksichtigen und die Pflichten der Unterzeichner bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs festzulegen.
3. Jeder Vertrag muss mindestens folgende Angaben enthalten:
 - Eintragsnummer, Bauart und Seriennummer des Luftfahrzeugs,
 - Name oder Firma, einschließlich Anschrift, des Eigentümers oder eingetragenen Mieters des Luftfahrzeugs,
 - Angaben zu den vertraglich beauftragten CAMO oder CAO sowie deren Anschrift
 - Art des Flugbetriebs.

4. Der Vertrag muss folgenden Wortlaut enthalten:

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

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

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

Im Falle einer Nichteinhaltung dieses Vertrags durch einen der Unterzeichner verliert dieser seine Gültigkeit. In einem solchen Fall übernimmt der Eigentümer oder Betreiber die volle

Verantwortung für alle Arbeiten in Verbindung mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, und der Eigentümer ist verpflichtet, die zuständigen Behörden des Eintragungsmitgliedstaats innerhalb von zwei Wochen nach der Nichterfüllung des Vertrags hiervon zu unterrichten.“

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

5.1 Pflichten des CAMO oder der CAO:

- (1) das Luftfahrzeugmuster in die Genehmigungsbedingungen aufnehmen lassen;
- (2) die nachstehend aufgeführten Bedingungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs einhalten:
 - a) ein AMP für das Luftfahrzeug, gegebenenfalls einschließlich eines zu erstellenden Zuverlässigkeitsprogramms ausarbeiten,
 - b) die Instandhaltungsaufgaben (im AMP) ausweisen, die nach Punkt M.A.803(c) vom Piloten/Eigentümer ausgeführt werden dürfen,
 - c) für die Genehmigung des AMP sorgen,
 - d) nach erfolgter Genehmigung dem Eigentümer oder Betreiber ein Exemplar des AMP zukommen lassen,
 - e) eine Inspektion zum Zweck der Überleitung vom bisherigen Instandhaltungsprogramm des Luftfahrzeugs organisieren,
 - f) die gesamte Instandhaltung durch einen genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchführen lassen,
 - g) dafür sorgen, dass alle anwendbaren Lufttüchtigkeitsanweisungen befolgt werden,
 - h) dafür sorgen, dass alle während der planmäßigen Instandhaltung oder Prüfungen der Lufttüchtigkeit festgestellten Mängel oder vom Eigentümer gemeldeten Mängel durch einen genehmigten Instandhaltungsbetrieb behoben werden,
 - i) die planmäßige Instandhaltung, die Befolgung von Lufttüchtigkeitsanweisungen, den Austausch von Teilen mit begrenzter Lebensdauer und die Anforderungen an die Inspektion von Komponenten koordinieren,
 - j) den Eigentümer stets informieren, wenn das Luftfahrzeug zu einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb gebracht werden muss,
 - k) alle technischen Aufzeichnungen verwalten, l) alle technischen Aufzeichnungen archivieren
- (3) dafür sorgen, dass jegliche Änderungen an dem Luftfahrzeug nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 vor ihrer Durchführung genehmigt werden;
- (4) dafür sorgen, dass jegliche Reparaturen an dem Luftfahrzeug nach Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 vor ihrer Durchführung genehmigt werden;
- (5) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unterrichten, wenn das Luftfahrzeug vom Eigentümer nicht entsprechend der Aufforderung des genehmigten Unternehmens zum genehmigten Instandhaltungsbetrieb gebracht wird;
- (6) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats von der etwaigen Nichteinhaltung des vorliegenden Vertrags informieren;

- (7) dafür sorgen, dass die Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs erforderlichenfalls durchgeführt und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausgestellt oder der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats die entsprechende Empfehlung gegeben wird;
- (8) der zuständigen Behörde des Eintragungsmitgliedstaats innerhalb von zehn Tagen ein Exemplar der ausgestellten oder verlängerten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zusenden;
- (9) alle Ereignisse gemäß den anzuwendenden Vorschriften melden;
- (10) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unterrichten, wenn der vorliegende Vertrag von einer der beiden Parteien gekündigt wird.

5.2 Pflichten des Eigentümers oder Betreibers:

- (1) über ein allgemeines Verständnis des genehmigten AMP verfügen;
 - (2) über ein allgemeines Verständnis dieses Anhangs verfügen;
 - (3) das Luftfahrzeug zu dem mit der CAMO oder der CAO vereinbarten genehmigten Instandhaltungsbetrieb bringen, und zwar zu dem entsprechend der Aufforderung des CAMO oder der CAO vorgegebenen Zeitpunkt;
 - (4) Änderungen an dem Luftfahrzeug nicht ohne vorherige Absprache mit der CAMO oder der CAO vornehmen;
 - (5) das CAMO oder die CAO über jede, ausnahmsweise ohne das Wissen und die Kontrolle des CAMO oder der CAO vorgenommene Instandhaltung informieren;
 - (6) der CAMO oder der CAO alle während des Betriebs festgestellten Mängel mittels Bordbuch zu melden;
 - (7) die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unterrichten, wenn der vorliegende Vertrag von einer der beiden Parteien gekündigt wird;
 - (8) das CAMO oder die CAO und die zuständige Behörde des Eintragungsmitgliedstaats unterrichten, wenn das Luftfahrzeug verkauft wird;
 - (9) alle Ereignisse gemäß den anzuwendenden Vorschriften melden;
 - (10) das CAMO oder die CAO, wie mit diesem bzw. dieser vereinbart, regelmäßig über die Flugstunden des Luftfahrzeugs und alle sonstigen Nutzungsdaten unterrichten;
 - (11) bei Piloten/Eigentümer-Instandhaltung die CRS nach Punkt M.A.803(d) in die Bordbücher eintragen, ohne dabei die Beschränkungen der Instandhaltungsaufgaben zu überschreiten, wie sie im genehmigten AMP nach Punkt M.A.803(c) aufgeführt sind;
 - (12) das CAMO oder die CAO spätestens 30 Tage nach Abschluss jeglicher Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer nach Punkt M.A.305(a) unterrichten.
6. Beauftragt ein Eigentümer oder Betreiber vertraglich ein CAMO oder eine CAO nach Punkt M.A.201, sind die Pflichten jeder Partei in Bezug auf die obligatorische und freiwillige Meldung von Ereignissen nach der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates (1) genau anzugeben.

GM zum Anhang I Teil M Vertrag zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

Ein Betreiber sollte eine angemessene Koordinierung zwischen Flugbetrieb und CAO/CAMO herstellen um sicherzustellen, dass beide alle notwendigen Informationen über den Zustand des Flugzeugs erhalten, um dies zu ermöglichen sie erfüllen ihre Aufgaben.

Anlage II Teil M– Freigabebescheinigung- EASA Form 1

Verordnung (EU) 2019/1383

Die vorliegenden Anweisungen gelten ausschließlich für die Verwendung des EASA-Formblatts 1 für Instandhaltungszwecke. Zur Verwendung des EASA-Formblatts 1 für Herstellungszwecke wird auf Anlage I des Anhangs (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 verwiesen.

1. ZWECK UND VERWENDUNG

- 1.1. Der Hauptzweck des Zertifikats ist die Lufttüchtigkeit von Wartungsarbeiten an Produkten, Teilen und Geräten (im Folgenden als „Artikel“ bezeichnet) zu erklären.
- 1.2. Korrelation muss zwischen dem Zertifikat und den Artikeln hergestellt werden. Der Urheber muss ein Zertifikat in einer Form aufbewahren, die die Überprüfung der Originaldaten ermöglicht.
- 1.3. Das Zertifikat ist für viele Lufttüchtigkeitsbehörden akzeptabel, kann jedoch vom Bestehen bilateraler Abkommen und / oder der Politik der Lufttüchtigkeitsbehörde abhängig sein. Die in diesem Zertifikat genannten „genehmigten Konstruktionsdaten“ bedeuten dann, dass sie von der Lufttüchtigkeitsbehörde des Einfuhrlandes genehmigt wurden.
- 1.4. Das Zertifikat ist kein Liefer- oder Versandschein.
- 1.5. Luftfahrzeuge dürfen nicht mit dem Zertifikat freigegeben werden.
- 1.6. Das Zertifikat stellt keine Genehmigung für den Einbau des Artikels in ein bestimmtes Luftfahrzeug, einen bestimmten Motor oder einen bestimmten Propeller dar, hilft dem Endbenutzer jedoch bei der Bestimmung seines Zulassungsstatus für die Lufttüchtigkeit.
- 1.7. Eine Mischung aus produktionsfreigestellten und wartungsfreigestellten Artikeln ist auf demselben Zertifikat nicht zulässig

2. ALLGEMEINES GESTALTUNG

- 2.1. Das Zertifikat muss dem beigefügten Format einschließlich der Blocknummern und der Position jedes Blocks entsprechen. Die Größe jedes Blocks kann jedoch je nach Anwendung variiert werden, jedoch nicht in dem Maße, in dem das Zertifikat nicht wiederzuerkennen wäre.
- 2.2. Das Zertifikat muss im Querformat vorliegen, die Gesamtgröße kann jedoch so lange erheblich erhöht oder verringert werden da das Zertifikat erkennbar und lesbar bleibt. Im Zweifelsfall wenden Sie sich an die zuständige Behörde.
- 2.3. Die Verantwortlichkeitserklärung des Benutzers / Installateurs kann auf beiden Seiten des Formulars angebracht werden.
- 2.4. Der gesamte Druck muss klar und lesbar sein, damit er leicht gelesen werden kann.
- 2.5. Das Zertifikat kann entweder vorgedruckt sein oder computergeneriert, aber in jedem Fall muss das Drucken von Zeilen und Zeichen klar und lesbar sein und dem definierten Format entsprechen.

-
- 2.6. Das Zertifikat sollte in Englisch und gegebenenfalls in einer oder mehreren anderen Sprachen vorliegen.
 - 2.7. Die Details Die Eingabe in das Zertifikat kann entweder maschinen- / computerbedruckt oder handschriftlich mit Druckbuchstaben erfolgen und muss ein einfaches Lesen ermöglichen.
 - 2.8. Begrenzen Sie die Verwendung von Abkürzungen auf ein Minimum, um die Übersichtlichkeit zu verbessern.
 - 2.9. Der verbleibende Platz auf der Rückseite von Das Zertifikat kann vom Urheber für zusätzliche Informationen verwendet werden, darf jedoch keine Zertifizierungserklärung enthalten. Jede Verwendung der Rückseite des Zertifikats muss im entsprechenden Block auf der Vorderseite des Zertifikats angegeben werden

3. AUSFERTIGUNGEN

- 3.1. Die Anzahl der Kopien des Zertifikats, die an den Kunden gesendet oder vom Urheber aufbewahrt werden, ist nicht beschränkt.

