

Anhang VIII „Anhang Vd“ (Teil-CAO)

Inhalt

CAO.1 Allgemeines	3
CAO.A.010 Geltungsbereich	3
CAO.A.015 Antrag	3
AMC CAO.A.015 Antrag	3
CAO.A.017 Nachweisverfahren	4
CAO.A.020 Genehmigungsbedingungen	4
GM1 CAO.A.020 Genehmigungsbedingungen	6
GM1 CAO.A.020(a) Genehmigungsbedingungen	6
AMC1 CAO.A.020(c) Genehmigungsbedingungen	7
CAO.A.025 Kombiniertes Lufttüchtigkeitshandbuch	8
AMC1 CAO.A.025 Kombiniertes Lufttüchtigkeitshandbuch	9
AMC2 CAO.A.025 Kombiniertes Lufttüchtigkeitshandbuch	9
CAO.A.030 Einrichtungen	9
AMC 1 CAO.A.030 Einrichtungen	10
CAO.A.035 Anforderungen an das Personal	12
AMC1 CAO.A.035(c) Anforderungen an das Personal	12
AMC1 CAO.A.035(e) Anforderungen an das Personal	13
CAO.A.040 Freigabeberechtigtes Personal	13
CAO.A.045 Lufttüchtigkeitsprüfpersonal	14
AMC1 CAO.A.045 Lufttüchtigkeitsprüfpersonal	15
CAO.A.050 Komponenten, Ausrüstungen und Werkzeuge	16
AMC1 CAO.A.050 Komponenten, Ausrüstungen und Werkzeuge	16
CAO.A.055 Instandhaltungsunterlagen und Arbeitsaufträge	17
AMC1 CAO.A.055 Instandhaltungsunterlagen und Arbeitsaufträge	17
CAO.A.060 Instandhaltungsnormen	17
AMC1 CAO.A.060 (g) Instandhaltungsnormen	18
AMC1 CAO.A.060(h) Instandhaltungsnormen	18
AMC2 CAO.A.060(h) Instandhaltungsnormen	19
CAO.A.065 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge	20
CAO.A.070 Freigabebescheinigung für Komponenten	20
GM1 CAO.A.070 Freigabebescheinigung für Komponenten	21
AMC1 CAO.A.070(a) Freigabebescheinigung für Komponenten	21
CAO.A.075 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	26

AMC1 CAO.A.075 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	27
CAO.A.080 Unterlagen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	28
AMC1 CAO.A.080 Unterlagen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.....	28
CAO.085 Prüfung der Lufttüchtigkeit.....	28
CAO.A.090 Führung von Aufzeichnungen	28
CAO.A.095 Rechte der Organisation	29
GM1 CAO.A.095 Rechte der Organisation	31
AMC1 CAO.A.095(b)(3) Rechte der Organisation.....	31
CAO.A.100 Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung.....	33
GM1 CAO.A.100(a) Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung	33
GM1 CAO.A.100(b) Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung	34
AMC1 CAO.A.100(a) Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung	34
AMC1 CAO.A.100(b) Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung	34
GM1 CAO.A.100(b) und CAO.B.055 Qualitätssicherungssystem	35
GM1 CAO.A.100(e) Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung	35
AMC1 CAO.A.100(f) Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung	35
CAO.A.105 Änderungen bei der Organisation	36
CAO.A.110 Fortdauer der Gültigkeit	37
CAO.A.115 Beanstandungen	37
Anhang II zu AMC1 CAO.A.100(f) Organisationsprüfung	38

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

CAO.1 Allgemeines

Verordnung (EU) 2019/1383

Für die Zwecke dieses Anhangs (Teil-CAO) ist

- (1) die „zuständige Behörde“
 - a) für Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat haben, die von diesem Mitgliedstaat benannte Behörde,
 - b) für Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Drittland haben, die Agentur.
- (2) der „Eigentümer“ die Person, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zuständig ist, darunter folgende Personen:
 - i) der eingetragene Eigentümer des Luftfahrzeugs,
 - ii) der Mieter im Falle eines Mietvertrags,
 - iii) der Betreiber.

ABSCHNITT A ANFORDERUNG AN DIE ORGANISATION

CAO.A.010 Geltungsbereich

Verordnung (EU) 2019/1383

In diesem Anhang werden die Anforderungen festgelegt, die von einer kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation (CAO) erfüllt werden müssen, um auf Antrag eine Genehmigung für die Instandhaltung und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und der Komponenten für den Einbau darin zu erhalten und diese Tätigkeiten weiterhin durchführen zu können, wenn das Luftfahrzeug nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug eingestuft ist und nicht im Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmens aufgelistet ist.

CAO.A.015 Antrag

Verordnung (EU) 2019/1383

Kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisationen beantragen die Erteilung einer Genehmigung oder die Änderung einer solchen Genehmigung in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise.

AMC CAO.A.015 Antrag

ED Decision 2020/002/R

Ein Antrag sollte auf einem EASA-Formular 2 (Anhang III zu AMC1 CAO.A.015) oder einem gleichwertigen Formular gestellt werden, das für die zuständige Behörde akzeptabel ist. Entwurfsunterlagen sollten zum frühestmöglichen Zeitpunkt eingereicht werden, damit die Bewertung des Antrags möglich ist Start.

Die erstmalige Zertifizierung oder Genehmigung von Änderungen kann erst erfolgen, wenn die zuständige Behörde die ausgefüllten Unterlagen erhalten hat.

CAO.A.017 Nachweisverfahren

Verordnung (EU) 2020/270

- (a) Eine Organisation kann alternative Mittel zur Einhaltung der von der Agentur angenommenen akzeptablen Mittel zur Einhaltung verwenden, um die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten und Durchführungsrechtsakte nachzuweisen.
- (b) Wenn eine Organisation alternative Mittel zur Einhaltung der Vorschriften wünscht, muss sie dies der zuständigen Behörde, vor ihrer Verwendung, eine vollständige Beschreibung dieser alternativen Mittel zur Einhaltung vorlegen. Diese Beschreibung muss eine Bewertung enthalten, aus der hervorgeht, dass alternative Mittel zur Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten und Durchführungsrechtsakte eingehalten wurden.

Die Organisation kann diese alternativen Mittel zur Einhaltung verwenden, sofern dies zuvor von der zuständigen Behörde genehmigt wurde und die Benachrichtigung gemäß Punkt CAO.B.017 vorliegt.

CAO.A.020 Genehmigungsbedingungen

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation legt den genehmigten Arbeitsumfang in ihrem Handbuch für die kombinierte Lufttüchtigkeit (CAE) gemäß Punkt CAO.A.025 fest.
 - (1) Für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von mehr als 2 730 kg und für Hubschrauber, die über eine höchstzulässige Startmasse von mehr als 1 200 kg verfügen oder für mehr als vier Insassen zugelassen sind, ist im Arbeitsumfang das jeweilige Luftfahrzeugmuster anzugeben. Änderungen an diesem Arbeitsumfang sind von der zuständigen Behörde gemäß Punkt CAO.A.105(a) und Punkt CAO.B.065(a) zu genehmigen.
 - (2) Für vollständige Turbinentriebwerke sind im Arbeitsumfang der Motorhersteller oder die Flugzeuggruppe, die Flugzeugserie oder das Flugzeugmuster oder die Instandhaltungsaufgaben anzugeben. Änderungen an diesem Arbeitsumfang sind von der zuständigen Behörde gemäß Punkt CAO.A.105(a) und Punkt CAO.B.065(a) zu genehmigen.
 - (3) Eine kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation, bei der nur eine Person sowohl für die Planung als auch für die Ausführung aller Instandhaltungsaufgaben zuständig ist, darf keine Rechte innehaben für die Instandhaltung von:
 - a) Flugzeugen mit Turbinentriebwerk (im Fall von Organisationen mit Berechtigungen für Luftfahrzeuge),
 - b) Hubschraubern mit Turbinentriebwerk oder mehr als einem Kolbentriebwerk (im Fall von Organisationen mit Berechtigungen für Luftfahrzeuge),
 - c) vollständigen Kolbentriebwerken mit einer Leistung von 450 PS und mehr (bei Organisationen mit Berechtigungen für Triebwerke), und
 - d) vollständigen Turbinentriebwerken (bei Organisationen mit Berechtigungen für Triebwerke).

(4) Für andere als die in Punkt 1 genannten Luftfahrzeuge, für Komponenten, bei denen es sich nicht um vollständige Turbinenriebwerke handelt, und für spezielle Leistungen im Rahmen von zerstörungsfreien Prüfungen (NDT) wird der Arbeitsumfang gemäß dem Verfahren nach Punkt CAO.A.025(a) (11) von der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation kontrolliert. Bei der Instandhaltung von Komponenten, bei denen es sich nicht um vollständige Motoren handelt, ist der Arbeitsumfang nachfolgenden Systemberechtigungen einzustufen:

- (i) C1: Klimaanlage und Druckbeaufschlagung,
- (ii) C2: automatische Flugsteuerungssysteme,
- (iii) C3: Kommunikation und Navigation,
- (iv) C4: Türen und Luken/Klappen,
- (v) C5: Stromversorgung und Beleuchtung,
- (vi) C6: Ausrüstung,
- (vii) C7: Motor,
- (viii) C8: Flugsteuerung, (
- ix) C9: Kraftstoffsystem,
- (x) C10: Hubschrauber und Rotoren,
- (xi) C11: Hubschraubergetriebe,
- (xii) C12: Hydrauliksysteme,
- (xiii) C13: Anzeige- und Aufzeichnungssystem,
- (xiv) C14: Fahrwerk, (xv) C15: Sauerstoff,
- (xvi) C16: Propeller,
- (xvii) C17: Pneumatik- und Unterdrucksysteme,
- (xviii) C18: Vereisungs-/Regen-/Brandschutz,
- (xix) C19: Fenster (xx) C20: Strukturbauteile,
- (xxi) C21: Wasserballast und
- (xxii) C22: Antriebssteigerung.

Organisationen, die gemäß diesem Anhang auf der Grundlage einer bestehenden Genehmigung als Organisation, die gemäß Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt G oder Unterabschnitt F oder gemäß Anhang II (Teil-145) und in Übereinstimmung mit Artikel 4 Absatz 4 erteilt wurde, eine Genehmigung erhalten, nehmen in den Arbeitsumfang alle erforderlichen Einzelheiten auf, um zu gewährleisten, dass die Rechte mit denen übereinstimmen, die in der bestehenden Genehmigung enthalten sind.

- (b) Die Genehmigung als kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation wird unter Verwendung des in Anlage I zu diesem Anhang festgelegten Musters erteilt.
- (c) Eine kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation kann in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen eine beschränkte Anzahl von Teilen zur Verwendung bei laufenden Arbeiten in eigenen Einrichtungen herstellen, wie dies in ihrem kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch angegeben.

GM1 CAO.A.020 Genehmigungsbedingungen

ED Decision 2020/002/R

ARBEITSUMFANG - FLUGZEUGKLASSE

In dem kombinierten Lufttüchtigkeits-Handbuch (CAE) können die folgenden Richtlinien als Mindestinformationen für Flugzeuge verwendet werden, die angegeben werden müssen, während der Arbeitsumfang einer Organisation in der Flugzeugklasse angegeben wird.

- (a) Für Flugzeuge über maximal 2730 kg Startmasse (MTOM):
Die jeweiligen enthaltenen Flugzeugtypen (die Verwendung der Liste der Musterberechtigungen in der AMC bis Teil-66 ist zulässig).
- (b) Für Flugzeuge bis 2730 kg MTOM:
 - Die Art des Antriebs (Turbinen, Kolbenmotor)
 - Die Kategorie (ELA1, ELA2, bis 2730 kg)
- (c) Für Hubschrauber über 1200 kg MTOM und vier Insassen:
Die jeweiligen Flugzeugtypen (Verwendung der Liste der Musterberechtigungen in Anhang I zu AMC) Teil 66 ist zulässig.
- (d) Für Hubschrauber bis 1200 kg MTOM und vier Insassen: Die Art des Antriebs (Turbinentriebwerk, Kolbenmotor)
- (e) Für Segelflugzeuge: ELA1
- (f) Für Ballons:
 - Heißluftballons
 - Gasballons
 - Roziere-Ballons
- (g) Für Luftschiffe:
 - Der besondere Luftschiffotyp für diejenigen, die nicht als ELA2 klassifiziert sind
 - Für ELA2-Luftschiffe, ob Es deckt Heißluftluftschiffe oder Gasluftschiffe ab.

Jede im Arbeitsumfang spezifizierte Kategorie oder jeder Flugzeugtyp ist mit den Rechten (Instandhaltung, Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Überprüfung der Lufttüchtigkeit, Fluggenehmigung) für diese Flugzeugkategorie oder -typ abzuschließen.

GM1 CAO.A.020(a) Genehmigungsbedingungen

ED Decision 2020/002/R

BEISPIELE FÜR ÄNDERUNGEN DES ARBEITSUMFANGS

Im Fall des Hubschraubermodells Bell 206B (über 1200 kg MTOM) in Bezug auf den Arbeitsumfang müsste das Hinzufügen des Modells Bell 206L zum Arbeitsumfang von der zuständigen Behörde gemäß Punkt CAO genehmigt werden. A.020 (a) (1).

Wenn der Arbeitsumfang den vollständigen Kolbenmotor der Rotax 912 A-Serie enthält, muss die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation (CAO) Änderungen des Arbeitsumfangs für zusätzliche vollständige Kolbenmotoren (z. B. Rotax 914-Serie oder LOM M 332-Serie) gemäß CAO.A.105 (b) durch ein genehmigtes Verfahren kontrollieren.

AMC1 CAO.A.020(c) Genehmigungsbedingungen

ED Decision 2020/002/R

HERSTELLUNG

- (a) Die Vereinbarung der zuständigen Behörde über die Herstellung von Teilen durch die Wartungsorganisation, sollte durch die Genehmigung eines detaillierten Verfahrens in der CAE formalisiert werden. Diese AMC enthält Grundsätze und Bedingungen, die bei der Vorbereitung eines akzeptablen Verfahrens zu berücksichtigen sind.
- (b) Herstellung, Inspektion, Montage und Prüfung sollten eindeutig im Rahmen der technischen und verfahrenstechnischen Möglichkeiten der zugelassenen Wartungsorganisation liegen.
- (c) Die zur Herstellung des Teils erforderlichen genehmigten Daten, sind von der Agentur, die Musterzulassung (TC). Inhaber, Inhaber der Genehmigung gemäß Teil 21 der Entwurfsorganisation oder Inhaber eines ergänzenden Musterzertifikats (STC) zu genehmigten.
- (d) Gegenstände, die von einer zugelassenen Wartungsorganisation hergestellt wurden, dürfen von dieser Organisation nur im Rahmen von Überholungen, Wartungen, Änderungen oder Reparaturen von Luftfahrzeugen oder Komponenten verwendet werden, die in ihren eigenen Einrichtungen arbeiten. Die Erlaubnis zur Herstellung stellt keine Genehmigung für die Herstellung oder für 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 in das lokal hergestellte Teile physisch getrennt und von jeglicher Lieferbescheinigung ausgeschlossen sind.
- (e) Die Herstellung von Teilen, Modifikationskits usw. für die Weiterlieferung und / oder den Verkauf darf nicht unter einer CAO-Genehmigung durchgeführt werden.
- (f) Die unter Punkt (c) kann Reparaturverfahren umfassen, bei denen Teile hergestellt werden. Wenn die Daten zu diesen Teilen ausreichen, um die Herstellung zu erleichtern, können die Teile von einer zugelassenen Wartungsorganisation hergestellt werden. Es sollte darauf geachtet werden, dass die Daten Details zu Teilenummerierung, Abmessungen, Materialien, Prozessen und speziellen Herstellungstechniken, speziellen Rohstoffspezifikationen oder / und eingehenden Inspektionsanforderungen enthalten und dass die zugelassene Organisation über die erforderlichen Fähigkeiten verfügt. Diese Fähigkeit sollte im CAE definiert werden. Wenn in den genehmigten Verfahren spezielle Prozesse oder Inspektionsverfahren definiert sind, die bei der genehmigten Wartungsorganisation nicht verfügbar sind, kann diese Organisation das Teil nur herstellen, wenn der TC / STC-Inhaber eine genehmigte Alternative angibt.
- (g) Beispiele für die Herstellung im Rahmen der CAO-Zulassung kann Folgendes umfassen, ist jedoch nicht darauf beschränkt:
 - (1) Herstellung von Buchsen, Hülsen und Unterlegscheiben,
 - (2) Herstellung von sekundären Strukturelementen und Hautplatten,
 - (3) Herstellung von Steuerkabeln,
 - (4) Herstellung von flexiblen Kabeln und starre Rohre;
 - (5) Herstellung von elektrischen Kabelbäumen und Baugruppen; und
 - (6) geformte oder bearbeitete Blechplatten für Reparaturen.

Es ist nicht akzeptabel, einen Gegenstand nach Muster herzustellen, es sei denn, es wird eine technische Zeichnung des Gegenstands erstellt, die alle erforderlichen Herstellungsprozesse enthält und von der zuständigen Behörde akzeptiert wird.

- (h) Wenn ein TC-Inhaber oder eine zugelassene Produktionsorganisation bereit ist, vollständige Daten zur Verfügung zu stellen, auf die in Flugzeughandbüchern oder Service-Bulletins nicht Bezug genommen wird, die jedoch Fertigungszeichnungen für in Teilelisten angegebene Artikel bereitstellen, gilt die Herstellung dieser Artikel nicht als innerhalb des Umfangs einer CAO-Genehmigung, sofern die zuständige Behörde nichts Anderes gemäß einem in der CAE festgelegten Verfahren vereinbart hat.

- (i) Inspektion und Identifizierung

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

CAO.A.025 Kombiniertes Lufttüchtigkeitshandbuch

Verordnung (EU) 2019/1383

- a) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss ein Handbuch vorlegen, das mindestens 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 und dem kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch ausführt,
 - (2) den Arbeitsumfang des kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs,
 - (3) Titel und Namen der Personen, auf die in Punkt CAO.A.035(a) und (b) Bezug genommen wird,
 - (4) ein Organigramm, aus dem die Verknüpfungen zwischen den Zuständigkeitsbereichen der Personen hervorgehen, auf die in Punkt CAO.A.035(a) und (b) Bezug genommen wird,
 - (5) eine Auflistung des Freigabeberechtigten Personals mit Angabe des jeweiligen Genehmigungsumfangs, sofern solches Personal existiert,
 - (6) eine Auflistung des Personals, das für die Entwicklung und Genehmigung von Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogrammen (AMP) zuständig ist, mit Angabe des jeweiligen Genehmigungsumfangs, sofern solches Personal existiert,
 - (7) eine Auflistung des Lufttüchtigkeitsprüfpersonals mit Angabe des jeweiligen Genehmigungsumfangs, sofern solches Personal existiert,

- (8) eine Auflistung des für die Ausstellung von Fluggenehmigungen zuständigen Personals, sofern solches Personal existiert,
 - (9) eine allgemeine Beschreibung und den Standort der Einrichtungen,
 - (10) die Verfahren, aus denen hervorgeht, wie die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation die Einhaltung der Anforderungen dieses Anhangs sicherstellt,
 - (11) Das Verfahren zur Änderung des kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs gemäß Punkt CAO.A.105(b).
- (b) Die erstmalige Ausgabe des kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs bedarf der Genehmigung durch die zuständige Behörde.
 - (c) Änderungen am kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch werden gemäß Punkt CAO.A.105 vorgenommen.

AMC1 CAO.A.025 Kombiniertes Lufttüchtigkeitshandbuch

ED Decision 2020/002/R

Diese AMC bietet einen Überblick über das Layout einer akzeptablen CAE

Nicht Übersetzt!

AMC2 CAO.A.025 Kombiniertes Lufttüchtigkeitshandbuch

ED Decision 2020/002/R

- (a) Das Personal sollte mit den Teilen der CAE vertraut sein, die für seine Aufgaben relevant sind.
- (b) Die CAO kann die elektronische Datenverarbeitung (EDV) zur Veröffentlichung der CAE verwenden. Es sollte auf die Kompatibilität der EDV-Systeme mit der erforderlichen internen und externen Verbreitung der CAE geachtet werden.

CAO.A.030 Einrichtungen

Verordnung (EU) 2019/1383

Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation stellt sicher, dass alle erforderlichen Einrichtungen, einschließlich geeigneter Büroräume, vorhanden sind, damit sie alle geplanten Arbeiten durchführen kann.

Umfasst der Genehmigungsumfang der Organisation auch Instandhaltungstätigkeiten, stellt die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation zudem sicher, dass

- a) spezialisierte Werkstätten, Hangars und Räume einen angemessenen Schutz vor Verschmutzungen und Umwelteinflüssen bieten,
- b) für Komponenten, Ausrüstungen, Werkzeuge und Materialien sichere Lagereinrichtungen unter Bedingungen bereitgestellt werden, die gewährleisten, dass nicht betriebsfähige Komponenten und Materialien von allen anderen Komponenten, Materialien, Ausrüstungen und Werkzeugen getrennt sind, die Anweisungen des Herstellers für die Lagerung eingehalten werden und der Zugang zu den Lagereinrichtungen auf befugtes Personal beschränkt ist.

AMC 1 CAO.A.030 Einrichtungen

ED Decision 2020/002/R

EINRICHTUNGEN FÜR EINE ORGANISATION MIT WARTUNGSPRIVILEGIEN

- (a) Wenn ein Hangar nicht im Besitz der Organisation ist, kann es erforderlich sein, einen Mietnachweis zu erbringen. Darüber hinaus sollte durch die Erstellung eines geplanten Hangar Plans für Flugzeuge in Bezug auf den AMP nachgewiesen werden, dass der Hangar für die Durchführung der geplanten Wartung ausreicht. Der Plan für den Besuch des Flugzeughangars sollte regelmäßig aktualisiert werden.
- (b) Für Ballons und Luftschiffe ist möglicherweise kein Hangar erforderlich, wenn die Wartung des Umschlags und der unteren Ausrüstung im Freien angemessener durchgeführt werden kann, sofern alle erforderlichen Wartungsarbeiten gemäß ML.A.402 durchgeführt werden können. Für komplexe Reparaturen oder Komponentenwartungen, für die ein EASA-Formular 1 erforderlich ist, sollten geeignete zugelassene Werkstätten bereitgestellt werden. Die für Inspektion und Wartung erforderlichen Einrichtungen und Umgebungsbedingungen sollten in der CAE festgelegt werden.
- (c) Vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörde kann die Organisation für bestimmte Flugzeugwartungsaufgaben andere geeignete Einrichtungen als einen Hangar am zugelassenen Standort verwenden, dass für das jeweilige Arbeitspaket ein angemessener Schutz vor Kontamination und Umwelt gewährleistet ist.
- (d) Der Schutz vor den Wetterelementen bezieht sich auf die normalen vorherrschenden lokalen Wetterelemente, die während eines Zeitraums von 12 Monaten erwartet werden. Die Werkstattstrukturen für Flugzeughangars und Flugzeugkomponenten sollten einem Standard entsprechen, der das Eindringen von Regen, Hagel, Eis, Schnee, Wind und Staub usw. verhindert. Die Werkstatböden für Flugzeughangars und Flugzeugkomponenten sollten versiegelt werden, um die Staubentwicklung zu minimieren.
- (e) Das Wartungspersonal sollte über einen Bereich verfügen, in dem es die Wartungsanweisungen studieren und die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ordnungsgemäß ausfüllen kann.
- (f) Sonderfall für Luftfahrzeuge, für die Teil-ML gilt:
 - (1) Es ist akzeptabel, keinen Zugang zu einem Hangar oder spezielle Workshops 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-Luftfahrt-Räumlichkeiten (geschlossen oder nicht) umfassen.
 - (2) Diese Einrichtungen müssen nicht von der zuständigen Behörde einzeln genehmigt werden, solange das CAE für jeden Einrichtungstyp den Arbeitsumfang, die Werkzeuge und verfügbare Ausrüstung und die zulässigen Umgebungsbedingungen (Wetter, Kontamination) beschreibt.
 - (3) Die Organisation sollte im Rahmen des Qualitätssystems / der organisatorischen Überprüfung eine Stichprobe der Einhaltung dieser Bedingungen während bestimmter Wartungsereignisse durchführen.