4. FEHLER IN DER BESCHEINIGUNG

- 4.1 Findet ein Benutzer Fehler in einer Bescheinigung, muss er diese dem Aussteller schriftlich mitteilen. Der Aussteller kann eine neue Bescheinigung nur dann ausstellen, wenn die Fehler überprüft und berichtigt werden können.
- 4.2 Die neue Bescheinigung muss eine neue laufende Nummer aufweisen und muss neu unterschrieben und datiert werden.
- 4.3 Die angeforderte neue Bescheinigung kann ausgestellt werden, ohne dass der Zustand des betreffenden Artikels neu überprüft wird. Die neue Bescheinigung stellt keine Erklärung des gegenwärtigen Zustands dar und sollte in Feld 12 mit der folgenden Angabe auf die vorherige Bescheinigung verweisen: „Diese Bescheinigung berichtigt den/die Fehler in Feld/den Feldern [Angabe der berichtigten Felder] der Bescheinigung [Angabe der laufenden Nummer] vom [Angabe des ursprünglichen Ausstellungsdatums] und betrifft nicht Konformität/Zustand/Freigabe“. Beide Bescheinigungen sollten bis zum Ablauf der Aufbewahrungsfrist für die erste Bescheinigung aufbewahrt werden.

Anlage II Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer

Zusätzlich zu den Anforderungen dieses Anhangs hat der Pilot/Eigentümer vor der Durchführung von Instandhaltungsaufgaben folgende Grundsätze zu beachten:

a) Befähigung und Verantwortlichkeit

1. Der Pilot/Eigentümer ist stets für jede von ihm durchgeführte Instandhaltung verantwortlich.
2. Der Pilot/Eigentümer muss für die Ausführung der Aufgabe ausreichend qualifiziert sein. Der Pilot/Eigentümer ist dafür verantwortlich, sich mit den Standards zur fachgerechten Instandhaltung seines Luftfahrzeugs und mit dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm vertraut zu machen.

b) Aufgaben

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

Instandhaltungsaufgaben dürfen nicht vom Piloten/Eigentümer freigegeben werden, wenn eine der folgenden

Bedingungen erfüllt ist:

1. es handelt sich um kritische Instandhaltungsaufgaben;
2. sie erfordern den Ausbau größerer Komponenten oder größerer Baugruppen;
3. sie werden in Übereinstimmung mit einer Lufttüchtigkeitsanweisung oder einem Airworthiness Limitation Item (ALI) durchgeführt, sofern die Freigabe nicht ausdrücklich von der Lufttüchtigkeitsanweisung oder dem Airworthiness Limitation Item erlaubt ist;
4. sie erfordern die Verwendung von Spezialwerkzeugen oder kalibrierten Werkzeugen (ausgenommen Drehmomentschlüssel und Crimpwerkzeuge);
5. sie erfordern die Verwendung von Prüfgeräten oder Spezialtests (z. B. zerstörungsfreie Prüfungen (NDT), Systemtests oder Funktionsprüfungen für Avionikausrüstung);
6. sie beinhalten unplanmäßige Sonderinspektionen (z. B. Kontrolle nach harter Landung);
7. sie betreffen Systeme, die für den Betrieb unter Instrumentenflugbedingungen (IFR) erforderlich sind;
8. es handelt sich um eine komplexe Instandhaltungsaufgabe gemäß Anlage III oder um eine Instandhaltungsaufgabe an Komponenten gemäß Punkt ML.A.502(a) oder (b);
9. sie sind Teil der 100-Stunden- oder Jahresinspektion (in diesen Fällen wird die Instandhaltungsaufgabe mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit kombiniert, die von Instandhaltungsbetrieben oder unabhängigem freigabeberechtigtem Personal durchgeführt wird).

Die Kriterien nach den Punkten (1) bis (9) können durch weniger restriktive Anweisungen, die gemäß dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm nach Punkt ML.A.302 erteilt wurden, nicht außer Kraft gesetzt werden.

Jede im Flughandbuch (oder anderen Betriebshandbüchern) beschriebene Aufgabe, z. B. die Vorbereitung des Luftfahrzeugs für den Flug (Montage der Tragflächen von Segelflugzeugen, Durchführung einer Vorflugkontrolle, Montage eines Korbs, Brenners, Kraftstoffzylinders und einer Hülle für einen Ballon, usw.), ist nicht als Instandhaltungsaufgabe anzusehen und erfordert daher keine Freigabebescheinigung. Dessen ungeachtet ist die Person, die diese Teile montiert, dafür verantwortlich, dass diese Teile für den Einbau geeignet sind und sich in betriebsfähigem Zustand befinden.

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

Die Instandhaltungsunterlagen nach Punkt ML.A.401 müssen während der Durchführung der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer jederzeit verfügbar sein und eingehalten werden. Angaben zu den bei der Durchführung der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer verwendeten Unterlagen müssen gemäß Punkt ML.A.803(d) in die Freigabebescheinigung eingetragen werden.

Der Pilot/Eigentümer muss das bzw. die vertraglich beauftragte CAMO oder CAO (sofern ein solcher Vertrag besteht) spätestens 30 Tage nach Abschluss der Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer gemäß Punkt ML.A.305(a) über diesen Abschluss unterrichten.

Anlage III Komplexe Instandhaltung

Verordnung (EU) 2019/1383

Alle folgenden Aufgaben stellen komplexe Instandhaltungsaufgaben dar, die gemäß Anlage II nicht vom Piloten/Eigentümer durchgeführt werden dürfen. Diese Aufgaben werden entweder durch eine CAO oder von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal freigegeben: Die Änderung, Reparatur oder der Austausch durch Nieten, Kleben, Laminieren oder Schweißen von irgendetwas an folgende Flugzeugteile:

- (1) eines Kastenholmes;
 - (2) eines Teiles des Tragflächenholmes oder des -holmgurtes;
 - (3) eines Holmes;
 - (4) eines Holmgurtes;
 - (5) eines Teiles eines Fachwerkholmes;
 - (6) des Holmsteges;
 - (7) eines Rumpfkiel- oder Kimmteiles eines Flugbootrumpfes oder eines -schwimmers;
 - (8) von Druckgliedern aus Wellblech in einem Tragflügel oder einer Leitwerksfläche;
 - (9) einer Tragflächen-Hauptrippe;
 - (10) einer Tragflächen- oder Leitwerksstützstrebe;
 - (11) eines Motorträgers;
 - (12) eines Rumpflängsträgers oder -spanten;
 - (13) eines Teiles eines seitlichen Trägers, horizontalen Trägers oder Brandschotts;
 - (14) einer Sitzbefestigung oder eines -lagerbockes;
 - (15) die Erneuerung von Sitzschienen;
 - (16) einer Fahrwerksstrebe oder -knickstrebe;
 - (17.) einer Achse;
 - (18) eines Rades und
 - (19) einer Schneekufe oder eines Kufengestells, ausgenommen die Erneuerung einer Beschichtung mit niedriger Reibung
- b) Die Änderung oder Reparatur eines der folgenden Teile:
- (1) der Luftfahrzeugbeplankung oder der Beplankung eines Schwimmers, wenn die Arbeiten die Verwendung einer Stütze, eines Bockes oder einer Befestigung erfordern;
 - (2) von Luftfahrzeugbeplankungen, die Druckbeaufschlagungslasten unterliegen, wenn der Schaden in der Beplankung in irgendeiner Richtung mehr als 15 cm (6 Zoll) umfasst;
 - (3) eines lastbeaufschlagten Teils der Steueranlage, einschließlich Steuersäulen, Pedalen, Wellen, Quadranten, Umlenkhebeln, Steuerhörnern und geschmiedeten Lagerböcken oder Lagerböcken aus Guss, ausgenommen ist jedoch
 - i) das Aufhängen von Reparaturspleißen oder Seilbeschlägen und
 - ii) der Austausch eines Stoßstangen-Endanschlusses, der durch Nieten befestigt ist;
 3. jedes anderen nicht unter Punkt (a) aufgeführten Strukturbauteils, das ein Hersteller in seinem Instandhaltungshandbuch, Strukturreparaturhandbuch oder seinen Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als Primärstrukturbauteil gekennzeichnet hat.
 4. Die Durchführung der folgenden Wartungsarbeiten an einem Kolbenmotor:
 - (a) Demontage und anschließender Zusammenbau eines anderen Kolbenmotors als
 - (i) zu erhalten Zugang zu den Kolben/Zylinder-Baugruppen; oder
 - (ii) um die hintere Zubehörabdeckung zu entfernen Inspektion und/oder Austausch von Ölpumpenbaugruppen, sofern diese Arbeiten dies nicht beinhalten Ausbau und Wiedereinbau von Innenzahnradern;
 - (b) Demontage und anschließender Zusammenbau von Untersetzungsgetrieben;
 - (c) Schweißen und Löten von Verbindungen, ausgenommen geringfügige Schweißreparaturen an Abgasanlagen durch einen entsprechend zugelassenen oder autorisierten Schweißer, jedoch ohne den Austausch von Komponenten;

-
- (d) das Zerstören einzelner Teile von Einheiten, die als Prüfstand geprüfte Einheiten geliefert werden, ausgenommen für den Austausch oder die Einstellung von Teilen, die normalerweise im Betrieb austauschbar oder einstellbar sind
4. Das Auswuchten eines Propellers, außer:
- (a) für die Zertifizierung des statischen Abgleichs, wenn dies im Instandhaltungshandbuch vorgeschrieben ist;
 - (b) dynamisches Auswuchten an installierten Propellern unter Verwendung elektronischer Auswuchtgeräte, wo es gemäß Wartungshandbuch oder anderen genehmigten Lufttüchtigkeitsdaten zulässig ist;
5. Jede zusätzliche Aufgabe, die Folgendes erfordert:
- (a) Spezialwerkzeuge, Ausrüstung oder Einrichtungen; oder
 - (b) erhebliche Koordinierungsverfahren wegen der langen Dauer der Aufgaben und die Beteiligung mehrerer Personen.

AMC zu Anlage VII Komplexe Instandhaltung

Der Satz „zugelassener oder ermächtigter Schweißer“ in Anhang VII, Absatz 3(c) bedeutet, dass die Qualifikation einem offiziell anerkannten Standard entsprechen sollte oder andernfalls von der zuständigen Behörde akzeptiert sein sollte.

Anlage VIII Teil M– Eingeschränkte Piloten/Eigentümer Instandhaltung

Zusätzlich zu den Anforderungen in Anhang I (Teil-M) müssen die folgenden Grundprinzipien eingehalten werden, bevor Wartungsarbeiten gemäß den Bedingungen der Wartung durch den Piloten durchgeführt werden:

(a) Kompetenz und Verantwortung

1. Der Pilot- Der Eigentümer ist immer für die von ihm durchgeführten Wartungsarbeiten verantwortlich.
2. Vor der Durchführung von Wartungsarbeiten durch den Piloten muss sich der Eigentümer des Piloten davon überzeugen, dass er für die Ausführung der Aufgabe zuständig ist. Es liegt in der Verantwortung der Pilotenbesitzer, sich mit den Standardwartungspraktiken für ihre Luftfahrzeuge und dem Luftfahrzeugwartungsprogramm vertraut zu machen. Wenn der Pilot-Eigentümer für die auszuführende Aufgabe nicht zuständig ist, kann die Aufgabe vom Pilot-Eigentümer nicht freigegeben werden.
3. Der Pilot-Eigentümer (oder sein vertraglich vereinbarter CAMO oder CAO) ist dafür verantwortlich, die Aufgaben des Piloten-Eigentümers entsprechend zu identifizieren Einhaltung dieser Grundprinzipien im Wartungsprogramm und um sicherzustellen, dass das Dokument rechtzeitig aktualisiert wird.
4. Die Genehmigung des Wartungsprogramms muss gemäß Punkt MA302 erfolgen.