- (g) Es ist akzeptabel, einige oder alle Anforderungen an Büroräume in einem Büro zu kombinieren, sofern das Personal über ausreichend Platz für die Ausführung der zugewiesenen Aufgaben verfügt.
- (h) Die Lagereinrichtungen für wartungsfähige Flugzeugkomponenten sollten sauber, gut belüftet und auf einer gleichmäßigen Trockentemperatur gehalten werden, um die Auswirkungen von Kondensation zu minimieren. Die Lagerungsempfehlungen des Herstellers sollten, für die in diesen veröffentlichten Empfehlungen angegebenen Flugzeugkomponenten, befolgt werden.
- (i) Es sollten geeignete Lagerregale bereitgestellt werden, die stark genug sind, um Flugzeugkomponenten aufzunehmen und große Flugzeugkomponenten ausreichend zu unterstützen, damit die Komponente während der Lagerung nicht beschädigt wird
- (j) Alle Flugzeugkomponenten sollten, wo immer möglich, in ihrem Schutzmaterial verpackt bleiben, um Schäden und Korrosion während der Lagerung zu minimieren. Es sollte ein System zur Kontrolle der Haltbarkeit verwendet und Identitätskennzeichnungen zur Identifizierung von Komponenten verwendet werden.
- (k) „Trennung“ bezieht sich auf die Lagerung nicht wartungsfähiger Komponenten an einem von wartungsfähigen Komponenten getrennten sicheren Ort.
- (l) Die Trennung und Verwaltung nicht wartungsfähiger Komponenten sollten entsprechend sichergestellt werden.
- (m) Verfahren sollten von der Organisation festgelegt werden, die den Entscheidungsprozess für den Status unbrauchbarer Komponenten beschreibt. Dieses Verfahren sollte mindestens Folgendes identifizieren:
 - (1) Rolle und Verantwortlichkeiten der Personen, die den Entscheidungsprozess verwalten;
 - (2) Beschreibung des Entscheidungsprozesses, um zwischen der Aufrechterhaltung, Lagerung oder Vernichtung einer Komponente zu wählen; und
 - (3) Rückverfolgbarkeit der Entscheidung.
- (n) Sobald unbrauchbare Komponenten oder Materialien gemäß MA501 (a)(3) oder ML.A.504 (c) als nicht mehr verwertbar identifiziert wurden, sollte die Organisation sichere Bereiche einrichten, in denen solche Gegenstände zu trennen und unbefugten Zugriff zu verhindern. Nicht verwertbare Komponenten sollten durch ein Verfahren verwaltet werden, um sicherzustellen, dass diese Komponenten die ordnungsgemäße endgültige Entsorgung gemäß M.A.504 (b) oder ML.A.504 (d) oder (e) erhalten. Die Person, die für die Durchführung dieses Verfahrens verantwortlich ist, sollte identifiziert werden.

CAO.A.035 Anforderungen an das Personal

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation ernennt einen verantwortlichen Betriebsleiter, der die Befugnis hat, sicherzustellen, dass alle Tätigkeiten der Organisation finanziert werden können, sodass diese Tätigkeiten gemäß den Anforderungen dieses Anhangs durchgeführt werden.
- (b) Der verantwortliche Betriebsleiter benennt eine Person oder eine Gruppe von Personen, die dafür verantwortlich ist, dass die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation stets den Anforderungen dieses Anhangs genügt. Diese Person(en) muss (müssen) dem verantwortlichen Betriebsleiter unterstellt sein.
- (c) Alle in Punkt b) genannten Personen müssen über die für ihre jeweilige Funktion einschlägigen Kenntnisse, das Hintergrundwissen und die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder der Instandhaltung verfügen.
- (d) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss über genügend ausreichend qualifiziertes Personal für die Durchführung der geplanten Arbeiten verfügen. Sie ist berechtigt, vorübergehend Personal von Unterauftragnehmern zu beschäftigen.
- (e) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation bewertet und dokumentiert die Qualifikation des gesamten Personals.
- (f) Personal, das spezialisierte Aufgaben ausführt, wie zum Beispiel Schweißen oder zerstörungsfreie Tests (NDT), ausgenommen Prüfungen im Zusammenhang mit Farbeindringverfahren, muss gemäß einem offiziell anerkannten Standard qualifiziert sein.

AMC1 CAO.A.035(c) Anforderungen an das Personal

ED Decision 2020/002/R

WISSEN, HINTERGRUND UND ERFAHRUNG VON VERANTWORTLICHEM PERSONAL

Personen oder Personengruppen, die gemäß Punkt CAO.A.035(b) benannt wurden, sollten:

- (a) praktische Erfahrung und Fachkenntnisse in der Anwendung von Flugsicherheitsstandards und sicheren Betriebspraktiken haben
- (b) umfassende Kenntnisse über:
 - (1) Teil M, Teil ML und alle damit verbundenen Anforderungen und Verfahren; und
 - (2) dem CAE;
- (c) 5 Jahre Erfahrung in der Luftfahrtinstandhaltung, von denen mindestens 2 Jahre in geeigneter Position aus der Luftfahrtindustrie stammen sollten;
- (d) Kenntnis einer relevanten Stichprobe des Typs (der Typen) von Luftfahrzeugen oder Bauteilen im Rahmen der Arbeit. Dieses Wissen kann durch dokumentierte Nachweise oder durch eine von der zuständigen Behörde durchgeführte Bewertung nachgewiesen werden. Schulungskurse sollten, wenn sie als dokumentierte Nachweise verwendet werden, mindestens einem Niveau entsprechen, das Teil 66 Anhang III Stufe 1 Allgemeine Vertrautheit entspricht, und können dies auch von einer Teil-147-

Organisation, vom Hersteller oder von einer anderen von der zuständigen Behörde akzeptierten Organisation nachgewiesen werden und

(e) Kenntnis von:

- (1) Wartungsstandards (einschließlich der Prinzipien des menschlichen Faktors); und
- (2) Qualitätssystem (oder organisatorische Überprüfung) haben.

AMC1 CAO.A.035(e) Anforderungen an das Personal

ED Decision 2020/002/R

BEWERTUNG DER QUALIFIKATION

- (a) Personal, das mit der Instandhaltung und dem Management der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit befasst ist, sollte auf seine Kompetenz durch eine Bewertung am Arbeitsplatz und/oder durch eine für seine spezielle berufliche Rolle innerhalb der Organisation relevante Prüfung beurteilt werden, bevor unbeaufsichtigtes Arbeiten zugelassen wird.
- (b) Angemessene anfängliche und wiederkehrende Schulungen sollten bereitgestellt und aufgezeichnet werden, um eine kontinuierliche Kompetenz sicherzustellen.

CAO.A.040 Freigabeberechtigtes Personal

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Das freigabeberechtigte Personal muss die Anforderungen des Artikels 5 erfüllen. Es darf seine Rechte zur Freigabe der Instandhaltung nur dann ausüben, wenn die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation gewährleistet hat, dass
 - (1) dass freigabeberechtigte Personal die Anforderungen gemäß Punkt 66.A.20(b) des Anhangs III (Teil-66) erfüllt, es sei denn Artikel 5 Absatz 6 bezieht sich auf eine nationale Regelung eines Mitgliedstaats; in diesem Fall muss es die Anforderungen einer solchen Regelung erfüllen,
 - (2) dass freigabeberechtigte Personal über angemessene Kenntnisse der betreffenden Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeugkomponenten, die instandgehalten werden sollen, sowie der für die Durchführung dieser Instandhaltung erforderlichen betrieblichen Verfahren verfügt.
- (b) Abweichend von Punkt (a) kann in den folgenden unvorhergesehenen Fällen, in denen ein Luftfahrzeug an einem anderen Ort als dem Hauptstandort außer Betrieb gesetzt ist und kein entsprechendes Freigabeberechtigtes Personal zur Verfügung steht, die mit der Instandhaltung beauftragte kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation folgenden Personen eine einmalige Erlaubnis für die Freigabe erteilen, entweder:
 - (1) einem ihrer Beschäftigten, der Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit ähnlicher Technologie, Bauweise und Systemen besitzt, oder
 - (2) Personen mit nicht weniger als drei Jahren Instandhaltungserfahrung, die eine gültige ICAO-Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen mit einer Berechtigung für das Muster besitzen, für das die Freigabe erteilt werden soll, sofern sich an dem betreffenden Ort keine gemäß diesem Anhang genehmigte Organisation befindet und die beauftragte kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation

Nachweise über die Erfahrung und die Lizenz dieser Person besitzt und in den Akten aufbewahrt.

Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss der zuständigen Behörde innerhalb von sieben Tagen die Erteilung einer einmaligen Erlaubnis für die Freigabe melden. Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation, die eine einmalige Erlaubnis für die Freigabe erteilt, muss gewährleisten, dass eine solche Instandhaltung, die die Flugsicherheit beeinflussen könnte, nochmals geprüft wird.

- (c) Abweichend von Punkt (a) kann die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation gemäß den folgenden Anforderungen qualifiziertes Freigabeberechtigtes Personal einsetzen, wenn sie von Betreibern eines gewerblichen Flugbetriebs mit Instandhaltungsaufgaben beauftragt wird, sofern entsprechende Verfahren als Teil des kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuchs genehmigt sind:
- (1) Im Fall einer Lufttüchtigkeitsanweisung, die wiederholte Vorflugkontrollen vorschreibt und ausdrücklich bestimmt, dass die Flugbesatzung eine solche Anweisung durchführen kann, kann die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation dem verantwortlichen Piloten eine begrenzte Freigabeberechtigung auf der Grundlage seiner Flugbesatzungslizenz erteilen, vorausgesetzt, die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation stellt sicher, dass der verantwortliche Pilot ausreichende praktische Schulungen absolviert hat, sodass er die Lufttüchtigkeitsanweisung gemäß dem geforderten Standard erfüllen kann.
 - (2) Wird ein Luftfahrzeug fern von einem unterstützten Ort eingesetzt, kann die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation dem verantwortlichen Piloten eine begrenzte Freigabeberechtigung auf der Grundlage seiner Flugbesatzungslizenz erteilen, vorausgesetzt, die Organisation stellt sicher, dass der verantwortliche Pilot ausreichende praktische Schulungen absolviert hat, sodass er die Aufgabe gemäß dem geforderten Standard erfüllen kann.
- (d) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss alle Einzelheiten bezüglich des Freigabeberechtigten Personals aufzeichnen und eine aktuelle Liste des gesamten Freigabeberechtigten Personals zusammen mit dem jeweiligen Genehmigungsumfang als Teil des Handbuchs der Organisation führen.

CAO.A.045 Lufttüchtigkeitsprüfpersonal

Verordnung (EU) 2021/700

- (a) Um die Genehmigung zur Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen und gegebenenfalls zur Ausstellung von Fluggenehmigungen zu erhalten, muss die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation über geeignetes Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit verfügen, das alle folgenden Anforderungen erfüllt:
- (1) mindestens ein Jahr Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit bei Segelflugzeugen und Ballonen und mindestens drei Jahre bei allen anderen Luftfahrzeugen,
 - (2) eine entsprechende gemäß Artikel 5 dieser Verordnung erteilte Lizenz oder einen luftfahrttechnischen Abschluss oder eine gleichwertige Qualifikation oder in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworbene Erfahrung, die über die in Punkt (1) genannte Erfahrung hinausgeht, von mindestens zwei Jahren bei

Segelflugzeugen und Ballonen und mindestens vier Jahren bei allen anderen Luftfahrzeugen,

(3) eine angemessene Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung.

4.9.2019 L 228/93 Amtsblatt der Europäischen Union DE

- (b) Bevor die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation dem Lufttüchtigkeitsprüfpersonal eine Erlaubnis zur Prüfung der Lufttüchtigkeit erteilt, muss sie die Person benennen, die die Prüfung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs unter Aufsicht der zuständigen Behörde oder unter Aufsicht einer Person durchführen wird, die bereits als Lufttüchtigkeitsprüfpersonal der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation zugelassen ist. Verläuft diese Prüfung unter Aufsicht zufriedenstellend, erkennt die zuständige Behörde dieses Personal als Lufttüchtigkeitsprüfpersonal förmlich an.
- (c) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss sicherstellen, dass ihr Lufttüchtigkeitsprüfpersonal nachweislich über aktuell erworbene einschlägige Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verfügt.
- (d) Jede einzelne Person des Lufttüchtigkeitsprüfpersonals muss zusammen mit der in Punkt (b) genannten Erlaubnis zur Prüfung der Lufttüchtigkeit im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch aufgelistet sein.
- (e) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss Aufzeichnungen über ihr gesamtes Lufttüchtigkeitsprüfpersonal führen, in denen Angaben über alle zutreffenden Qualifikationen sowie eine Zusammenfassung der einschlägigen Erfahrungen und Schulungen der betreffenden Person in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sowie eine Kopie ihrer Erlaubnis enthalten sind. Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation bewahrt diese Aufzeichnung für einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren auf, nachdem die betreffende Person die Organisation verlassen hat.