(b) Aufgaben,

der Pilot-Eigentümer führen Sie einfache Sichtprüfungen oder Kontrollen durch, um den allgemeinen Zustand und offensichtliche Schäden sowie den normalen Betrieb der Luftfahrzeugzelle, der Triebwerke, Systeme und Komponenten zu überprüfen.

Wartungsarbeiten dürfen vom Pilotenbesitzer nicht ausgeführt werden, wenn die Aufgabe:

1. eine kritische Wartungsaufgabe ist
2. erfordert die Entfernung von Hauptkomponenten oder Hauptbaugruppen und / oder

3. wird in Übereinstimmung mit einer Lufttüchtigkeitsrichtlinie oder einem Lufttüchtigkeitsbeschränkungsgegenstand durchgeführt, sofern dies nicht ausdrücklich in der AD oder zulässig ist das ALI und / oder
4. erfordert die Verwendung von Spezialwerkzeugen, kalibrierten Werkzeugen (außer Drehmomentschlüssel und Crimpwerkzeug) und / oder
5. erfordert die Verwendung von Prüfgeräten oder Spezialprüfungen (z. ZfP, Systemtests oder Betriebsprüfungen für Avionikausrüstung) und / oder
6. bestehen aus außerplanmäßigen Sonderinspektionen (z. B. schwere Landekontrolle) und / oder
7. wirken sich auf Systeme aus, die für den IFR-Betrieb wesentlich sind, und / oder
8. ist in Anhang VII zu diesem Anhang aufgeführt. Es handelt sich um eine Komponentenwartungsaufgabe gemäß den Punkten M.A.502 (a), (b), (c) oder (d) und / oder:

Die Kriterien 1 bis 9 können nicht durch weniger restriktive Anweisungen außer Kraft gesetzt werden, die gemäß „M.A.302 (d) Wartungsprogramm“ erteilt wurden.

Jede Aufgabe, die im Flughandbuch des Luftfahrzeugs als Vorbereitung des Luftfahrzeugs für den Flug beschrieben wird (Beispiel: Zusammenbau eines Segelflugzeuges), wird als Pilotaufgabe betrachtet und ist nicht als Wartungsaufgabe des Piloten angesehen und erfordert daher keine Freigabebescheinigung für den Service.

- (c) Durchführung der Wartung Aufgaben und Aufzeichnungen des Pilotenbesitzers.

Die in Punkt M.A.401 angegebenen Wartungsdaten müssen während der Durchführung der Wartung des Pilotenbesitzers immer verfügbar sein und müssen eingehalten werden. Einzelheiten zu den Daten, auf die bei der Durchführung der Wartung des Piloten verwiesen wird, müssen gemäß Punkt MA803 (d) in der Bescheinigung über die Freigabe für die Tätigkeit enthalten sein.

Der Pilot-Eigentümer muss die zugelassene Organisation für das Management der fortdauernden Lufttüchtigkeit informieren, die für die fortdauernde Lufttüchtigkeit verantwortlich ist des Luftfahrzeugs (falls zutreffend) spätestens 30 Tage nach Abschluss der Wartungsaufgabe des Piloten7Eigentümers gemäß Punkt MA305 (a)

AMC zur Anlage VIII Teil M– Eingeschränkte Piloten/Eigentümer Instandhaltung

1. Die nachstehenden Listen enthalten Elemente, von denen erwartet werden kann, dass sie von einem Eigentümer ausgefüllt werden, der über eine aktuelle und gültige Pilotenlizenz für den betreffenden Luftfahrzeugtyp verfügt und die Kompetenz- und Verantwortungsanforderungen von Anhang VIII zu Teil M. erfüllt.
2. Die Liste von Aufgaben werden möglicherweise nicht detailliert auf die spezifischen Bedürfnisse der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien eingegangen. Darüber hinaus können die technologische Entwicklung und die Art der von diesen Luftfahrzeugkategorien durchgeführten Operationen nicht immer angemessen berücksichtigt werden.
3. Daher gelten die folgenden Listen als repräsentativer Umfang der in M.A.803 und gemäß M.A.803 und 1 beschriebenen eingeschränkten Wartung von Piloten und Eigentümern Anhang VIII:
 - Teil A gilt für Luftfahrzeuge;

- Teil B gilt für Drehflügler;
 - Teil C gilt für Segelflugzeuge und angetriebene Segelflugzeuge.
 - Teil D gilt für Ballons und Luftschiffe
4. Das Programm kann durchgeführt werden, sofern die angegebenen Aufgaben in den allgemeinen Listen der Teile A bis D dieses AMC enthalten sind und den Grundprinzipien von Teil M Anhang VIII entsprechen. Der Inhalt der regelmäßigen Inspektionen / Kontrollen sowie deren Periodizität sind nicht geregelt oder in einer Luftfahrtspezifikation standardisiert.

Es ist die Entscheidung des Herstellers / Typenzertifikatsinhabers (TCH), einen Zeitplan für jede spezifische Art der Inspektion / Prüfung zu empfehlen. Bei einer Inspektion / Prüfung mit derselben Periodizität für verschiedene TCHs kann der Inhalt unterschiedlich sein und in einigen Fällen auch kritisch sicherheitsrelevant sein und möglicherweise die Verwendung von Spezialwerkzeugen oder -kenntnissen erfordern und sich daher nicht für die Wartung durch den Piloten qualifizieren würden.

Daher kann die vom Eigentümer des Piloten durchgeführte Wartung nicht auf bestimmte Inspektionen wie 50 Stunden, 100 Stunden oder 6 Monate verallgemeinert werden. Die durchzuführenden Inspektionen sind auf die Bereiche und Aufgaben beschränkt, die in dieser AMC in Anhang VIII aufgeführt sind.

Dies ermöglicht Flexibilität bei der Entwicklung des Wartungsprogramms und beschränkt die Inspektion nicht auf bestimmte regelmäßige Inspektionen. Eine regelmäßige Inspektion von 50 Stunden / 6 Monaten für ein Flächenflugzeug sowie die einjährige Inspektion eines Segelflugzeugs können normalerweise für die Wartung durch den Pilotenbesitzer in Frage kommen.

Teil A: Piloten/Eigentümer Instandhaltung für Motorflugzeugen

Hinweis: Aufgaben in Teil A oder Teil B, die mit ** gekennzeichnet sind, schließen IFR-Vorgänge nach der Wartung durch den Piloten aus. Damit diese Luftfahrzeuge im IFR-Betrieb betrieben werden können, muss diese Aufgaben von einem geeigneten lizenzierten Ingenieur freigegeben werden.

ATA	Bereich	Art der Tätigkeit	Lfz <2730kg
09	Schleppen	Reinigung und Schmierung der Seilkupplungen Seilauszugabwurfsystem – Reinigung, Schmierung und Austausch des Schleppseiles inkl. beschädigter Verbindungselemente	Ja
		Spiegel – Einbau und Austausch der Spiegel	Ja
11	Markierungen	Schilder, Markierungen – Anbringen und Erneuern von Aufklebern und Markierungen gem. Flug- und Wartungshandbuch	Ja
12	Wartung	Schmierung – bei Bauteilen, bei denen nur nicht tragende Abdeckungen, Verkleidungen ausgebaut werden müssen	Ja
20	Standard- arbeiten	Sicherungsdrähte – Ersatz von defekten Drähten und Splinten, außer solchen im Flugsteuerungssystem, (Rudersteuerungen)	Ja
		Einfache nicht strukturelle Standardbefestigungen - Austausch und Einstellung, ausgenommen Austausch von Nieten und Ankermuttern, die genietet werden müssen	Ja
21	Klimaanlage	Ersatz von flexiblen Schläuchen und Einlässe	Ja
23	Funkanlagen	Com-Geräte – Ausbau und Austausch von Geräten ohne Änderung des Einschubes, I-Brettinstrumente mit Schnellsteckverbindungen	Ja**
24	Elektrische Versorgung	Batterien - Austausch und Wartung, ausgenommen Wartung von Ni- Cd-Batterien und IFR-Betrieb.	Ja
		Verkabelung - Reparatur unterbrochener Stromkreise in nicht kritischen Geräten, ausgenommen Zündsystem, primäres	Ja

		Generatorsystem und erforderliche Kommunikation, Navigationssystem und primäre Fluginstrumente	
		Masseleitungen – Ersatz von defekten Masseleitungen	Ja
		Sicherungen – Ersatz mit dem richtigen Wert	Ja
25	Ausrüstung	Sicherheitsgurte - Austausch von Sicherheitsgurten und Sicherheitsgurten, ausgenommen Gurte mit Airbag Systemen.	Ja
		Sitze – Ersatz von Sitzen oder Teilen davon, außer wenn dafür Teile der Primärstruktur oder der Steuerung ausgebaut werden müssen.	Ja
		Nicht wesentliche Instrumente und / oder Geräte - Austausch von in sich geschlossenen Instrumententafel-Montagegeräten mit Schnellkupplungen.	Ja
		Sauerstoffsystem - Austausch von tragbaren Sauerstoffflaschen und -systemen in zugelassenen Halterungen, ausgenommen fest installierte Flaschen und Systeme.	Ja
		ELT – Aus- und Wiedereinbau	Ja
27	Steuerung	Aus- oder Einbau der Copiloten-Steuersäule und der Ruderpedale, wenn eine schnelle Abschaltung vorgesehen ist	Ja
28	Kraftstoffsystem	Kraftstofffilterelemente - Reinigung und / oder Austausch.	Ja
30	Eis- und Regenschutz	Scheibenwischer - Austausch des Wischerblatts.	Ja
31	Instrumente	Instrumentenbrett – Aus- und Wiedereinbau, wenn dies vom Hersteller mit Schnellkupplungen versehen ist., ausgenommen IFR Instrumente	Ja**
		Statisches Drucksystem – einfache Empfindlichkeits- und Dichtheitsprüfung, ausgenommen IFR Instrumente	Ja**
		Entwässerung – Entwässerung von Wassersäcken und/oder Filtern im statischen System ohne IFR Betrieb	Ja**
		Instrumente - Überprüfen Sie die Lesbarkeit der Markierungen, und diese Messwerte stimmen mit den Umgebungsbedingungen überein	Ja
32	Fahrwerk	Reifen, Räder – Ausbau, Ersatz und Wartung inkl. Schmierung und Radlagerwechsel	Ja
		Auffüllen von Hydraulikflüssigkeit	Ja
		Stoßdämpfer – Ersatz von Elastikbändern und/oder Gummidämpfern	Ja
		Federbeine – Auffüllen von Luft und/oder Öl	Ja
		Ski - Wechsel zwischen Rad und Skifahrwerk.	Ja
		Landekufen - Austausch von Landekufen und Kufenschuhen. Radverkleidungen (Gamaschen) - Aus- und Einbau.	Ja
		Mechanische Bremsen - Einstellung einfacher kabelgebundener Systeme.	Ja
		Bremse - Austausch verschlissener Bremsbeläge	Ja
33	Beleuchtung	Leuchten – Ersatz von Lampen außen und innen, Austausch von Reflektoren und Linsen	Ja
34	Navigation	Software – Update von Datenbanken von Navigationssystemen im I-Brett inkl. derer von nicht zur Mindestausrüstung gehörenden Ausrüstung außer von Transpondern	Ja
		Navigationsgeräte - Entfernen und Ersetzen von eigenständigen Navigationsgeräten mit Instrumententafelhalterung und Schnellkupplungen, ausgenommen automatische Flugsteuerungssysteme, Transponder, primäres Flugsteuerungssystem und IFR-Betrieb.	Ja
		Eigenständiger Datenlogger - Installation, Datenwiederherstellung	Ja
51	Struktur	Gewebe Patches - Einfache Patches, die sich über nicht mehr als eine Rippe erstrecken und keine Rippenstiche oder das Entfernen von Strukturteilen oder Steuerflächen erfordern.	Ja
		Schutzbeschichtung - Aufbringen von Konservierungsmaterial oder Beschichtungen, bei denen keine Demontage einer Primärstruktur oder eines Betriebssystems erforderlich ist.	Ja
		Oberflächenbeschaffenheit - Kleinere Restaurierungen, bei denen keine Demontage einer Primärstruktur oder eines Betriebssystems	Ja

		erforderlich ist. Dies umfasst das Aufbringen von Signalbeschichtungen oder dünnen Folien sowie Kennzeichen	
		Verkleidung - Einfache Reparaturen an nicht strukturellen Verkleidungen und Abdeckplatten, die die Kontur nicht verändern	Ja
52	Türen und Luken	Türen- Aus- und Einbau	Ja
53	Rumpf	Polsterung und Einrichtung - Kleinere Reparaturen, die keine Demontage der Primärstruktur oder der Betriebssysteme erfordern oder die Steuerungssysteme beeinträchtigen.	Ja
56	Fenster	Seitenfenster – Ersatz, wenn ohne Nieten, Kleben oder andere Spezialprozesse möglich	Ja
61	Propeller	Spinner – Aus- und Wiedereinbau	Ja
71	Triebwerks_ installation	Verkleidung - Aus- und Einbau ohne Ausbau des Propellers oder Abschaltung der Flugsteuerung. Induktionssystem - Inspektion und Austausch des Ansaugluftfilters. Luftzuführung – Kontrolle und Ersatz von Luftfilter	Ja
72	Triebwerk	Chipdetektor – Ausbau, Prüfung und Wiedereinbau, vorausgesetzt der Chipdetektor ist selbstabdichtend und ohne elektrische Anzeige	Ja
73	Kraftstoff	Siebe und/oder Filter – Reinigung und Austausch	Ja
		Kraftstoff - Einmischen des erforderlichen Öls in den Kraftstoff.	Ja
74	Zündung	Zündkerzen – Ausbau, Reinigung, Einstellung und Wiedereinbau.	Ja
75	Kühlung	Kühlflüssigkeit – Auffüllen	Ja
77	Triebwerks anzeigen	Motoranzeige - Entfernen und Ersetzen von in sich geschlossenen Instrumententafel-Montageanzeigen, die über Schnellverschlüsse verfügen und keine direkten Leseanschlüsse verwenden.	Ja
79	Ölsystem	Siebe und/oder Filter – Reinigen oder Austausch	Ja
		Öl – Wechsel oder Auffüllen von Motor- und Getriebeöl	

Teil B: Piloten/Eigentümer Instandhaltung für Hubschrauber

NICHT ÜBERSETZT

Teil C: Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Halter für Segelflugzeuge und Motorsegler

Im Rahmen der eingeschränkten Instandhaltung können alle, in der nachfolgenden Tabelle zutreffenden Tätigkeiten, gemäß ML.A.803 und AMC1 Anlage II zum Part-ML, vom Piloten /Halter freigegeben werden.

- n/a nicht anwendbar
- SP Segelflugzeuge
- SSPS Segelflugzeuge mit Rückkehrhilfe
- SLPS/TMG Segelflugzeuge Eigenstarter/ TMG

ATA	Bereich	Art der Tätigkeit	SP	SSPS	SLPS/ TMG
08	Wägung	kleine Änderungen im Trimm ohne Notwendigkeit der Neuwägung	Ja	Ja	Ja
09	Schleppen	Reinigung und Schmierung der Seilkupplungen Seilauszugabwurfsystem – Reinigung, Schmierung und Austausch des Schleppseiles inkl. beschädigter Verbindungselemente Spiegel – Einbau und Austausch der Spiegel	Ja	Ja	Ja
11	Markierungen	Schilder, Markierungen – Anbringen und Erneuern von Aufklebern und Markierungen gem. Flug- und Wartungshandbuch	Ja	Ja	Ja

12	Wartung	Schmierung – bei Bauteilen, bei denen nur nicht tragende Abdeckungen, Verkleidungen ausgebaut werden müssen	Ja	Ja	Ja
20	Standardarbeiten	Sicherungsdrähte – Ersatz von defekten Drähten und Splinten, außer solchen im Flugsteuerungssystem, (Rudersteuerungen) Einfache – nicht Strukturbefestigungen – Ersatz und Einstellung außer Ersatz von Camlock-Buchsen und Anniemuttern. Spiel – Messen des Spiels im Steuerungssystem in der Verbindung zwischen Tragflächen und Rumpf und Beseitigung mit einfachen, durch den Hersteller bereitgestellten Mitteln	Ja	Ja	Ja
21	Klimaanlage	Ersatz von flexiblen Schläuchen und Einlässe	Ja	Ja	Ja
23	Funkanlagen	Com-Geräte – Ausbau und Austausch von Geräten ohne Änderung des Einschubes, I-Brettinstrumente mit Schnellsteckverbindungen	Ja	Ja	Ja
24	Elektrische Versorgung	Batterien und Solarpanel – Ersatz und Wartung Verdrahtung – Installation von einfachen Verbindungen zur bestehenden elektrischen Verdrahtung für Ausrüstung, die nicht zur Mindestausrüstung gehört, wie elektr. Variometer und Bordcomputer; Masseleitungen – Ersatz von defekten Masseleitungen Schalter – dies beinhaltet Löten und krimpen von nicht zur Mindestausrüstung gehörenden Geräten wie elektr. Variometer und Bordcomputer Sicherungen – Ersatz mit dem richtigen Wert	Ja	Ja	Ja
25	Ausrüstung	Sicherheitsgurte – Ersatz von Sicherheitsgurten Sitze – Ersatz von Sitzen oder Teilen davon, außer wenn dafür Teile der Primärstruktur oder der Steuerung ausgebaut werden müssen. Instrumentierung, die nicht zur Mindestausrüstung gehört – Ersatz von Geräten in einem Gehäuse zum Einbau in das I-Brett mit Steckverbindern Instrumentierung, die nicht zur Mindestausrüstung gehört – Aus und/oder Einbau von Geräten Mückenputzer – Wartung, Ausbau und Wiedereinbau, wenn nicht dazu die Primärstruktur oder Steuerung ausgebaut werden muss Düsen – Ausbau oder Wiedereinbau von Düsen des statischen Drucks oder Totalenergiedüsen für Variometer Sauerstoffsystem – Ersatz tragbarer Flaschen und Systeme in zugelassenen Halterungen mit Ausnahme von fest installierten Flaschen und Systemen. Bremsschirme – Installation und Wartung ELT – Aus- und Wiedereinbau	Ja	Ja	Ja
26	Brandschutz	Feueralarm – Ersatz von Sensor und Anzeige	n/a	Ja	Ja
27	Steuerung	Spaltverkleidungen – Installation und Wartung, sofern Steuerungsteile nicht ausgebaut werden müssen. Steuerung – Messen des Steuerweges ohne die Steuerflächen zu entfernen. Steuerseile – einfache optische Kontrolle Gasdruckdämpfer – Ersatz von Gasdruckdämpfern in der Steuerung oder den Bremsklappen Copiloten-Knüppel und Fußpedale – Ausbau und Wiedereinbau, wenn vom Hersteller Schnellkupplungen vorgesehen sind	Ja	Ja	Ja
28	Kraftstoffsystem	Kraftstoffleitungen – Ersatz von vorgefertigten Leitungen mit selbstdichtenden Kupplungen Kraftstofffilter – Reinigung und Ersatz	n/a	Ja	Nein
31	Instrumente	Instrumentenbrett – Aus- und Wiedereinbau, wenn dies vom Hersteller mit Schnellkupplungen versehen ist.	Ja	Ja	Ja

		Statisches Drucksystem – einfache Empfindlichkeits- und Dichtheitsprüfung Instrumentenbrett – Schwingungs- und Schockdämpfer – Ersatz Entwässerung – Entwässerung von Wassersäcken und/oder Filtern im statischen System Schlauchleitungen – Ersatz			
32	Fahrwerk	Reifen, Räder – Ausbau, Ersatz und Wartung inkl. Schmierung und Radlagerwechsel Auffüllen von Hydraulikflüssigkeit Stoßdämpfer – Ersatz von Elastikbändern und/oder Gummidämpfern Federbeine – Auffüllen von Luft und/oder Öl Stützräder – Aus- und/oder Wiedereinbau sowie Wartung von Haupt-, Flächen- oder Spornrädern Radverkleidungen – Aus- und Wiedereinbau Ersatz von Kufen mechanische Bremsen – Einstellen der Bowdenzüge Bremsen – Austausch von Bremsbelägen Federn – Ersatz Fahrwerkswarnung – Aus- und Wiedereinbau von einfachen Fahrwerkswarnungen	Ja	Ja	Ja
33	Beleuchtung	Leuchten – Ersatz von Lampen außen und innen, Austausch von Reflektoren und Linsen	n/a	n/a	Ja
34	Navigation	Software – Update von Datenbanken von Navigationssystemen im I-Brett inkl. derer von nicht zur Mindestausrüstung gehörenden Ausrüstung außer von Transpondern Nav-Geräte – Austausch von Geräten in Einschüben außer Transponder und Anzeigen der Mindestausrüstung Datenlogger – Einbau und Datenaustausch	Ja	Ja	Ja
51	Struktur	Beschichtung – Aufbringen von Beschichtungen, wenn kein Primärstruktur oder Steuerungsteile ausgebaut werden müssen Oberflächenfinish – Wiederherstellen der Farbe oder der Beschichtung, wenn keine Primärstrukturen oder Steuerungsteile ausgebaut werden müssen. Dies schließt das Anbringen von Signalfarben, dünnen Folien und Kennzeichen ein. Verkleidungen – einfache Reparaturen von nicht zur Struktur gehörenden Verkleidungen und Abdeckungen ohne Änderung der Kontur	Ja	Ja	Ja
53	Rumpf	Bezüge und Einbauten – kleine Reparaturen, die nicht den Ausbau von Primärstruktur oder der Steuerung bedingen und nicht mit der Steuerung kollidieren	Ja	Ja	Ja
56	Fenster	Seitenfenster – Ersatz, wenn ohne Nieten, Kleben oder andere Spezialprozesse möglich Hauben – Aus- und Wiedereinbau Gasdruckdämpfer – Ersatz der Haubendämpfer	Ja	Ja	Ja
57	Tragflächen	Wasserballast – Einbau oder Wiedereinbau von flexiblen Tanks Turbolatoren und Abdichtbänder – Aus- und/oder Wiederaufbau von Dichtbändern und Turbolatorbändern	Ja	Ja	Ja
61	Propeller	Spinner – Aus- und Wiedereinbau	n/a	Ja	Ja
71	Triebwerks_ installation	Cowling – Aus- und Wiedereinbau ohne den Propeller oder Steuerungsteile auszubauen Luftzuführung – Kontrolle und Ersatz von Luftfilter	n/a	Ja	Ja
72	Triebwerk	Chipdetektor – Ausbau, Prüfung und Wiedereinbau, vorausgesetzt der Chipdetektor ist selbstabdichtend und ohne elektrische Anzeige	n/a	Ja	Ja