AMC1 CAO.A.045 Lufttüchtigkeitsprüfpersonal

ED Decision 2020/002/R

- (a) Lufttüchtigkeitsprüfpersonal, das bereits zur Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen für eine gemäß Teil-M Unterabschnitt F, Teil-M Unterabschnitt G, Teil-CAMO oder Teil-145 zugelassene Organisation berechtigt ist, gilt als gemäß Teil-CAO zugelassen, wenn diese Organisation eine Teil-CAO-Zulassung beantragt. Dies bedeutet, dass keine zusätzliche Überwachung erforderlich ist, um zugelassen zu werden, um weiterhin Lufttüchtigkeitsprüfungen durchführen zu dürfen. Dies ersetzt nicht die Anforderung an die Organisation, sicherzustellen, dass alle Mitarbeiter für die Arbeit, für die sie autorisiert sind, kompetent sind.
- (b) „Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ in CAO.A.045 (a) bezieht sich auf eine geeignete Kombination von Erfahrung in Aufgaben im Zusammenhang mit der Wartung von Luftfahrzeugen und / oder dem fortgesetzten Management der Lufttüchtigkeit und / oder der Überwachung solcher Aufgaben.
- (c) „Angemessene aktuelle Erfahrung mit fortbestehender Lufttüchtigkeit“ in CAO.A.045(c) bezieht sich auf die Tatsache, dass das Personal für die Prüfung der Lufttüchtigkeit, um die Gültigkeit der Genehmigung des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit aufrechtzuerhalten, entweder:

- (1) mindestens 6 Monate in jedem 2-Jahres-Zeitraum an Aktivitäten zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligt gewesen sein; oder
 - (2) in den letzten 12 Monaten mindestens eine Prüfung der Lufttüchtigkeit durchgeführt hat. hat.
- (d) Um die Gültigkeit der Genehmigung wiederherzustellen, sollte das Lufttüchtigkeitsprüfungspersonal unter Aufsicht der zuständigen Behörde eine zufriedenstellende Lufttüchtigkeitsprüfung durchführen oder falls von der zuständigen Behörde akzeptiert, unter der Aufsicht eines anderen derzeit gültigen autorisierten Lufttüchtigkeitsprüfungspersonals der betreffenden CAO gemäß einem genehmigten Verfahren.
- (e) Eine Person mit einem einschlägigen Ingenieurabschluss oder einer Qualifikation als Flugzeugwartungstechniker mit Zusätzliche Ausbildung sollte als gleichwertig mit einem Luftfahrtabschluss angesehen werden. „Relevanter Ingenieurabschluss“ bezieht sich auf einen Ingenieurabschluss aus mechanischen, elektrischen, elektronischen, avionischen oder anderen Studien, die für die Wartung und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Flugzeugen / Flugzeugkomponenten relevant sind.

CAO.A.050 Komponenten, Ausrüstungen und Werkzeuge

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss
- (1) die Ausrüstung und Werkzeuge, die in den Instandhaltungsdaten gemäß Punkt CAO.A.055 angegeben sind, oder verifizierte Äquivalente, wie im CAE aufgeführt, bereithalten, soweit dies für die tägliche Instandhaltung im Rahmen der Genehmigung der Organisation erforderlich ist;
 2. über ein Verfahren verfügen, um sicherzustellen, dass es Zugang zu allen anderen Ausrüstungen und Werkzeugen hat, die für die Durchführung seiner Arbeit erforderlich sind, und die nur gelegentlich verwendet werden, wenn dies erforderlich ist.
- (b) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss sicherstellen, dass die von ihr verwendeten Werkzeuge und Ausrüstungen mittels eines amtlich anerkannten Standards geprüft und kalibriert werden. Sie führt Aufzeichnungen über solche Kalibrierungen und die angewandten Standards und Normen und erfüllt die Bestimmungen in Punkt CAO.A.090.
- (c) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss alle eingehenden Komponenten in Übereinstimmung mit den Punkten M.A.501 und M.A.504 des Anhangs I (Teil-M) bzw. den Punkten ML.A.501 und ML.A.504 des Anhangs Vb (Teil-ML) überprüfen, klassifizieren und ordnungsgemäß trennen.

AMC1 CAO.A.050 Komponenten, Ausrüstungen und Werkzeuge

ED Decision 2020/002/R

- (a) Die Werkzeuge, die für die tägliche Wartung erforderlich sind, beziehen sich auf diejenigen, die zur Durchführung von Standardwartungspraktiken erforderlich sind, sowie auf diejenigen, die zur Durchführung der normalen Wartungsaufgaben erforderlich sind, sowie auf diejenigen, die bis zur jährlichen / 100-Stunden- oder

gleichwertigen Zeit benötigt werdenden Inspektionen, die für die Mehrheit der im Genehmigungsbereich enthaltenen Luftfahrzeuge üblich sind.

- (b) Die Verfügbarkeit von Werkzeugen, die selten verwendet werden, weil die jeweilige Wartungsaufgabe sehr selten ausgeführt wird, kann durch ein Verfahren gemäß CAO.A.050 (a) (2) erreicht werden.

CAO.A.055 Instandhaltungsunterlagen und Arbeitsaufträge

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss bei der Durchführung der Instandhaltung, einschließlich Änderungen und Reparaturen, über aktuelle anwendbare Instandhaltungsunterlagen nach Punkt M.A.401 des Anhangs I (Teil-M) oder nach Punkt ML.A.401 des Anhangs Vb (Teil-ML) verfügen und diese anwenden. Werden hingegen Instandhaltungsunterlagen vom Kunden zur Verfügung gestellt, muss die Organisation diese Unterlagen jedoch nur während der laufenden Arbeiten zur Verfügung haben.
- (b) Vor Beginn der Instandhaltung muss zwischen der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation und der Person oder Organisation, die die Instandhaltung anfordert, ein schriftlicher Arbeitsauftrag vereinbart werden, aus dem deutlich hervorgeht, welche Instandhaltung durchzuführen ist.

AMC1 CAO.A.055 Instandhaltungsunterlagen und Arbeitsaufträge

ED Decision 2020/002/R

Es ist nicht erforderlich, alle Wartungsdaten kontinuierlich zu speichern. Es ist akzeptabel, ein Verfahren zu haben, um sicherzustellen, dass die für eine bestimmte Wartungsaktivität erforderlichen spezifischen Wartungsdaten verfügbar sind, bevor diese Wartung stattfindet.

CAO.A.060 Instandhaltungsnormen

Verordnung (EU) 2019/1383

Bei der Durchführung der Instandhaltung muss die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation alle folgenden Anforderungen erfüllen:

- (a) sicherstellen, dass jede Person, die die Instandhaltung durchführt, gemäß den Anforderungen dieses Anhangs qualifiziert ist,
- (b) sicherstellen, dass der Bereich, in dem die Instandhaltung durchgeführt wird, aufgeräumt und sauber (frei von Schmutz und Verunreinigung) ist,
- (c) die Methoden, Techniken, Standards und Anweisungen anwenden, die in den Instandhaltungsunterlagen und Arbeitsaufträgen nach Punkt CAO.A.055 festgelegt sind,
- (d) die Werkzeuge, Ausrüstungen und Materialien gemäß Punkt CAO.A.050 verwenden,
- (e) sicherstellen, dass die Instandhaltung unter Berücksichtigung jeglicher auf die Umgebung anzuwendender Beschränkungen durchgeführt wird, die in den Instandhaltungsunterlagen nach Punkt CAO.A.055 festgelegt sind,
- (f) sicherstellen, dass bei ungünstigen Witterungsverhältnissen oder einer langwierigen Instandhaltung geeignete Einrichtungen genutzt werden,

- (g) sicherstellen, dass das Risiko mehrfacher Fehler bei der Instandhaltung und das Risiko einer Wiederholung von Fehlern bei identischen Instandhaltungsaufgaben minimiert wird,
- (h) sicherstellen, dass nach der Durchführung kritischer Instandhaltungsaufgaben eine Methode zur Fehlererkennung angewandt wird,
- (i) nach Beendigung der Instandhaltung eine generelle Prüfung vornehmen, um sicherzustellen, dass alle Werkzeuge, Ausrüstungen und überschüssigen Teile oder Materialien aus dem Luftfahrzeug oder von der Komponente ausgebaut und alle abgenommenen Abdeckplatten wieder angebracht wurden,
- (j) sicherstellen, dass die durchgeführte Instandhaltung insgesamt ordnungsgemäß aufgezeichnet und dokumentiert wird.

AMC1 CAO.A.060 (g) Instandhaltungsnormen

ED Decision 2020/002/R

- (a) Um das Fehlerrisiko zu minimieren und Auslassungen zu vermeiden, sollte der zugelassene CAO bei der Durchführung von Wartungsarbeiten sicherstellen, dass:
 - (1) jede Wartungsaufgabe erst nach Abschluss gemeldet wird;
 - (2) die Gruppierung von Aufgaben zum Zweck der Unterzeichnung 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 gemeldet.
- (b) Minimierung der Möglichkeit, dass ein Fehler bei identischen Aufgaben wiederholt wird, die das Ausbauen / Installieren oder Zusammenbauen / Demontage mehrerer Komponenten desselben Typs, die an mehr als einem System angebracht sind und deren Ausfall die Sicherheit beeinträchtigen könnte. Der zugelassene CAO sollte bei der Durchführung von Wartungsarbeiten verschiedene Personen so planen, dass sie identische Aufgaben in verschiedenen Systemen ausführen. Wenn jedoch nur eine Person verfügbar ist, sollte diese Person die in AMC2CAO.A.060 (h) beschriebenen Aufgaben erneut überprüfen.

AMC1 CAO.A.060(h) Instandhaltungsnormen

ED Decision 2020/002/R

KRITISCHE WARTUNGSAUFGABE

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

- (a) Aufgaben, die sich auf die Kontrolle der Flugbahn und Fluglage des Flugzeugs auswirken können, wie z. B. Installation, Takelage und Anpassung von Flugkontrollen;
- (b) Dies kann sich auf Stabilitätskontrollsysteme für Flugzeuge auswirken (Autopiloten, Kraftstofftransfer).
- (c) Aufgaben, die die Antriebskraft des Flugzeugs beeinflussen können, einschließlich des Einbaus von Flugzeugtriebwerken, Propellern und Rotoren und
- (d) die Überholung, Kalibrierung oder Montage von Motoren, Propellern, und Getrieben

AMC2 CAO.A.060(h) Instandhaltungsnormen

ED Decision 2020/002/R

UNABHÄNGIGE INSPEKTION

Eine unabhängige Inspektion ist eine mögliche Methode zur Fehlererfassung.

- (a) Was ist eine unabhängige Inspektion? Eine unabhängige Inspektion ist eine Inspektion, die von einer „unabhängigen qualifizierten Person“ einer Aufgabe durchgeführt wird, die von einer „autorisierten Person“ ausgeführt wird berücksichtigen, dass:
- (1) die „befugte Person“ ist die Person, die die Aufgabe ausführt oder überwacht und die volle Verantwortung für die Ausführung der Aufgabe gemäß den geltenden Wartungsdaten übernimmt;
 - (2) die „unabhängige qualifizierte Person“ ist die Person, die die unabhängige Inspektion durchführt und die zufriedenstellende Erfüllung der Aufgabe bescheinigt und dass kein Mangel festgestellt wurde. Die „unabhängige qualifizierte Person“ stellt keine Freigabebescheinigung (CRS) aus. Daher muss er oder sie keine Zertifizierungsrechte besitzen.
 - (3) Die Freigabebescheinigung wird von der „befugten Person“ ausgestellt, nachdem die Inspektion zufriedenstellend durchgeführt wurde und
 - (4) das Arbeitskartensystem die Identifizierung jeder Person, das Datum und die Einzelheiten der Inspektion aufzeichnet wurde.
- (b) Qualifikationen des Personals, das unabhängige Inspektionen durchführt.
- Die Organisation sollte über die Verfahren einen Nachweis verfügen, dass die „unabhängige qualifizierte Person“ geschult wurde und Erfahrung in den spezifischen zu inspizierenden Kontrollsystemen gesammelt hat. Diese Schulung und Erfahrung könnten zum Beispiel demonstriert werden, indem:
- (i) eine Part-66-Lizenz in derselben Unterkategorie wie die Lizenzunterkategorie oder eine gleichwertige Lizenz gehalten wird, die zur Freigabe oder Unterzeichnung der kritischen Wartungsaufgabe erforderlich ist; oder
 - (ii) eine Part-66-Lizenz in derselben Kategorie und eine spezifische Ausbildung in der zu inspizierenden Aufgabe besitzen; oder
 - (iii) eine angemessene Schulung erhalten und einschlägige Erfahrung in der spezifischen zu inspizierenden Aufgabe gesammelt haben.
- (c) Durchführung einer unabhängigen Inspektion
- Die unabhängige Inspektion sollte beispielsweise die korrekte Montage, Verriegelung und Funktionsweise der Teile sicherstellen beteiligt. Bei der Inspektion von Steuerungssystemen, die gewartet wurden, sollte die „unabhängige qualifizierte Person“ die folgenden Punkte unabhängig voneinander berücksichtigen:
- (1) Alle Teile des Systems, die tatsächlich getrennt oder ausgebaut wurden, sollten auf ihre korrekte Montage und Verriegelung überprüft werden.
 - (2) Das gesamte System sollte auf volle und freie Bewegung über den gesamten Bereich überprüft werden.
 - (3) Die Steuerungsseile sollten an den Sekundärstopps mit ausreichendem Abstand korrekt gespannt sein.