73	Kraftstoff	Siebe und/oder Filter – Reinigung und Austausch Kraftstoff – Zumischen von Öl (Zweitakter-Wankelmotor)	n/a	Ja	Ja
74	Zündung	Zündkerzen – Ausbau, Reinigung, Einstellung und Wiedereinbau.	n/a	Ja	Ja
75	Kühlung	Kühlflüssigkeit – Auffüllen	n/a	Ja	Ja
76	Triebwerks-Bedienung	Bedienelemente – kleine Einstellarbeiten von Bedienelementen, deren Funktion nicht kritisch für irgendeine Phase des Fluges ist	n/a	Ja	Nein
77	Triebwerks anzeigen	Ausbau oder Ersatz von Instrumenten, die Schnellanschlüsse haben und keine mechanischen Werte direkt anzeigen	n/a	Ja	Ja
79	Ölsystem	Siebe und/oder Filter – Reinigen oder Austausch Öl – Wechsel oder Auffüllen von Motor- und Getriebeöl	n/a	Ja	Ja

Teil D: Instandhaltung durch den Piloten/Halter für Ballons und Luftschiffe

Anlage I zu AMC M.A.302 und AMC M.B.301(b)- Inhalt des Wartungsprogramms

Hinweis: Für die Zwecke dieses Anhangs sind Verweise auf CAMO als Verweise auf CAMO oder CAO und Verweise auf Part145-Organisationen als Verweise auf Organisationen in Teil F oder Teil-CAO zu verstehen.

1.1. Das Wartungsprogramm sollte die folgenden grundlegenden Informationen enthalten.

- 1.1.1. Typ / Modell und Registrierungsnummer des Luftfahrzeugs, der Triebwerke und gegebenenfalls der Hilfsaggregate und Propeller die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs.
- 1.1.2. Name und Anschrift des Eigentümers, Betreibers oder CAMO, der die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verwaltet
- 1.1.3. Die Referenz, das Ausstellungsdatum und die Ausstellungsnummer des genehmigten Wartungsprogramms.
- 1.1.4. Eine vom Eigentümer, Betreiber oder CAMO, die die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verwaltet, unterzeichnete Erklärung, dass das angegebene Luftfahrzeug dies tun wird für das Programm beibehalten werden und dass das Programm nach Bedarf überprüft und aktualisiert wird.
- 1.1.5. Inhalt / Liste der wirksamen Seiten und deren Überarbeitungsstatus des Dokuments.
- 1.1.6. Check Zeiträume, die die voraussichtliche Auslastung des Luftfahrzeugs widerspiegeln. Eine solche Nutzung sollte angegeben werden und eine Toleranz von nicht mehr als 25% beinhalten. Wenn eine Nutzung nicht vorhersehbar ist, sollten auch Kalenderfristen enthalten sein.
- 1.1.7. Verfahren für die Eskalation festgelegter Prüfzeiträume, sofern zutreffend und für die zuständige Registrierungsbehörde akzeptabel.
- 1.1.8. Vorbereitung zur Aufzeichnung des Datums und der Referenz von genehmigte Änderungen, die in das Wartungsprogramm aufgenommen wurden.
- 1.1.9. Details der Wartungsarbeiten vor dem Flug, die vom Wartungspersonal durchgeführt werden.
- 1.1.10. Die Aufgaben und die Zeiträume (Intervalle / Frequenzen), in denen jeder Teil des Luftfahrzeugs, die Triebwerke, APUs, Propeller, Komponenten, Zubehör, Geräte,

-
- Instrumente, Elektro- und Funkgeräte sowie die zugehörigen Systeme und Anlagen sollten überprüft werden. Dies sollte die Art und den Grad der erforderlichen Inspektion einschließen.
- 1.1.11. Die Zeiträume, in denen Komponenten überprüft, gereinigt, geschmiert, nachgefüllt, eingestellt und getestet werden sollten.
 - 1.1.12. Wenn zutreffende Angaben zu den Anforderungen alternder Luftfahrzeugsysteme zusammen mit festgelegten Probe Programmen.
 - 1.1.13. Wenn zutreffende Angaben zu bestimmten strukturellen Instandhaltungsprogrammen vom Inhaber des Musterzertifikats ausgestellt wurden, einschließlich, aber nicht beschränkt auf:
 - (a) Instandhaltung von strukturellen Integrität durch Schadenstoleranz und ergänzende Strukturinspektionsprogramme (SSID).
 - (b) Strukturelle Instandhaltungsprogramme, die sich aus der vom TC-Inhaber durchgeführten SB-Überprüfung ergeben.
 - (c) Korrosionsschutz und -kontrolle.
 - (d) Reparaturbewertung.
 - (e) Weit verbreiteter Ermüdungsschaden.
 - 1.1.14. Falls zutreffend, Einzelheiten zu Einschränkungen bei der Konfiguration kritischer Konstruktionskonfigurationen zusammen mit geeigneten Verfahren.
 - 1.1.15. Falls zutreffend, eine Erklärung der Gültigkeitsgrenze in Bezug auf Gesamtflugzyklen / Kalenderdatum / Flugstunden für das Strukturprogramm in 1.1.13.
 - 1.1.16. Die Zeiträume, in denen Überholungen und / oder Ersetzungen durch neue oder überholte Komponenten durchgeführt werden sollten.
 - 1.1.17. Ein Querverweis auf andere von der Agentur genehmigte Dokumente, die Einzelheiten zu Wartungsaufgaben im Zusammenhang mit obligatorischen Lebensbeschränkungen und Anforderungen an die Wartung der Zertifizierung enthalten (CMRs) und ADs Hinweis: Um unbeabsichtigte Abweichungen von solchen Aufgaben oder Intervallen zu vermeiden, sollten diese Elemente nicht in den Hauptteil des Wartungsprogrammdokuments oder eines Planungskontrollsystems aufgenommen werden, ohne dass der obligatorische Status genau angegeben wird.
 - 1.1.18. Details oder Querverweise auf erforderliche Zuverlässigkeitsprogramme oder statistische Methoden zur kontinuierlichen Überwachung.
 - 1.1.19. Eine Erklärung, dass Praktiken und Verfahren zur Erfüllung des Programms den in den Wartungsanweisungen des TC-Inhabers festgelegten Standards entsprechen sollten. Bei abweichenden genehmigten Praktiken und Verfahren sollte sich die Erklärung auf diese beziehen.
 - 1.1.20. Jede angegebene Wartungsaufgabe sollte in einem Definitionsabschnitt des Programms definiert werden.
- ## 2. Programmbasis
- 2.1. Ein Eigentümer oder ein CAMO-Luftfahrzeug Das Wartungsprogramm sollte normalerweise auf dem MRB-Bericht (falls zutreffend) und dem Wartungsplanungsdokument des TC-Inhabers oder Kapitel 5 des Wartungshandbuchs (d.h. dem vom Hersteller empfohlenen Wartungsprogramm) basieren. Die Struktur und das Format dieser Wartungsempfehlungen können geändert werden
-

geschrieben vom Eigentümer oder der CAMO, um dem Betrieb und der Kontrolle des jeweiligen Wartungsprogramms besser zu entsprechen.

- 2.2. Für ein neu typgeprüftes Luftfahrzeug, für das kein zuvor genehmigtes Wartungsprogramm existiert, muss der Eigentümer oder die CAMO eine umfassende Bewertung vornehmen die Empfehlungen des Herstellers (und gegebenenfalls der MRB-Bericht) zusammen mit anderen Lufttüchtigkeitsinformationen, um ein realistisches Programm zur Genehmigung zu erstellen.
- 2.3. Für vorhandene Luftfahrzeugtypen ist es dem Eigentümer oder CAMO gestattet, Vergleiche mit zuvor genehmigten Wartungsprogrammen anzustellen. Es sollte nicht davon ausgegangen werden, dass ein für einen Eigentümer oder die CAMO genehmigtes Programm automatisch für einen anderen Eigentümer genehmigt wird.

Die Auslastung des Luftfahrzeugs / der Flotte, die Landerate, die Ausrüstungsanpassung und insbesondere die Erfahrung des Eigentümers oder des Eigentümers sollten bewertet werden CAMO bei der Bewertung eines bestehenden Programms. Wenn die zuständige Behörde nicht davon überzeugt ist, dass das vorgeschlagene Wartungsprogramm unverändert verwendet werden kann, sollte die zuständige Behörde nach Bedarf geeignete Änderungen wie zusätzliche Wartungsaufgaben oder eine Deeskalation der Überprüfungshäufigkeiten anfordern.

- 2.4. Einschränkungen bei der Steuerung kritischer Designkonfigurationen (Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL))

Wenn der TC / STC-Inhaber CDCCL für den Luftfahrzeugtyp identifiziert hat, sollten Wartungsanweisungen entwickelt werden. CDCCLs zeichnen sich durch Merkmale in einer Luftfahrzeuginstallation oder -komponente aus, die während der Änderung, Änderung, Reparatur oder geplanten Wartung für die Betriebsdauer des Luftfahrzeugs oder der anwendbaren Komponente oder des Teils beibehalten werden sollten.

3. Änderungen

Änderungen (Überarbeitungen) des genehmigten Wartungsprogramms sollten vom Eigentümer oder der CAMO vorgenommen werden, um Änderungen in den Empfehlungen, Änderungen, Serviceerfahrungen des TC-Inhabers oder den Anforderungen der zuständigen Behörde Rechnung zu tragen.

4. Zugelassene Änderungen der Wartungszeiträume

Der Eigentümer oder die CAMO dürfen die vom Programm vorgeschriebenen Zeiträume nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde oder durch ein im Wartungsprogramm entwickeltes und von der zuständigen Behörde genehmigtes Verfahren ändern.

5. Periodische Überprüfung des Inhalts des Wartungsprogramms

- 5.1. Der Eigentümer oder die von der CAMO genehmigten Wartungsprogramme sollten regelmäßig überprüft werden, um dies sicherzustellen, dass die Empfehlungen des aktuellen TC-Inhabers, gegebenenfalls Überarbeitungen des MRB-Berichts, die verbindlichen Anforderungen und den Wartungsbedarf des Luftfahrzeugs.
- 5.2. Der Eigentümer oder die CAMO sollten die detaillierten Anforderungen mindestens einmal jährlich auf ihre fortdauernde Gültigkeit im Lichte der Betriebserfahrung überprüfen.

6. Zuverlässigkeitsprogramme

6.1. Anwendbarkeit

- 6.1.1. Ein Zuverlässigkeitsprogramm sollte in den folgenden Fällen entwickelt werden:

- (a) Das Luftfahrzeugwartungsprogramm basiert auf der MSG-3-Logik;

- (b) Das Luftfahrzeugwartungsprogramm enthält zustandsüberwachte Komponenten.
- (c) Das Luftfahrzeugwartungsprogramm enthält keine Überholungszeiträume für alle wesentlichen Systemkomponenten.
- (d) Wenn dies im Wartungsplanungsdokument des Herstellers oder im MRB angegeben werden.

6.1.2. In den folgenden Fällen kein Zuverlässigkeitsprogramm entwickelt werden: (a) Das Wartungsprogramm basiert auf der Logik MSG-1 oder 2, enthält jedoch nur harte Zeiten oder Bedingungelemente. (b) Das Luftfahrzeug ist kein komplexes motorgetriebenes Luftfahrzeug. Gemäß Teil M (c) sieht das Luftfahrzeugwartungsprogramm Überholungszeiträume für alle wesentlichen Systemkomponenten vor. (d) Hinweis: Für die Zwecke dieses Absatzes ist ein bedeutendes System ein System, dessen Ausfall die Sicherheit des Luftfahrzeugs gefährden könnte

6.1.3. Ungeachtet der vorstehenden Absätze 6.1.1 und 6.1.2 kann ein CAMO jedoch ein eigenes Zuverlässigkeitsüberwachungsprogramm entwickeln, wenn dies aus Sicht der Wartungsplanung als vorteilhaft erachtet wird.

6.2. Anwendbarkeit für CAMO / Betreiber kleiner Flotten von Luftfahrzeugen.

6.2.1. Für die Zwecke dieses Absatzes ist eine kleine Luftfahrzeugflotte eine Flotte von weniger als 6 Luftfahrzeugen des gleichen Typs.

6.2.2. Die Anforderung an ein Zuverlässigkeitsprogramm ist unabhängig von der CAMO-Flottengröße.

6.2.3. Komplexe Zuverlässigkeitsprogramme können für eine kleine Flotte ungeeignet sein. Es wird empfohlen, dass solche CAMOs ihre Zuverlässigkeitsprogramme an die Größe und Komplexität des Betriebs anpassen.

6.2.4. Eine Schwierigkeit bei einer kleinen Luftfahrzeugflotte besteht in der Menge der verfügbaren Daten, die verarbeitet werden können: Wenn diese Menge zu gering ist, Die Berechnung der Alarmstufe ist sehr grob. Daher sollten die Alarmstufen sorgfältig verwendet werden.

6.2.5. Eine CAMO einer kleinen Luftfahrzeugflotte sollte bei der Erstellung eines Zuverlässigkeitsprogramms Folgendes berücksichtigen:

- (a) Das Programm sollte sich auf Bereiche konzentrieren, in denen eine ausreichende Datenmenge vorhanden ist wahrscheinlich verarbeitet werden.
- (b) Wenn die Menge der verfügbaren Daten sehr begrenzt ist, ist das technische Urteil von CAMO ein wesentliches Element. In den folgenden Beispielen sollte eine sorgfältige technische Analyse durchgeführt werden, bevor Entscheidungen getroffen werden:
 - Eine '0'-Rate in der statistischen Berechnung kann möglicherweise einfach ergeben, dass genügend statistische Daten fehlen, anstatt dass ein potenzielles Problem vorliegt.
 - Wenn Alarmstufen verwendet werden Bei einem einzelnen Ereignis können die Zahlen die Alarmstufe erreichen. Ein technisches Urteil ist erforderlich, um ein Artefakt von einem tatsächlichen Bedarf an Korrekturmaßnahmen zu unterscheiden.

Bei seinem technischen Urteil wird ein CAMO aufgefordert, Kontakt aufzunehmen und Vergleiche mit anderen CAMOs desselben Luftfahrzeugs anzustellen, sofern dies möglich und relevant ist. Möglicherweise ist auch ein Vergleich mit den vom Hersteller bereitgestellten Daten möglich.

6.2.6. Um genaue Zuverlässigkeitsdaten zu erhalten, sollte empfohlen werden, Daten und Analysen mit einem oder mehreren anderen CAMOs zusammenzufassen. In Abschnitt 6.6 dieses Absatzes wird angegeben, unter welchen Bedingungen CAMOs Zuverlässigkeitsdaten gemeinsam nutzen können.

6.2.7. Ungeachtet der obigen Ausführungen gibt es Fälle, in denen der CAMO keine Daten mit anderen CAMOs zusammenfassen kann, z. bei der Einführung in den Service eines neuen Typs. In diesem Fall sollte die zuständige Behörde den Intervallen für MRB / MPD-Aufgaben zusätzliche Beschränkungen auferlegen (z. B. sind keine Abweichungen oder nur geringfügige Entwicklungen möglich und mit Genehmigung der zuständigen Behörde).

6.3. Technische Beurteilung

6.3.1. Technische Beurteilung ist Zuverlässigkeitsprogrammen inhärent, da keine Interpretation von Daten ohne Urteil möglich ist. Bei der Genehmigung der CAMO-Wartungs- und Zuverlässigkeitsprogramme muss die zuständige Behörde sicherstellen, dass die Organisation, die das Programm durchführt (es kann sich um CAMO oder eine unter Vertrag stehende Teil-145-Organisation handeln), ausreichend qualifiziertes Personal mit entsprechender technischer Erfahrung und Verständnis des Zuverlässigkeitskonzepts einstellt (siehe AMC MA706). 6.3.2. Daraus folgt, dass das Versäumnis, entsprechend qualifiziertes Personal für das Zuverlässigkeitsprogramm bereitzustellen, dazu führen kann, dass die zuständige Behörde die Genehmigung des Zuverlässigkeitsprogramms und damit des Luftfahrzeugwartungsprogramms ablehnt

6.4. Vertragliche Wartung

6.4.1. Wo M.A.302 dies spezifiziert, das Luftfahrzeugwartungsprogramm, das das zugehörige Zuverlässigkeitsprogramm umfasst, sollte von der CAMO verwaltet und der zuständigen Behörde vorgelegt werden. Die CAMO kann bestimmte Funktionen an die vertraglich vereinbarte Instandhaltungsbetrieb vergeben, sofern diese Organisation über das entsprechende Fachwissen verfügt.

6.4.2 Funktionen sind:

- (a) Entwicklung der Wartungs- und Zuverlässigkeitsprogramme für Luftfahrzeuge,
- (b) Durchführung der Erfassung und Analyse der Zuverlässigkeitsdaten,
- (c) Bereitstellung von Zuverlässigkeitsberichten und
- (d) Vorschlag von Korrekturmaßnahmen für die CAMO.

6.4.3 die obige Entscheidung, eine Korrekturmaßnahme durchzuführen (oder die Entscheidung, von der zuständigen Behörde bleibt die Genehmigung zur Durchführung einer Korrekturmaßnahme das Vorrecht und die Verantwortung der CAMO. In Bezug auf Absatz 6.4.2 (d) oben sollte eine Entscheidung, keine Korrekturmaßnahme durchzuführen, begründet und dokumentiert werden.

6.4.4. Die Vereinbarung zwischen der CAMO und der Instandhaltungsbetrieb sollte im Wartungsvertrag festgelegt werden (siehe Anhang XI zu AMC) MA708 (c)) und die einschlägigen CAME- und Instandhaltungsbetriebsverfahren.

6.5. Zuverlässigkeitsprogramm Bei der Erstellung der Programmdetails sollte dieser Absatz berücksichtigt werden. Alle damit verbundenen Verfahren sollten klar definiert sein.

6.5.1. Ziele

6.5.1.1. Eine Erklärung sollte enthalten sein, in der die Hauptziele des Programms so genau wie möglich zusammengefasst werden. Es sollte mindestens Folgendes umfassen:

- (a) um die Notwendigkeit von Korrekturmaßnahmen zu erkennen,
 - (b) um festzustellen, welche Korrekturmaßnahmen erforderlich sind, und
 - (c) um die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zu bestimmen.
- 6.5.1.2 Die Ziele sollten in direktem Zusammenhang mit dem Umfang des Programms stehen. Der Umfang kann von einem System zur Überwachung von Komponentenfehlern für ein kleines CAMO bis zu einem integrierten Wartungsmanagementprogramm für ein großes CAMO variieren. Die Wartungsplanungsdokumente des Herstellers können Hinweise zu den Zielen geben und sollten in jedem Fall konsultiert werden.
- 6.5.1.3. Im Fall eines MSG-3-basierten Wartungsprogramms sollte das Zuverlässigkeitsprogramm einen Monitor bereitstellen, der alle MSG-3-bezogenen Aufgaben aus dem Wartungsprogramme sind effektiv und ihre Periodizität ist angemessen
- 6.5.2. Identifizierung von Elementen. Die vom Programm gesteuerten Elemente sollten angegeben werden, z. von ATA Chapters. Wenn einige Elemente (z. B. Luftfahrzeugstruktur, Triebwerke, APU) von separaten Programmen gesteuert werden, sollten die zugehörigen Verfahren (z. B. Einzelprobenahme- oder Lebensentwicklungsprogramme, Probe Programme für Strukturen) im Programm.
- 6.5.3. Terms und Definitionen referenziert werden Die für das Programm geltenden wesentlichen Begriffe und Definitionen sollten eindeutig identifiziert werden. Begriffe sind bereits in MSG-3, Teil-145 und Teil-M.
- 6.5.4 definiert. Informationsquellen und Sammlung.
- 6.5.4.1. Informationsquellen und Verfahren für die Übermittlung von Informationen aus den Quellen sollten zusammen mit dem Verfahren aufgeführt werden Für das Sammeln und Empfangen sollte es im CAME oder MOE entsprechend detailliert dargelegt werden.
- 6.5.4.2. Die Art der zu sammelnden Informationen sollte sich auf die Ziele des Programms beziehen und so beschaffen sein, dass sowohl eine breite Gesamtheit möglich ist Eine fundierte Bewertung der durchzuführenden Informationen sowie die Beurteilung, ob eine Reaktion sowohl auf Trends als auch auf einzelne Ereignisse erforderlich ist. Das Folgende sind Beispiele für die normalen Hauptquellen:
- (a) Pilotenberichte.
 - (b) Technische Protokolle.
 - (c) Anzeigen des Zugangsterminals für die Luftfahrzeugwartung / des Bordwartungssystems.
 - (d) Arbeitsblätter für die Wartung.
 - (e) Werkstattberichte.
 - (f) Berichte über Funktionsprüfungen.
 - (g) Berichte über Sonderinspektionen.
 - (h) speichert Probleme / Berichte.
 - (i) Flugsicherheitsberichte.
 - (j) Berichte über technische Verzögerungen und Vorfälle.
 - (k) Andere Quellen: ETOPS, RVSM, CAT II / III.