- (4) Der Betrieb des gesamten Steuerungssystems sollte beachtet werden, um sicherstellen, dass die Steuerungen im richtigen Sinne funktionieren.
 - (5) Wenn verschiedene Steuerungssysteme so miteinander verbunden sind, dass sie sich gegenseitig beeinflussen, sollten alle Wechselwirkungen über den gesamten Bereich der anwendbaren Steuerungen überprüft werden. und
 - (6) die Software, die Teil der kritischen Wartungsaufgabe ist, sollte überprüft werden; Zum Beispiel seine Version und seine Kompatibilität mit der Flugzeugkonfiguration.
- (d) Was ist in unvorhergesehenen Fällen zu tun, wenn nur eine Person verfügbar ist?
ÜBERPRÜFUNG

- (1) Die erneute Überprüfung unterliegt den gleichen Bedingungen, wie die unabhängige Inspektion, mit der Ausnahme, die als autorisierte Person die Durchführung der Wartungsaufgabe fungiert hat, auch als „unabhängige qualifizierte Person“ die Inspektion durchführt.
- (2) Bei kritischen Wartungsaufgaben sollte eine erneute Überprüfung durchgeführt werden, wenn unter unvorhergesehenen Umständen nur eine Person zur Ausführung der Aufgabe und zur Durchführung der unabhängigen Person zur Verfügung steht Inspektion. Diese Umstände können nicht als unvorhergesehen angesehen werden, wenn die Person oder Organisation dieser bestimmten Aufgabe keine geeignete „unabhängige qualifizierte Person“ zugewiesen hat.
- (3) Die Freigabebescheinigung wird von der „befugten Person“ ausgestellt, nachdem die erneute Überprüfung zufriedenstellend durchgeführt wurde.
- (4) Das Arbeitskartensystem sollte die Identifizierung der „befugten Person“, sowie das Datum und die Einzelheiten der erneuten Überprüfung aufzuzeichnen, bevor das CRS ausgestellt wird.

CAO.A.065 Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

Verordnung (EU) 2019/1383

Nach Abschluss sämtlicher erforderlichen Instandhaltung an Luftfahrzeugen nach diesem Anhang muss eine Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge in Übereinstimmung mit Punkt M.A.801 des Anhangs I (Teil-M) bzw. mit Punkt ML.A.801 des Anhangs Vb (Teil-ML) ausgestellt werden.

CAO.A.070 Freigabebescheinigung für Komponenten

Verordnung (EU) 2019/1383

- a) Nach Abschluss sämtlicher erforderlichen Instandhaltung an Komponenten nach diesem Anhang muss eine Freigabebescheinigung für Komponenten in Übereinstimmung mit Punkt M.A.802 des Anhangs I (Teil-M) bzw. mit Punkt ML.A.802 des Anhangs Vb (Teil-ML) ausgestellt werden. Hierfür ist das EASA-Formblatt 1 nach Anlage II des Anhangs I (Teil-M) auszustellen, vorbehaltlich der Bestimmungen in Punkt M.A.502(b) oder (d) des Anhangs I (Teil-M) und Punkt ML.A.502 des Anhangs Vb (Teil-ML) und ausgenommen Komponenten, die gemäß Punkt CAO.A.020(c) hergestellt wurden.
- (b) Das in Punkt (a) genannte EASA-Formblatt 1 kann aus einer elektronischen Datenbank generiert werden.

GM1 CAO.A.070 Freigabebescheinigung für Komponenten

ED Decision 2020/002/R

KOMPONENTEN, DIE VON EINER CAO GEWARTET WERDEN

Anhang II zu Teil M, Punkt (5), Blöcke 12 und 14a beschreiben, wie die Freigabe der Komponentenwartung von der CAO auf dem EASA-Formular 1 formalisiert wird.

Verwendete Komponenten, die von einer CAO gewartet werden, die für die Wartung der Komponenten entsprechend zugelassen und freigegeben ist. Ein EASA-Formular 1 kann nicht in komplexen motorbetriebenen Flugzeugen oder Flugzeugen ausgestellt werden, die von einem gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen verwendet werden.

AMC1 CAO.A.070(a) Freigabebescheinigung für Komponenten

ED Decision 2020/002/R

- (1) Eine Flugzeugkomponente, die außerhalb des Flugzeugs gewartet wurde, erfordert die Ausstellung eines CRS für diese Wartung und ein weiteres CRS, um bei einer solchen Installation ordnungsgemäß im Flugzeug installiert zu werden. Wenn eine Organisation eine Komponente zur Verwendung durch dieselbe Organisation unterhält, ist ein EASA-Formular 1 möglicherweise nicht erforderlich, abhängig von den in CAE definierten internen Freigabeverfahren der Organisation.
2. Bei Komponenten, die vor Teil 145 gelagert wurden, Teil-M und Teil 21 und nicht auf einem EASA-Formblatt 1 oder einem gleichwertigen Dokument gemäß M.A.501 (a) (1) oder ML.A.501 (a) freigegeben oder von einem wartungsfähigen Flugzeug oder einem stillgelegten Flugzeug ausgebaut wurde, gilt Folgendes:
 - 2.1. Ein EASA-Formular 1 kann für eine Flugzeugkomponente ausgestellt werden, die:
 - vor Inkrafttreten von Teil 145 oder Teil M gewartet oder vor Inkrafttreten von Teil 21 hergestellt wurde;
 - in einem Flugzeug verwendet und in einem betriebsbereiten Zustand ausgebaut wurde. Beispiele hierfür sind geleaste und ausgeliehene Flugzeugkomponenten:
 - aus Flugzeugen ausgebaut wurde, die aus dem Dienst genommen wurden oder aus Flugzeugen, die an ungewöhnlichen Ereignissen wie Unfällen, Zwischenfällen, schweren Landungen oder Blitzeinschlägen beteiligt waren;
 - von einer nicht genehmigten Organisation gewartet werden.
 - 2.2. Eine entsprechend bewertete Teil-CAO-Wartungsorganisation kann ein EASA-Formular 1 gemäß den Punkten 2.5 bis 2.9 gemäß den von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren im CAE ausstellen. Die entsprechend bewertete Teil-CAO-Wartungsorganisation ist dafür verantwortlich, dass alle angemessenen Maßnahmen getroffen wurden, um sicherzustellen, dass nur zugelassene und wartungsfähige Flugzeugkomponenten mit einem EASA-Formular 1 gemäß diesem Punkt 2. ausgestellt werden.
 - 2.3. Nur für die Zwecke dieses Punktes 2 "angemessen bewertet" bezieht sich auf eine Organisation mit einer Zulassungsklassenbewertung für den Typ der Komponente oder für das Produkt, in das sie eingebaut werden kann.

2.4. Ein gemäß diesem Punkt 2 ausgestelltes EASA-Formular 1 sollte durch Unterzeichnung im Block ausgestellt werden In Block 11 sollte außerdem angegeben werden:

- 2.4.1. wann die letzte Wartung durchgeführt wurde und von wem;
- 2.4.2. wann das Bauteil bei der Herstellung des Bauteils nicht verwendet wurde und von wem mit einem Querverweis auf Originaldokumente, die in das Formular aufgenommen werden sollten;
- 2.4.3. eine Liste aller Lufttüchtigkeitsanweisungen (ADs), Reparaturen und Änderungen, von denen bekannt ist, dass sie aufgenommen wurden. Wenn nicht bekannt ist, dass ADs oder Reparaturen oder Modifikationen eingebaut sind, sollte dies angegeben werden:
- 2.4.4. Die Einzelheiten der Lebensdauer von Teilen mit begrenzter Lebensdauer sind eine beliebige Kombination aus Ermüdung, Überholung oder Lagerfähigkeit.
- 2.4.5. Verweisen Sie für jede Flugzeugkomponente mit einem eigenen Wartungsprotokoll auf das jeweilige Wartungsprotokoll, sofern das Protokoll die Details enthält, die andernfalls in Block 12 erforderlich wären. Das Wartungsprotokoll und gegebenenfalls der Abnahmeprüfbericht oder die Erklärung sollten dem EASA-Formular 1 beizufügen werden.

2.5 . Neue / nicht verwendete Flugzeugkomponenten

- 2.5.1. Jede nicht verwendete Flugzeugkomponente, die bis zum Datum des Inkrafttretens für Teil 21 ohne EASA-Formular 1 gelagert wurde und von einer für die zuständige Behörde akzeptablen Organisation hergestellt wurde. Zu diesem Zeitpunkt kann ein EASA-Formular 1 von einer entsprechend bewerteten Wartungsorganisation ausgestellt werden, die gemäß Teil-CAO zugelassen ist. Das EASA-Formular 1 sollte gemäß den folgenden Punkten ausgestellt werden, die in ein Verfahren innerhalb der CAE aufgenommen wurde.

Anmerkung 1: Es versteht sich, dass die Freigabe einer gelagerten, aber nicht verwendeten Flugzeugkomponente gemäß diesem Punkt eine Wartungsfreigabe unter Teil-CAO darstellt und keine Produktionsfreigabe gemäß Teil 21 ist. Es ist nicht beabsichtigt, das vom Mitgliedstaat vereinbarte Produktionsfreigabeverfahren für Teile und Unterbaugruppen zu umgehen, die für den Einbau in die eigene Produktionslinie des Herstellers vorgesehen sind.

- (a) Ein Abnahmeprüfbericht oder die Erklärung sollte für alle gebrauchten und nicht verwendeten Flugzeugkomponenten verfügbar sein, die nach Herstellung oder Wartung gegebenenfalls einer Abnahmeprüfung unterzogen werden.
- (b) Die Flugzeugkomponente sollte auf Übereinstimmung mit den Anweisungen und Einschränkungen des Herstellers für Lagerung und Zustand einschließlich etwaiger Anforderungen an begrenzter Lagerfähigkeit, Inhibitoren, kontrolliertes Klima und spezielle Lagerbehälter überprüft werden. Darüber hinaus oder in Ermangelung spezifischer Lagerungsanweisungen sollte die Flugzeugkomponente auf Beschädigungen, Korrosion und Undichtigkeiten untersucht werden, um einen guten Zustand sicherzustellen.
- (c) Die Lagerfähigkeit von Teilen mit begrenzter Lagerfähigkeit sollte festgelegt werden.

- 2.5.2 Wenn es nicht möglich ist, alle in Nummer 2.5.1 (a) bis (c) genannten anwendbaren Bedingungen zufriedenstellend einzuhalten, sollte die Flugzeugkomponente von einer Organisation mit angemessener Bewertung zerlegt und einer Überprüfung auf eingebaute ADs und Reparaturen unterzogen werden und Änderungen und Inspektion / Prüfung gemäß den Wartungsdaten, um einen zufriedenstellenden Zustand festzustellen und gegebenenfalls alle Dichtungen, Schmiermittel und lebensbeschränkten Teile zu ersetzen. Nach zufriedenstellendem Abschluss und nach dem Zusammenbau, kann ein EASA-Formular 1 ausgestellt werden, in dem angegeben ist, was durchgeführt wurde, und der Verweis auf die Wartungsdaten enthalten ist.
- 2.6. Verwendete Flugzeugkomponenten, die aus einem wartungsfähigen Flugzeug ausgebaut wurden, kann mit einem EASA-Formular 1 von einer entsprechend bewerteten Organisation ausgestellt werden, sofern dieser Punkt 2.6.1 eingehalten wird.
- (a) Die Organisation sollte sicherstellen, dass die Komponente von einer entsprechend qualifizierten Person aus dem Flugzeug ausgebaut wurde.
 - (b) Die Flugzeugkomponente kann nur dann als wartungsfähig angesehen werden, wenn der letzte Flugbetrieb mit der montierten Komponente keine Fehler an dieser Komponente oder dem zugehörigen System ergab.
 - (c) Die Flugzeugkomponente sollte auf zufriedenstellende Bedingungen überprüft werden, einschließlich insbesondere Schäden, Korrosion oder Undichtigkeiten und Einhaltung zusätzlicher Wartungsarbeiten und Daten.
 - (d) Die Flugzeugaufzeichnung sollte auf ungewöhnliche Ereignisse untersucht werden, dies kann die Gebrauchstauglichkeit der Flugzeugkomponente beeinträchtigen, z. B. die Beteiligung an Unfällen, Zwischenfällen, schweren Landungen oder Blitzeinschlägen. Unter keinen Umständen darf ein EASA-Formular 1 gemäß diesem Punkt 2.6 ausgestellt werden, wenn der Verdacht besteht, dass die Flugzeugkomponente extremen Belastungen, Temperaturen oder Eintauchen ausgesetzt war, die ihren Betrieb beeinträchtigen könnten.
 - (e) Ein Wartungsprotokoll sollte für alle verwendeten serialisierten Flugzeugkomponenten verfügbar sein.
 - (f) Die Einhaltung bekannter Modifikationen und Reparaturen sollte sichergestellt werden.
 - (g) Die Flugstunden / -zyklen / -landungen für Teile mit begrenzter Lebensdauer, einschließlich der Zeit seit der Überholung, sollten festgelegt werden.
 - (h) Die Einhaltung der bekannten geltenden Lufttüchtigkeitsrichtlinien sollte sichergestellt werden.
 - (i) Vorbehaltlich einer zufriedenstellenden Einhaltung dieses Punktes 2.6.1 kann ein EASA-Formblatt 1 ausgestellt werden, dass die in Punkt 2.4 genannten Informationen enthalten sollte, einschließlich des Luftfahrzeugs, aus dem die Luftfahrzeugkomponente ausgebaut wurde.