6.5.4.3. Zusätzlich zu den normalen Hauptinformationsquellen sollten die unter Teil 21.

6.5.5. Veröffentlichten von Informationen

Die gesammelten Informationen können grafisch oder in Tabellenform oder in einer Kombination aus beiden angezeigt werden. Die Regeln für die Trennung oder das Verwerfen von Informationen vor der Aufnahme in diese Formate sollten angegeben werden. Das Format sollte so sein, dass die Identifizierung von Trends, spezifischen Höhepunkten und verwandten Ereignissen leicht ersichtlich ist. 6.5.5.1. Die obige Anzeige von Informationen sollte Bestimmungen für „Null-Rückgaben“ enthalten, um die Prüfung der Gesamtinformationen zu erleichtern.

6.5.5.2. Wenn im Programm „Standards“ oder „Alarmstufen“ enthalten sind, sollte die Anzeige von Informationen entsprechend ausgerichtet sein.

6.5.6. Überprüfung, Analyse und Interpretation der Informationen. Die Methode zur Prüfung, Analyse und Interpretation Die Programminformationen sollten erläutert werden.

6.5.6.1. Prüfung. Die Methoden zur Prüfung der Informationen können je nach Inhalt und Menge der Informationen der einzelnen Programme variiert werden. Diese können von der Prüfung der ersten Angabe von Leistungsschwankungen bis hin zu formalisierten detaillierten Verfahren zu bestimmten Zeiträumen reichen. Die Methoden sollten in der Programmdokumentation vollständig beschrieben werden.

6.5.6.2. Analyse und Interpretation.

Die Verfahren zur Analyse und Interpretation von Informationen sollten sein um die Leistung der vom Programm gesteuerten Gegenstände messen zu können; Sie sollten auch das Erkennen, Diagnostizieren und Aufzeichnen wesentlicher Probleme erleichtern. Der gesamte Prozess sollte so beschaffen sein, dass eine kritische Bewertung der Wirksamkeit des Programms als Gesamtaktivität vorgenommen werden kann. Ein solcher Prozess kann Folgendes umfassen:

- (a) Vergleiche der Betriebssicherheit mit festgelegten oder zugewiesenen Standards (in der Anfangszeit könnten diese aus der Erfahrung mit ähnlichen Ausrüstungen von Luftfahrzeugtypen im Betrieb gewonnen werden).
- (b) Analyse und Interpretation von Trends.
- (c) Bewertung repetitiver Defekte.
- (d) Vertrauensprüfung der erwarteten und erzielten Ergebnisse.
- (e) Untersuchungen der Lebensbänder und Überlebenseigenschaften.
- (f) Zuverlässigkeitsvorhersagen.
- (g) Andere Bewertungsmethoden.

6.5.6.3 Umfang und Tiefe der technischen Analyse und Interpretation sollten sich auf das jeweilige Programm und die verfügbaren Einrichtungen beziehen. Zumindest Folgendes sollte berücksichtigt werden:

- (a) Flugfehler und Verringerung der Betriebssicherheit.
- (b) Online und an der Hauptbasis auftretende Fehler.
- (c) Während der routinemäßigen Wartung beobachtete Verschlechterung.
- (d) Werkstatt und Ergebnisse der Überholungsanlage.

- (e) Änderungsbewertungen.
- (f) Probe Programme.
- (g) Angemessenheit der Wartungsausrüstung und Veröffentlichungen. (h) Wirksamkeit der Wartungsverfahren. (i) Schulung des Personals
- (j) Service-Bulletins, technische Anweisungen usw.

6.5.6.4. Wenn sich die CAMO auf vertraglich vereinbarte Wartungs- und / oder Überholungseinrichtungen als Informationseingabe für das Programm stützt, sollten die Vorkehrungen für die Verfügbarkeit und Kontinuität dieser Informationen getroffen und Einzelheiten festgelegt werden enthalten sein.

6.5.7. Korrekturmaßnahmen.

6.5.7.1. Die Verfahren und Zeitskalen sowohl für die Umsetzung von Korrekturmaßnahmen als auch für die Überwachung der Auswirkungen von Korrekturmaßnahmen sollten vollständig beschrieben werden. Korrekturmaßnahmen müssen jede vom Programm aufgedeckte Verringerung der Zuverlässigkeit korrigieren und können folgende Formen annehmen:

- (a) Änderungen der Wartung, der Betriebsverfahren oder -techniken.
- (b) Änderungen der Wartung, einschließlich Inspektionshäufigkeit und -inhalt, Funktionsprüfungen, Überholungsanforderungen und Fristen, die eine Änderung der geplanten Wartungsperioden oder -aufgaben im genehmigten Wartungsprogramm erfordern. Dies kann die Eskalation oder Deeskalation von Aufgaben, das Hinzufügen, Ändern oder Löschen von Aufgaben umfassen.
- (c) Änderungen genehmigter Handbücher (z. B. Wartungshandbuch, Besatzungshandbuch).
- (d) Einleitung von Änderungen.
- (e) Besondere Inspektionen von Flottenkampagnen
- (f) Bereitstellung von Ersatzteilen.
- (g) Schulung des Personals.
- (h) Personal- und Ausrüstungsplanung. Hinweis: Einige der oben genannten Korrekturmaßnahmen müssen möglicherweise vor der Implementierung von der zuständigen Behörde genehmigt werden.

6.5.7.2. Die Verfahren zur Durchführung von Änderungen an der Wartung Das Programm sollte beschrieben werden, und die zugehörige Dokumentation sollte gegebenenfalls einen geplanten Fertigstellungstermin für jede Korrekturmaßnahme enthalten.

6.5.8. Organisatorische Verantwortlichkeiten. Die Organisationsstruktur und die für die Verwaltung des Programms zuständige Abteilung sollten angegeben werden. Die Verantwortungsketten für Einzelpersonen und Abteilungen (Engineering, Produktion, Qualität, Betrieb usw.) in Bezug auf das Programm sowie die Informationen und Funktionen der Programmkontrollausschüsse (Zuverlässigkeitsgruppe) sollten definiert werden. Die Teilnahme der zuständigen Behörde sollte angegeben werden. Diese Informationen sollten in den entsprechenden CAMEs enthalten sein.

6.5.9. Übermittlung von Informationen an die zuständige Behörde. Die folgenden Informationen sollten der zuständigen Behörde im Rahmen des Zuverlässigkeitsprogramms zur Genehmigung vorgelegt werden:

- (a) Format und Inhalt der Routineberichte

- (b) Die Zeitskalen für die Erstellung von Berichten zusammen mit ihrer Verteilung.
 - (c) Format und Inhalt der Berichte, die den Antrag auf Verlängerung der Zeiträume zwischen der Wartung (Eskalation) und auf Änderungen des genehmigten Wartungsprogramms unterstützen. Diese Berichte sollten ausreichend detaillierte Informationen enthalten, damit die zuständige Behörde erforderlichenfalls eine eigene Bewertung vornehmen kann.
- 6.5.10. Bewertung und Überprüfung. Jedes Programm sollte die Verfahren und individuellen Verantwortlichkeiten in Bezug auf die kontinuierliche Überwachung der Wirksamkeit des Programms als Ganze. Die Zeiträume und Verfahren für routinemäßige und nicht routinemäßige Überprüfungen der Wartungskontrolle sollten detailliert sein (progressive, monatliche, vierteljährliche oder jährliche Überprüfungen, Verfahren, bei denen die Zuverlässigkeitsstandards oder Alarmstufen überschritten werden usw.).
- 6.5.10.1. Jedes Programm sollte Verfahren zur Überwachung und erforderlichenfalls Überarbeitung der Zuverlässigkeitsstandards oder Alarmstufen enthalten. Die organisatorischen Verantwortlichkeiten für die Überwachung und Überarbeitung der „Standards“ sollten zusammen mit den zugehörigen Zeitskalen festgelegt werden.
- 6.5.10.2. Obwohl nicht ausschließlich, enthält die folgende Liste Hinweise zu den Kriterien, die bei der Überprüfung zu berücksichtigen sind.
- (a) Verwendung (hoch / niedrig / saisonal).
 - (b) Gemeinsamkeit der Flotte.
 - (c) Anpassungskriterien für die Alarmstufe.
 - (d) Angemessenheit der Daten.
 - (e) Prüfung des Zuverlässigkeitsverfahrens.
 - (f) Schulung des Personals.
 - (g) Betriebs- und Wartungsverfahren.
- 6.5.11. Genehmigung der Änderung des Wartungsprogramms
- Die zuständige Behörde kann die CAMO ermächtigen, Änderungen im Wartungsprogramm, die sich aus den Ergebnissen des Zuverlässigkeitsprogramms ergeben, vor ihrer formellen Genehmigung durch die Behörde umzusetzen, wenn sie davon überzeugt ist, dass:
- (a) das Zuverlässigkeitsprogramm den Inhalt des Wartungsprogramms überwacht Ein umfassendes Wartungsprogramm und
 - (b) die mit der Arbeitsweise der „Zuverlässigkeitsgruppe“ verbundenen Verfahren bieten die Gewähr für eine angemessene Kontrolle von der CAMO über die interne Validierung solcher Änderungen ausgeübt.
- 6.6. Pooling Arrangements.
- 6.6.1. In einigen Fällen kann es wünschenswert sein, Daten zu "bündeln", d.h. Daten aus einer Reihe von Daten zu sammeln, damit ausreichende Daten analysiert werden können CAMOs des gleichen Luftfahrzeugtyps. Damit die Analyse gültig ist, sollten das betreffende Luftfahrzeug, die Betriebsart und die angewandten Wartungsverfahren im Wesentlichen gleich sein: Unterschiede in der Nutzung zwischen zwei CAMOs können die Analyse vor allem grundlegend verfälschen. Obwohl nicht erschöpfend, enthält die folgende Liste Hinweise zu den wichtigsten Faktoren, die berücksichtigt werden müssen

-
- (a) Zertifizierungsfaktoren wie: TCDS-Konformität (Variante) / Änderungsstatus des Luftfahrzeugs, einschließlich SB-Konformität.
- (b) Betriebsfaktoren wie: Betriebsumgebung / Nutzung, z. niedrig / hoch / saisonal usw./ geltende Betriebsregeln für die Flottengröße (z. B. ETOPS / RVSM / Allwetter usw.) / Betriebsverfahren / MEL- und MEL-Nutzung.
- (c) Wartungsfaktoren, wie z. B.: Wartungsverfahren für das Luftfahrzeugalter; geltende Wartungsstandards; Schmierverfahren und -programm; MPD-Revision oder Eskalation angewendet oder Wartungsprogramm anwendbar

6.6.2. Obwohl es möglicherweise nicht erforderlich ist, dass alle oben genannten Punkte vollständig gemeinsam sind, muss ein erhebliches Maß an Gemeinsamkeiten bestehen. Die Entscheidung sollte von der zuständigen Behörde von Fall zu Fall getroffen werden.

6.6.3. Im Falle eines kurzfristigen Mietvertrags (weniger als 6 Monate) kann die zuständige Behörde mehr Flexibilität gegenüber den Kriterien in Absatz 6.6.1 gewähren. Damit der Eigentümer / CAMO das Luftfahrzeug während der Wirksamkeit des Leasingvertrags im Rahmen desselben Programms betreiben kann.

6.6.4. Änderungen durch einen der CAMO an den oben genannten Punkten erfordern eine Bewertung, damit die Pooling-Vorteile erhalten bleiben können. Wenn ein CAMO Daten auf diese Weise bündeln möchte, sollte die Genehmigung der zuständigen Behörde eingeholt werden, bevor eine formelle Vereinbarung zwischen CAMOs unterzeichnet wird.

6.6.5. Wenn dieser Absatz 6.6 das Pooling von Daten direkt zwischen CAMOs regeln soll, Es ist akzeptabel, dass die CAMO an einem vom Luftfahrzeughersteller verwalteten Zuverlässigkeitsprogramm teilnimmt, wenn die zuständige Behörde davon überzeugt ist, dass der Hersteller ein Zuverlässigkeitsprogramm verwaltet, das der Absicht dieses Absatzes entspricht.

Anlage IV zu AMC M.A.604 - Instandhaltungshandbuch

1. Zweck

Das Handbuch der Instandhaltungsbetrieb ist die Referenz für alle Arbeiten, die von dem zugelassenen Instandhaltungsbetrieb ausgeführt werden. Es sollte alle von der Organisation festgelegten Mittel enthalten, um die Einhaltung von Part-M oder Part-ML gemäß dem Umfang der Genehmigung und den der Organisation gewährten Berechtigungen sicherzustellen. Das Handbuch der Instandhaltungsbetrieb sollte genau die Arbeit definieren, für die der genehmigte Instandhaltungsbetrieb autorisiert ist auszuführen und die an Subunternehmer vergebenen Arbeiten. Es sollte die von der Organisation verwendeten Ressourcen, ihre Struktur und ihre Verfahren detailliert beschreiben.

2. Inhalt

Ein typisches Handbuch für den Instandhaltungsbetrieb für eine kleine Organisation (weniger als 10 Wartungsmitarbeiter) sollte so konzipiert sein, dass es täglich direkt verwendet werden kann. Die Arbeitsdokumente und Listen sollten direkt in das Handbuch aufgenommen werden. Es sollte Folgendes enthalten:

Teil A. - Allgemeines

- **Inhaltsverzeichnis**
- **Liste der wirksamen Seiten**
- **Änderungsprotokoll**

- **Änderungsverfahren**
 - Ausarbeitung
 - Änderungen, die einer direkten Genehmigung durch die zuständige Behörde bedürfen
 - Genehmigung
- **Verteilung**
 - Name oder Titel jeder Person, die sie hält eine Kopie des Handbuchs
 - Erklärung des verantwortlichen Managers
 - Genehmigung des Handbuchs
 - Erklärung, dass das Handbuch der Instandhaltungsbetrieb und alle darin identifizierten Dokumente die Mittel der Organisation zur Einhaltung von Part-M und Part-ML widerspiegeln
 - Verpflichtung, gemäß dem Handbuch zu arbeiten
 - Verpflichtung bei Bedarf das Handbuch zu ändern

Teil B - Beschreibung

- **Arbeitsumfang der Organisation**
 - Beschreibung der von der Organisation durchgeführten Arbeiten (Art des Produkts, Art der Arbeit) und der an Subunternehmer vergebenen Arbeiten
 - Angabe des Arbeitsniveaus, das in jeder Einrichtung ausgeführt werden kann.
- **Allgemeine Darstellung der Organisation**
 - Rechtlicher Name und sozialer Status
- **Name und Titel des Führungspersonals**
 - Verantwortlicher Manager
 - Führungskräfte
 - Aufgaben und Verantwortlichkeiten
- **Organigramm**
- **Zertifizierungspersonal und Personal zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit**
 - Mindestqualifikation und Erfahrung
 - Liste der autorisierten Mitarbeiter zur Zertifizierung und des Lufttüchtigkeitsprüfungssystems, deren Qualifikationsumfang und Personal Berechtigungsreferenz
- **Personal**
 - Technisches Personal (Anzahl, Qualifikationen und Erfahrung)
 - Verwaltungspersonal (Nummer)
- **Allgemeine Beschreibung der Einrichtung**
 - Geografischer Standort (Karte)

- Hangarplan
- Spezialwerkstätten
- Büroräume
- Geschäfte
- Verfügbarkeit aller gemieteten Einrichtungen

- Werkzeuge, Ausrüstung und Material

- Liste der verwendeten Werkzeuge, Geräte und Materialien (einschließlich des gelegentlichen Zugriffs auf Werkzeuge)
- Testgerät
- Kalibrierungshäufigkeiten
- Instandhaltungsunterlagen
- Liste der gemäß MA402 oder ML.A.402 verwendeten Wartungsdaten und entsprechende Informationen zum Änderungsabonnement (einschließlich des Zugriffs auf Daten, die gelegentlich verwendet werden).

Teil C - Allgemeine Verfahren

- Organisatorische Überprüfung

- Zweck (um sicherzustellen, dass der genehmigte Instandhaltungsbetrieb weiterhin die Anforderungen von Teil-M und Teil-ML erfüllt)
- Verantwortung - Organisation, Häufigkeit, Umfang und Inhalt (einschließlich Verarbeitung der Ergebnisse der Behörde)
- Planung und Durchführung der Überprüfung
- Checkliste und Formulare für die organisatorische Überprüfung
- Verarbeitung und Korrektur von Überprüfungsergebnissen
- Berichterstattung - Überprüfung von Arbeiten an Subunternehmern

- Schulung

- Beschreibung der Methoden zur Gewährleistung der Einhaltung der Anforderungen an die Qualifikation und Schulung des Personals (Zertifizierung der Schulung des Personals, Fachschulung)

- Beschreibung der aufzubewahrenden Personalunterlagen

- Vergabe von Unteraufträgen für spezialisierte Dienstleistungen
- Auswahlkriterien und Kontrolle
- Art der Vergabe von Unteraufträgen
- Liste der Unterauftragnehmer
- Art der Vereinbarungen
- Zuweisung von Verantwortlichkeiten für die Zertifizierung der durchgeführten Arbeiten

- Einmalige Berechtigungen

- Wartungsprüfungen
- Zertifizierung des Personals

Teil D - Arbeitsverfahren

- **Arbeitsauftrag Annahme**
- **Vorbereitung und Ausgabe des Arbeitspakets**
 - Kontrolle des Arbeitsauftrags
 - Vorbereitung der geplanten Arbeit
 - Inhalt des Arbeitspakets (Kopie von Formularen, Arbeitskarten, Verfahren für deren Verwendung, Verteilung)
 - Verantwortlichkeiten und Unterschriften, die für die Autorisierung des Arbeitspakets erforderlich sind Arbeit
- **Logistik**
 - Betroffene Personen / Funktionen
 - Kriterien für die Auswahl der Lieferanten
 - Verfahren für die Eingangskontrolle und Lagerung von Teilen, Werkzeugen und Materialien
 - Kopie der Formulare und Verfahren für deren Verwendung und Verteilung
- **Ausführung**
 - Beteiligte Personen / Funktionen und jeweilige Rolle
 - Dokumentation (Arbeitspaket und Arbeitskarten)
 - Kopie der Formulare und Verfahren für deren Verwendung und Verteilung
 - Verwendung von Arbeitskarten oder Herstellerdokumentation
 - Verfahren für die Annahme von Komponenten aus Geschäften, einschließlich Berechtigungsprüfung

—Verfahren für die Rückgabe unbrauchbarer Komponenten an Geschäfte
- **Freigabe –Freigabeberechtigtes Personal**
 - Autorisierte Funktionen und Verantwortlichkeiten des Freigabeberechtigten Personal
- **Freigabe – Überwachung**

Detaillierte Beschreibung des Systems, das verwendet wird, um sicherzustellen, dass alle Wartungsaufgaben, die für die von der genehmigten Instandhaltungsbetrieb angeforderten Arbeiten gelten, wurden nach Bedarf ausgefüllt.

 - Überwachungsinhalt
 - Kopie der Formulare und Verfahren für deren Verwendung und Verteilung
 - Kontrolle des Arbeitspakets
- **Freigabe - Freigabebescheinigung**
 - Zertifikat für die Freigabe an die Tätigkeit

-
- Verfahren für die Unterzeichnung des CRS (einschließlich vorläufiger Maßnahmen)
 - Zertifikat von Freigabe zum Service-Wortlaut und standardisiertes Formular
 - Ausfüllen des Systems zur Aufzeichnung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs
 - Ausfüllen des EASA-Formulars 1
 - Unvollständige Wartung
 - Fluggenehmigung zur Überprüfung der Wartung
 - Kopie des CRS- und EASA-Formulars 1
 - **Aufzeichnungen**
 - **Lufttüchtigkeitsprüfungsverfahren und Aufzeichnungen für ELA1-Luftfahrzeuge nicht im kommerziellen Betrieb tätig**
 - **Besondere Verfahren**
Wie spezialisierte Aufgaben, Entsorgung nicht verwertbarer Komponenten, Neuzertifizierung von Teilen ohne EASA-Formular 1 usw.
 - **Ereignisberichterstattung**
 - Zu meldende Ereignisse - Zeitrahmen der Berichte
 - Zu meldende Informationen
 - Empfänger
 - **Verwaltung der indirekten Genehmigung des Handbuchs**
 - Änderungen, deren Inhalt indirekt genehmigt werden kann
 - Verantwortung
 - Rückverfolgbarkeit
 - Informationen an die zuständige Behörde
 - Endgültige Validierung

Teil E - Anhänge

- Beispiel aller verwendeten Dokumente.
- Liste der Wartungsorte.
- Liste von Teil-145 oder Teil F Betrieb
- Liste der an Subunternehmer vergebenen spezialisierten Dienstleistungen.

3. Genehmigung

Die zuständige Behörde sollte das Handbuch schriftlich genehmigen. Dies erfolgt normalerweise durch Genehmigung einer Liste wirksamer Seiten. Kleinere Änderungen oder Änderungen an einer großen Fähigkeitsliste können indirekt durch ein vom Mitgliedstaat genehmigtes Verfahren genehmigt werden.

4. Kontinuierliche Einhaltung von Teil-M und-Teil-ML

Wenn eine Wartung Das Organisationshandbuch erfüllt nicht mehr die Anforderungen dieses Part-M oder Part-ML, sei es durch eine Änderung des Part-M Oder Part-ML, eine Änderung der Organisation

oder ihrer Aktivitäten oder durch eine Unzulänglichkeit, die durch im Rahmen der Organisation durchgeführte Überprüfungsinspektionen nachgewiesen wurde Die genehmigte Instandhaltungsbetrieb ist dafür verantwortlich, eine Änderung ihres Handbuchs vorzubereiten und genehmigt zu haben.

5. Verteilung

Das Handbuch beschreibt, wie die Organisation funktioniert, daher muss das Handbuch oder relevante Teile davon sein verteilt an alle betroffenen Mitarbeiter der Organisation und Vertragsorganisationen.