- 2.6.2. Wartungsfähige Luftfahrzeugkomponenten, die aus einem nicht in einem Mitgliedstaat registrierten Luftfahrzeug ausgebaut wurden, dürfen nur mit einem EASA-Formular 1 ausgestellt werden, wenn die Komponenten von der gemäß Teil-CAO zugelassenen Wartungsorganisation geleast oder ausgeliehen werden, die die Kontrolle über den Lufttüchtigkeitsstatus der Komponenten behält. Ein EASA-Formblatt 1 kann ausgestellt werden und sollte die in Nummer 2.4 angegebenen Informationen enthalten, einschließlich des Luftfahrzeugs, aus dem die Luftfahrzeugkomponente ausgebaut wurde.
- 2.7. Verwendete Flugzeugkomponenten, die aus einem aus dem Dienst genommenen Luftfahrzeug ausgebaut wurden, kann ein EASA-Formular 1 von einer gemäß Teil-CAO zugelassenen Wartungsorganisation ausgestellt werden, sofern dieser Punkt 2.7 eingehalten wird.
- (a) Flugzeuge, die außer Betrieb genommen werden, werden manchmal für Ersatzteile zerlegt. Dies wird als Wartungstätigkeit angesehen und sollte unter der Kontrolle einer gemäß Teil-CAO zugelassenen Organisation unter Anwendung der von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren durchgeführt werden.
 - (b) Um für die Installation in Frage zu kommen, können Komponenten die aus solchen Luftfahrzeugen ausgebaut wurden, kann von einer Organisation mit angemessener Bewertung und nach einer zufriedenstellenden Bewertung ein EASA-Formular 1 ausgestellt werden.
 - (c) Die Bewertung muss mindestens den in den Punkten 2.5 und 2.6 festgelegten Standards entsprechen. Dies sollte, soweit bekannt, die mögliche Notwendigkeit der Ausrichtung der geplanten Wartung einschließen, die erforderlich sein kann, um das Wartungsprogramm für das Luftfahrzeug einzuhalten, auf dem die Komponente installiert werden soll.
 - (d) Unabhängig davon, ob das Luftfahrzeug über ein Zertifikat der Lufttüchtigkeit verfügt oder nicht, die Organisation, die für die Zertifizierung ausgebaute Komponenten verantwortlich ist, sollte sicherstellen, dass die Art und Weise, in der die Komponenten ausgebaut und gelagert wurden, mit den von Teil-CAO geforderten Standards kompatibel ist.
 - (e) Es sollte ein strukturierter Plan zur Kontrolle des Demontageprozesses des Flugzeugs erstellt werden. Die Demontage ist von einer Organisation mit angemessener Bewertung unter Aufsicht von Zertifizierungspersonal durchzuführen, die sicherstellt, dass die Flugzeugkomponenten gemäß den entsprechenden Wartungsdaten und dem Demontageplan strukturiert ausgebaut und dokumentiert werden.
 - (f) Alle Aufzeichnungen von Flugzeugfehler sollten überprüft werden und die möglichen Auswirkungen, die diese sowohl auf die normalen als auch auf die Standby-Funktionen ausgebaute Komponenten haben können, sind zu berücksichtigen.
 - (g) Es ist eine spezielle Kontrolldokumentation zu verwenden, die im Demontageplan aufgeführt ist, um die Aufzeichnung aller Wartungsarbeiten zu erleichtern Aktionen und Komponentenentfernungen während des Demontageprozesses. Als unbrauchbar befundene Komponenten sind als solche

zu identifizieren und unter Quarantäne zu stellen, bis eine Entscheidung über die Maßnahmen getroffen wurde. Aufzeichnungen über die zur Feststellung der Wartungsfreundlichkeit durchgeführten Wartungsarbeiten sind Teil der Wartungshistorie der Komponenten.

- (h) Es sind geeignete Teil-CAO-Einrichtungen zum Lagern ausgebauter Komponenten zu verwenden, die geeignete Umgebungsbedingungen, Beleuchtung, Zugangs-ausrüstung der Flugzeuge umfassen, Werkzeug- und Lagereinrichtungen für die auszuführenden Arbeiten. Während es unter den örtlichen Umgebungsbedingungen akzeptabel sein kann, Komponenten ohne den Vorteil einer geschlossenen Anlage auszubauen, dann sollte die anschließende Demontage (falls erforderlich) und Lagerung der Komponenten gemäß den Empfehlungen des Herstellers erfolgen.

2.8. Verwendete Flugzeugkomponenten müssen gewartet werden von Organisationen, die nicht gemäß Teil M Teil F, Teil CAO oder Teil 145 zugelassen sind. Für gebrauchte Komponenten, die von einer Wartungsorganisation gewartet werden, die nicht gemäß Teil M Teil F, Teil CAO oder Teil 145 zugelassen ist, sollte zuvor gebührende Sorgfalt und Akzeptanz solcher Komponenten angewendet werden. In solchen Fällen sollte eine, gemäß Teil-CAO zugelassene Wartungsorganisation, mit angemessener Bewertung zufriedenstellende Bedingungen schaffen, indem sie:

- (a) die Komponente für eine ausreichende Inspektion gemäß den entsprechenden Wartungsdaten zerlegt,
- (b) alle Komponenten mit begrenzter Lebensdauer ersetzt, wenn sie nicht zufriedenstellend sind, der Nachweis der verwendeten Lebensdauer ist verfügbar und / oder die Komponenten befinden sich in einem unbefriedigenden Zustand.
- (c) Zusammenbau und Prüfung der Komponente nach Bedarf; und
- (d) Erfüllen aller Zertifizierungsanforderungen gemäß CAO.A.070. Bei gebrauchten Komponenten, die von einer FAA Part-145-Reparaturstation (USA) oder einer von TCCA CAR573 zugelassenen Wartungsorganisation (Kanada) gewartet werden, die nicht gilt Bei einer EASA-Teil-145-, Teil-CAO- oder Teil-M-Teil-F-Zulassung können die oben beschriebenen Bedingungen (a) bis (d) durch die folgenden Bedingungen ersetzt werden:
 - (a) Verfügbarkeit eines Formulars 8130-3 (FAA) oder TCCA 24-0078 (TCCA) oder ein autorisiertes Freigabezertifikat Form One (TCCA);
 - (b) Überprüfung der Einhaltung aller geltenden Lufttüchtigkeitsrichtlinien;
 - (c) Überprüfung, dass die Komponente keine Reparaturen oder Änderungen enthält, die nicht entsprechend genehmigt wurden mit Teil 21:
 - (d) Prüfung auf zufriedenstellende Bedingungen, einschließlich insbesondere Beschädigung, Korrosion oder Leckage; und

- (e) Ausstellung eines EASA-Formblatts 1 gemäß den Punkten 2.2, 2.3 und 2.4.

Diese geminderten Anforderungen beruhen auf der Tatsache, dass ihre technischen Fähigkeiten und ihre zuständige Aufsicht anerkannt werden können, was durch die folgenden Dokumente bestätigt wird:

- Maintenance Annex Guidance (MAG) zwischen FAA und EASA
- Maintenance Annex Guidance (MAG) zwischen TCCA und EASA

- 2.9. Verwendete Flugzeugkomponenten, die aus einem Flugzeug ausgebaut wurden, das an einem Unfall oder Vorfall beteiligt war.

Solche Komponenten sollten nur mit einem EASA-Formular 1 ausgestellt werden bei Verarbeitung gemäß Punkt 2.7 und einem bestimmten Arbeitsauftrag, einschließlich aller zusätzlichen erforderlichen Tests und Inspektionen, die aufgrund des Unfalls oder Vorfalls erforderlich sind. Ein solcher Arbeitsauftrag kann erfordern gegebenenfalls Eingaben des TC-Inhabers oder des Originalherstellers. Auf diesen Arbeitsauftrag sollte in Block 12. verwiesen werden.

- (3) Ein Zertifikat sollte für keine Komponente ausgestellt werden, wenn bekannt ist, dass die Komponente unbrauchbar ist, außer im Fall einer Komponente, die eine Reihe von Wartungsprozessen bei mehreren zugelassenen Wartungsorganisationen durchläuft und die Komponente ein Zertifikat für den vorherigen Wartungsprozess benötigt, der für die nächste genehmigte Wartungsorganisation durchgeführt wurde, um die Komponente für nachfolgende Wartungsprozesse zu akzeptieren. In einem solchen Fall sollte in Block 12 eine klare Beschränkungserklärung vermerkt werden.
- (4) Das Zertifikat ist sowohl für Export- / Importzwecke als auch für Betriebszwecke zu verwenden und dient als offizielles Zertifikat für Komponenten des Herstellers / der Wartungsorganisation an Benutzer. Sie sollte nur von Organisationen ausgestellt werden, die von einer zuständigen Behörde oder der Agentur im Rahmen der Genehmigung genehmigt wurden

CAO.A.075 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Jegliche mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zusammenhängenden Tätigkeiten müssen in Übereinstimmung mit den Anforderungen in Unterabschnitt C des Anhangs I (Teil-M) bzw. in Unterabschnitt C des Anhangs Vb (Teil-ML) durchgeführt werden.
- (b) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss bei jedem von ihren geführten Luftfahrzeugen,
- (1) ein Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug entwickeln und überwachen und
 - (i) im Fall von Luftfahrzeugen, die Anhang Vb (Teil-ML) entsprechen, das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm und seine Änderungen genehmigen oder
 - (ii) im Fall von Luftfahrzeugen, die Anhang I (Teil-M) entsprechen, das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm und seine Änderungen der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorlegen, es sei denn, die Genehmigung ist durch ein indirektes

- Genehmigungsverfahren gemäß Punkt M.A.302(c) des Anhangs I (Teil-M) abgedeckt,
- (2) dem Eigentümer eine Kopie des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms zur Verfügung stellen,
 - (3) sicherstellen, dass für alle Änderungen und Reparaturen verwendete Unterlagen den Anforderungen gemäß Punkt M.A.304 bzw. Punkt ML.A.304 entsprechen,
 - (4) sicherstellen, dass die gesamte Instandhaltung in Übereinstimmung mit dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm durchgeführt und gemäß Abschnitt A Unterabschnitt H des Anhangs I (Teil-M), Abschnitt A des Anhangs II (Teil-145) bzw. Abschnitt A Unterabschnitt H des Anhangs Vb (Teil-ML) freigegeben wird,
 - (5) sicherstellen, dass alle anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen und betrieblichen Anweisungen, die sich auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit auswirken, umgesetzt werden,
 - (6) sicherstellen, dass alle Mängel, die im Verlauf der Instandhaltung entdeckt oder mitgeteilt worden sind, von einem entsprechenden genehmigten Instandhaltungsbetrieb oder von freigabeberechtigtem Personal behoben werden,
 - (7) sicherstellen, dass das Luftfahrzeug, wann immer dies erforderlich ist, einer ordnungsgemäß genehmigten Organisation oder unabhängigem Freigabeberechtigten Personal zur Instandhaltung übergeben wird,
 - (8) die planmäßige Instandhaltung, die Anwendung von Lufttüchtigkeitsanweisungen, den Austausch von lebensdauerbegrenzten Teilen und die Inspektion von Komponenten koordinieren, um sicherzustellen, dass die Arbeiten ordnungsgemäß durchgeführt werden,
 - (9) alle Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und gegebenenfalls das technische Bordbuch des Luftfahrzeugs verwalten und archivieren,
 - (10) sicherstellen, dass der Wägebericht den aktuellen Zustand des Luftfahrzeugs wiedergibt.

AMC1 CAO.A.075 Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

- (a) Die CAO, die das gemäß CAO.A.095 (b) -Privileg besitzt, ist für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich und dies schließt die Aufgaben ein, die in den MA301-Punkten (b), (c), (f), (g) und (g) (h) und ML.A.301-Punkte (b), (c), (d) und (e) angegeben sind.
- (b) Wenn die CAO nicht über das entsprechende Wartungsprivileg verfügt, sollte die CAO im Einvernehmen mit dem Eigentümer / Betreiber einen Vertrag mit der / die entsprechende Wartungsorganisation (en) abschließen.
- (c) Die CAO trägt die Verantwortung für den lufttüchtigen Zustand von dem Flugzeug, für das es die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durchführt. Daher sollte vor dem geplanten Flug sichergestellt sein, dass alle erforderlichen Wartungsarbeiten ordnungsgemäß durchgeführt wurden.

- (d) Die Tatsache, dass die CAO eine Wartungsorganisation beauftragt hat, sollte sie nicht daran hindern, in den Wartungseinrichtungen die vertraglich vereinbarten Arbeiten zu überprüfen
- (e) In dem Vertrag zwischen dem CAO und der / die Wartungsorganisation (en) sollten die Verantwortlichkeiten und die von jeder Partei auszuführenden Arbeiten detailliert festgelegt werden.

CAO.A.080 Unterlagen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Verordnung (EU) 2020/270

Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss bei der Durchführung der in Punkt CAO.A.075 dieses Anhangs (Teil-CAO) genannten Aufgaben zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit über aktuelle anwendbare Instandhaltungsunterlagen nach Punkt M.A.401 des Anhangs I (Teil-M) bzw. nach Punkt ML.A.401 des Anhangs Vb (Teil-ML) verfügen und diese anwenden. Diese Unterlagen können vom Eigentümer bereitgestellt werden, sofern ein Vertrag nach Punkt M.A.201(h)(2) oder Punkt M.A.201(i)(1) oder Punkt M.A.201(i)(3) von Anhang I (Teil-M), oder nach Punkt ML.A.201(e)(1) oder ML.A.201(f) von Anhang Vb (Part-ML) geschlossen wurde; in diesem Fall muss die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation solche Unterlagen nur für die Laufzeit des Vertrags aufbewahren, es sei denn, die Unterlagen müssen gemäß Punkt CAO.A.090(b) dieses Anhangs (Teil-CAO) aufbewahrt werden.

AMC1 CAO.A.080 Unterlagen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

ED Decision 2020/002/R

Wenn noch kein Vertrag über Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit besteht, müssen die aktuellen Unterlagen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nicht gespeichert werden.

CAO.085 Prüfung der Lufttüchtigkeit

Verordnung (EU) 2020/270

Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation führt alle Prüfungen der Lufttüchtigkeit nach Punkt M.A.901 des Anhangs I (Teil-M) bzw. Punkt ML.A.903 des Anhangs Vb (Teil-ML) durch.

CAO.A.090 Führung von Aufzeichnungen

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss folgende Aufzeichnungen aufbewahren:
 - (1) die Instandhaltungsaufzeichnungen, die erforderlich sind, um nachzuweisen, dass alle Anforderungen dieses Anhangs für die Ausstellung der Freigabebescheinigung erfüllt wurden, einschließlich der Freigabedokumente des Unterauftragnehmers; die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation stellt dem Eigentümer des Luftfahrzeugs eine Kopie jeder Freigabebescheinigung zusammen mit einer Kopie etwaiger spezifischer Reparatur- oder Änderungsunterlagen zur Verfügung, die für die durchgeführten Reparaturen oder Änderungen verwendet wurden,
 - (2) die Aufzeichnungen über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die erforderlich sind

- i) gemäß Punkt M.A.305 und gegebenenfalls gemäß Punkt M.A.306 des Anhangs I (Teil-M),
 - ii) gemäß Punkt ML.A.305 des Anhangs Vb (Teil-ML),
- (3) falls die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation das Recht gemäß Punkt CAO.A.095(c) besitzt, muss sie eine Kopie einer jeden gemäß Punkt ML.A.901(a) des Anhangs Vb (Teil-ML) ausgestellten Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit und jeder erteilten oder, falls zutreffend, verlängerten Empfehlung zusammen mit allen Belegunterlagen aufbewahren,
- (4) falls die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation das Recht gemäß Punkt CAO.A.095(d) besitzt, muss sie eine Kopie einer jeden gemäß Punkt 2(1)A.729 des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ausgestellten Fluggenehmigung aufbewahren.
- (b) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss eine Kopie der in Punkt (a)(1) beschriebenen Aufzeichnungen und alle zugehörigen Instandhaltungsunterlagen für einen Zeitraum von drei Jahren ab dem Datum aufbewahren, an dem sie das Luftfahrzeug oder Luftfahrzeugkomponenten, auf die sich die Arbeiten beziehen, für den Betrieb freigegeben hat.
- (c) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation muss eine Kopie der in Punkt (a)(2) bis (a)(4) beschriebenen Aufzeichnungen für einen Zeitraum von zwei Jahren ab dem Datum aufbewahren, an dem sie das Luftfahrzeug endgültig außer Betrieb genommen hat.
- (d) Alle Aufzeichnungen müssen so aufbewahrt werden, dass sie vor Beschädigung, Änderung und Diebstahl geschützt sind.
- (e) Sämtliche EDV-Hardware für die Sicherung von Instandhaltungsaufzeichnungen muss an einem anderen Ort als dem gelagert werden, an dem sich diese Unterlagen befinden, und zwar in einer Umgebung, in der sichergestellt ist, dass sie in einem guten Zustand erhalten bleiben.
- (f) Wird die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs an eine andere Organisation oder Person übertragen, müssen alle gemäß den Punkten (a)(2) bis (a)(4) aufbewahrten Aufzeichnungen an diese Organisation oder Person übergeben werden. Ab dem Zeitpunkt der Übergabe finden die Punkte (b) und (c) auf diese Organisation oder Person Anwendung.
- (g) Beendet die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation ihre Tätigkeit, müssen alle aufbewahrten Aufzeichnungen wie folgt übergeben werden:
- (1) die Aufzeichnungen gemäß Punkt (a)(1) müssen dem letzten Eigentümer oder Kunden des betreffenden Luftfahrzeugs oder der Komponente übergeben oder nach Vorschrift der zuständigen Behörde aufbewahrt werden,
 - (2) die Aufzeichnungen gemäß den Punkten (a)(2) bis (a)(4) müssen dem Eigentümer des Luftfahrzeugs übergeben werden.

CAO.A.095 Rechte der Organisation

Verordnung (EU) 2020/270

Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation besitzt die folgenden Rechte:

- (a) Instandhaltung
- (1) Luftfahrzeuge oder Komponenten, auf die sich ihre Genehmigung erstreckt, an den in der Bescheinigung über die Genehmigung und im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch angegebenen Orten in standzuhalten
 - (2) spezielle Leistungen durch andere Organisationen durchführen zu lassen, die entsprechend qualifiziert sind und der Kontrolle der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation unterliegen, nach den im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch festgelegten und von der zuständigen Behörde genehmigten Verfahren,
 - (3) Luftfahrzeuge oder Komponenten, auf die sich ihre Genehmigung erstreckt, an jedem beliebigen Ort und zu den im kombiniertes Lufttüchtigkeitshandbuch angegebenen Bedingungen in standzuhalten, soweit sich die Notwendigkeit für diese Instandhaltung aus dem Umstand ergibt, dass die Luftfahrzeuge nicht einsatzfähig sind oder gelegentliche Instandhaltungsarbeiten unterstützt werden müssen,
 - (4) Freigabebescheinigungen nach Abschluss der Instandhaltungsarbeiten in Übereinstimmung mit Punkt CAO.A.065 oder Punkt CAO.A.070 auszustellen.
- (b) Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
- (1) die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge zu führen, auf die sich ihre Genehmigung erstreckt,
 - (2) das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm in Übereinstimmung mit Punkt ML.A.302(b)(2) für Luftfahrzeuge, die gemäß Anhang Vb (Teil-ML) geführt werden, zu genehmigen,
 - (3) begrenzte Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch eine andere, als Unterauftragnehmer tätige und ihrem Qualitätssicherungssystem unterstehende Organisation ausführen zu lassen, wie in der Bescheinigung über die Genehmigung angegeben,
 - (4) eine von der zuständigen Behörde, einer anderen Organisation oder von anderem Freigabeberechtigten Personal ausgestellte Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit in Übereinstimmung mit Punkt M.A.901(f) des Anhangs I (Teil-M) oder Punkt ML.A.901(c) des Anhangs Vb (Teil-ML) zu verlängern.
- (c) Prüfung der Lufttüchtigkeit
- (1) Einer kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat, deren Genehmigung die in Punkt (b) genannten Rechte umfasst, kann die Genehmigung erteilt werden, Prüfungen der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt M.A.901 des Anhangs I (Teil-M) bzw. Punkt ML.A.903 des Anhangs Vb (Teil-ML) durchzuführen und
 - (i) damit zusammenhängende Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen oder Empfehlungen für die Ausstellung von Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zu erteilen,
 - (ii) die Gültigkeit einer bestehenden Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zu verlängern.

- (2) Einer kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat, deren Genehmigung die in Punkt (a) genannten Rechte umfasst, kann die Genehmigung erteilt werden, Prüfungen der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt ML.A.903 des Anhangs Vb (Teil-ML) durchzuführen und damit zusammenhängende Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit auszustellen.
- (d) Fluggenehmigung
Einer kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat, deren Genehmigung die in Punkt (c) genannten Rechte umfasst, kann die Genehmigung erteilt werden, eine Fluggenehmigung gemäß Punkt 2(1)A.711(d) des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 für Luftfahrzeuge zu erteilen, für die sie auch Bescheinigungen über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausstellen kann, sofern sie die Übereinstimmung mit den genehmigten Flugbedingungen nach einem angemessenen im kombinierten Lufttüchtigkeitshandbuch vorgesehenen Verfahren bescheinigt.
- (e) Einer kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation können per Genehmigung ein oder mehrere Rechte gewährt werden.

GM1 CAO.A.095 Rechte der Organisation

ED Decision 2020/002/R

Eine CAO kann zur Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen zugelassen werden, obwohl sie nicht die Privilegien der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit besitzt (für Flugzeuge, für die Part-ML gilt). Dies bedeutet, dass auf dem Zertifikat die Kästchen "Wartung" und "Lufttüchtigkeitsprüfungen" angekreuzt sind.

AMC1 CAO.A.095(b)(3) Rechte der Organisation

ED Decision 2020/009/R

UNTERAUFTRAG FÜR FORTSETZUNGEN DER LUFTTÜCHTIGKEIT

- (a) Die CAO kann bestimmte fortlaufende Aufgaben der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an qualifizierte Organisationen vergeben. Die Organisation, die an Subunternehmer vergeben wird, führt die fortlaufenden Aufgaben der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als integralen Bestandteil des CAO-Qualitätssystems aus, unabhängig von anderen Genehmigungen der Organisation an Subunternehmer (einschließlich der Genehmigung von CAMO, CAO oder Teil 145).
- (b) Die CAO bleibt für den zufriedenstellenden Abschluss der fortgesetzten Aufgaben der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unabhängig von einem Vertrag, der möglicherweise geschlossen wird.
- (c) Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, sollte die CAO davon überzeugt sein, dass die von der Organisation an Subunternehmer ergriffenen Maßnahmen den von Teil-CAO geforderten Standards entsprechen. Daher sollte das CAO-Management solcher Aktivitäten erreicht werden durch:
- (1) aktive Kontrolle durch direkte Beteiligung; und / oder

- (2) Bestätigung der Empfehlungen der Organisation, die an Subunternehmer vergeben wird.
- (d) Um die letztendliche Verantwortung zu behalten, sollte die CAO die Aufgaben an Subunternehmer auf die nachstehend angegebenen Aktivitäten beschränken:
 - (1) Analyse und Planung der Lufttüchtigkeitsrichtlinie;
 - (2) Service Bulletin-Analyse;
 - (3) Planung der Wartung;
 - (4) Zuverlässigkeitsüberwachung, Überwachung des Motorzustands;
 - (5) Entwicklung und Änderungen des Wartungsprogramms; und
 - (6) sonstige Aktivitäten, die die von der zuständigen Behörde vereinbarten Zuständigkeiten der CAO nicht einschränken.
- (e) Die Kontrollen der CAO im Zusammenhang mit fortgesetzten Aufgaben zur Verwaltung der Lufttüchtigkeit im Rahmen von Unteraufträgen sollten sich im zugehörigen Vertrag widerspiegeln und mit der CAO übereinstimmen Richtlinien und Verfahren, die in der CAE definiert sind. Wenn solche Aufgaben an Subunternehmer vergeben werden, gilt das Qualitätssicherungssystem auf die Subunternehmerorganisationen.
- (f) Mit Ausnahme von Triebwerken und Hilfsaggregaten sind Verträge normalerweise auf eine Organisation pro Flugzeugtyp für jede Kombination der Subunternehmeraktivitäten beschränkt. Wenn Verträge mit mehr als einer Organisation geschlossen werden, sollte die CAO nachweisen, dass angemessene Koordinierungskontrollen vorhanden sind und dass die Verantwortlichkeiten der Einzelpersonen in den zugehörigen Verträgen klar definiert sind.
- (g) Verträge sollten die an Subunternehmer vergebene Organisation nicht dazu ermächtigen, Elemente von Unteraufträgen von zu vergeben die fortgesetzten Aufgaben der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an andere Organisationen
- (h) Die zuständige Behörde sollte die Aufsicht über die an Subunternehmer vergebenen Tätigkeiten durch die CAO-Genehmigung ausüben. Der Vertrag sollte für die zuständige Behörde akzeptabel sein. Die CAO sollte nur Unteraufträge an Organisationen vergeben, die von der zuständigen Behörde auf EASA Form3-CAO (Seite 2, Block mit dem Titel „Liste der Organisationen, die unter einem Qualitätssystem arbeiten“) angegeben sind.
- (i) Die Unterauftragnehmer sollten einer Benachrichtigung zustimmen die CAO über alle Änderungen, die den Vertrag betreffen, so bald wie möglich zu informieren. Die CAO sollte dann ihre zuständige Behörde informieren. Andernfalls kann die Annahme des Vertrags durch die zuständige Behörde ungültig werden.
- (J) Anhang II zu AMC1 CAMO.A.125 (d) (3) enthält Informationen zur Vergabe von Unteraufträgen für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch die CAMO. Die gleichen Grundsätze können auf die CAO angewendet werden.

CAO.A.100 Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Um sicherzustellen, dass die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation weiterhin die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt, richtet diese Organisation ein Qualitätssicherungssystem ein und benennt einen Qualitätsmanager.
- (b) Mit dem Qualitätssicherungssystem wird die Durchführung der unter diesen Anhang fallenden Tätigkeiten der Organisation überwacht. Insbesondere wird überwacht,
 - (1) dass alle diese Tätigkeiten in Übereinstimmung mit den genehmigten Verfahren durchgeführt werden,
 - (2) dass sämtliche vertraglich vereinbarte Instandhaltung vertragsgemäß durchgeführt werden,
 - (3) dass die Organisation weiterhin die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt.
- (c) Die Aufzeichnungen dieser Überwachung müssen mindestens für die Dauer von zwei Jahren aufbewahrt werden.
- (d) Erhält die als kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation genehmigte Organisation eine zusätzliche Genehmigung gemäß einem anderen als diesem Anhang, kann das Qualitätssicherungssystem mit dem in dem anderen Anhang geforderten System kombiniert werden.
- e) Eine kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation gilt als kleine kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:
 - (1) Der Geltungsumfang der kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation umfasst nur Luftfahrzeuge, die unter Teil-ML fallen.
 - (2) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation verfügt über höchstens zehn an der Instandhaltung beteiligte Mitarbeiter (Vollzeitäquivalente).
 - (3) Die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation verfügt über höchstens fünf an der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligte Mitarbeiter (Vollzeitäquivalente).
- (f) Im Fall einer kleinen kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisation kann das Qualitätssicherungssystem vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde durch regelmäßige innerbetriebliche Prüfungen ersetzt werden. In diesem Fall darf die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation keine Aufgaben im Zusammenhang mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an Unterauftragnehmer vergeben.

GM1 CAO.A.100(a) Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung

ED Decision 2020/002/R

QUALITÄTSSYSTEM - ALLGEMEINES

- (a) Die Hauptziele des Qualitätssicherungssystems bestehen darin, eine unabhängige Überwachungsfunktion dafür bereitzustellen, wie die Organisation die Einhaltung der geltenden Anforderungen, Richtlinien und Verfahren sicherstellt, und Maßnahmen anzufordern, bei denen Verstöße festgestellt werden.

- (b) Die Unabhängigkeit des Qualitätssicherungssystems wird dadurch hergestellt, dass stets sichergestellt wird, dass Audits von Personal durchgeführt werden, das nicht für die geprüften Funktionen, Verfahren oder Produkte verantwortlich ist.

GM1 CAO.A.100(b) Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung

ED Decision 2022/011/R

DIE VERWENDUNG VON INFORMATIONEN- UND KOMMUNIKATIONSTECHNOLOGIEN (IKT) ZUR AUSFÜHRUNG REMOTE-AUDITS

Es gelten ähnliche Bestimmungen wie in GM1 145.A.200(a)(6) und 145.B.300.

AMC1 CAO.A.100(a) Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung

ED Decision 2020/002/R

QUALITÄTSSYSTEM - FEEDBACK

- (a) Das Qualitätssystem sollte ein Feedback-System enthalten: Es sollte sicherstellen, dass alle Ergebnisse der unabhängigen Audits ordnungsgemäß untersucht und rechtzeitig korrigiert werden. Es sollte festgelegt werden, wer zur Behebung jeder Nichteinhaltung verpflichtet ist, und das Verfahren, das einzuhalten ist, wenn die Behebung nicht innerhalb angemessener Fristen abgeschlossen ist. Das Verfahren sollte es dem verantwortlichen Manager ermöglichen, über Sicherheitsprobleme und den Umfang der Einhaltung von Teil-CAO auf dem Laufenden gehalten zu werden.
- (b) Die in AMC1 CAO.A.100 (b) genannten Auditberichte sollten an die zuständige Abteilung für gesendet werden Berichtigungsmaßnahme mit Zielbereinigungsterminen. Korrekturdaten sollten mit dieser Abteilung besprochen werden, bevor die Qualitätsabteilung oder der benannte Prüfer diese Daten im Bericht bestätigt. Die zuständige Abteilung ist verpflichtet, die Ergebnisse zu korrigieren und den Qualitätsmanager oder den Prüfer über eine solche Korrektur zu informieren.
- (c) Der verantwortliche Manager sollte regelmäßige Treffen mit den Mitarbeitern abhalten, um den Fortschritt etwaiger Korrekturmaßnahmen zu überprüfen. Wenn diese Besprechungen täglich an den Qualitätsmanager delegiert werden, sollte der verantwortliche Manager:
- (1) die beteiligten leitenden Angestellten mindestens zweimal pro Jahr treffen, um die Gesamtleistung der Compliance-Überwachungsfunktion zu überprüfen; und
 - (2) mindestens einen halbjährlichen zusammenfassenden Bericht über die Ergebnisse der Nichteinhaltung erhalten.

AMC1 CAO.A.100(b) Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung

ED Decision 2020/002/R

QUALITÄTSSYSTEM - UNABHÄNGIGE PRÜFUNG

- (a) Ein wesentliches Element des Qualitätssicherungssystems ist das unabhängige Audit.
- (b) Das unabhängige Audit sollte ein objektiver Prozess routinemäßiger Stichprobenprüfungen aller Aspekte der Fähigkeit der Organisation sein, ein kontinuierliches Lufttüchtigkeitsmanagement und / oder durchzuführen oder Einhaltung

- der in der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 vorgeschriebenen Normen. Es sollte einige Produktproben enthalten (z. B. Produktaudit), da dies das Endergebnis des Prozesses ist.
- (c) Die unabhängige Prüfung sollte einen objektiven Überblick über alle Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Management der Lufttüchtigkeit und / oder der Wartung geben.
 - (d) Die Organisation sollte einen Prüfungsplan erstellen, aus dem hervorgeht, wann und wie oft die von Teil M, Teil ML und Teil CAO geforderten Aktivitäten geprüft werden.
 - (e) Der Prüfungsplan sollte sicherstellen, dass alle Aspekte von Teil M Die CAO-Konformität wird jedes Jahr überprüft, einschließlich aller Aktivitäten, die an Subunternehmer vergeben werden, und die Prüfung kann als vollständige Einzelübung oder (Teil-) Aufteilung über den Jahreszeitraum durchgeführt werden. Das unabhängige Audit sollte nicht erfordern, dass jedes Verfahren für jede Produktlinie überprüft wird, wenn nachgewiesen werden kann, dass das jeweilige Verfahren mehr als einer Produktlinie gemeinsam ist und das Verfahren jedes Jahr ohne daraus resultierende Ergebnisse überprüft wurde. Wenn Feststellungen getroffen wurden, sollte das jeweilige Verfahren mit anderen Produktlinien verglichen werden, bis die Feststellungen korrigiert wurden. Danach kann das unabhängige Prüfungsverfahren für das jeweilige Verfahren auf ein 1-Jahres-Intervall zurückgesetzt werden.
 - (f) Sofern keine sicherheitsrelevanten Feststellungen vorliegen, kann der in diesem AMC festgelegte Prüfungsplanungszyklus mit Zustimmung der zuständigen Behörde um bis zu 100% verlängert werden.
 - (g) Wenn die Organisation mehr als einen Standort genehmigt hat, sollte das Qualitätssystem eine Beschreibung der Integration dieser Standorte in das System sowie einen Plan zur Prüfung jedes Standorts mit einer Häufigkeit enthalten, die dem Umfang der Aktivitäten an dem jeweiligen Standort entspricht Standort, höchstens 2 Jahre.
 - (h) Jedes Mal, wenn ein Audit durchgeführt wird, sollte ein Bericht erstellt werden, in dem beschrieben wird, was überprüft wurde und die daraus resultierenden Verstöße gegen die geltenden Anforderungen und Verfahren festgestellt wurden.

GM1 CAO.A.100(b) und CAO.B.055 Qualitätssicherungssystem

GM1 CAO.A.100(e) Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung

ED Decision 2021/009/R

Eine Organisation, die sowohl über Wartungs- als auch über das Recht zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verfügt, kann angesehen werden als:

- kleine CAO mit dem Privileg; und
- keine kleine CAO mit anderen Privilegien.

In diesen Situationen wird die Organisation nicht als kleine CAO als betrachtet.

AMC1 CAO.A.100(f) Qualitätssicherungssystem und innerbetriebliche Prüfung

ED Decision 2021/009/R

ORGANISATORISCHE ÜBERPRÜFUNG

- (a) Die Hauptziele der organisatorischen Überprüfung bestehen darin, eine Überwachungsfunktion bereitzustellen, wie die Organisation die Einhaltung der geltenden Anforderungen, Richtlinien und Verfahren sicherstellt, und Maßnahmen anzufordern, bei denen Verstöße festgestellt werden.
- (b) Die CAO sollte dies feststellen die:
 - (1) Person, die für die organisatorische Überprüfung verantwortlich ist,
 - (2) Häufigkeit der Überprüfungen,
 - (3) Umfang und Inhalt der Überprüfungen,
 - (4) Personen, die die Überprüfungen durchführen,
 - (5) Verfahren zur Planung, Durchführung und Verarbeitung von Überprüfungsergebnissen und
 - (6) Verfahren zur Sicherstellung, dass Korrekturmaßnahmen innerhalb des angemessenen Zeitrahmens durchgeführt werden.
- (c) Anhang II zu AMC1 CAO.A.100 (f) sollte zur Verwaltung der organisatorischen Überprüfungen verwendet werden.
- (d) Das folgende Aktivitäten der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sollen nicht als Unteraufträge betrachtet werden und können daher ohne ein Qualitätssystem durchgeführt werden, obwohl sie in der CAE beschrieben und von der zuständigen Behörde genehmigt werden müssen:
 - (1) Abonnement bei einem technischen Verlag, der dies vorsieht Wartungsdaten (Wartungshandbücher für Flugzeuge, illustrierte Teilekataloge, Service-Bulletins usw.)
 - (2) Vertrag über die Verwendung eines Softwaretools für die Verwaltung von CAO.A.080 mit fortlaufenden Lufttüchtigkeitsdaten und CAO.A.090-Aufzeichnungen, sofern:
 - (i) Wenn das Tool von mehreren Organisationen verwendet wird, hat jede Organisation nur Zugriff auf ihre eigenen Daten.
 - (ii) Die Einführung von Daten kann nur von Mitarbeitern des CAO durchgeführt werden. und
 - (iii) die Daten können jederzeit abgerufen werden.

CAO.A.105 Änderungen bei der Organisation

Verordnung (EU) 2021/700

- (a) Um der zuständigen Behörde die Feststellung zu ermöglichen, dass die Bestimmungen dieses Anhangs weiterhin erfüllt werden, muss die CAO die zuständige Behörde von Vorhaben zur Durchführung einer der folgenden Änderungen unterrichten, bevor solche Änderungen stattfinden:
 - (1) Änderungen, die sich auf die Angaben in der Bescheinigung über die Genehmigung gemäß Anlage I und die Genehmigungsbedingungen dieses Anhangs auswirken,
 - (2) Änderungen der in Punkt CAO.A.035(a) und (b) genannten Personen,
 - (3) Änderungen der Luftfahrzeugmuster, die in den in Punkt CAO.A.020(a)(1) genannten Arbeitsumfang fallen, bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen

Startmasse (MTOM) von mehr als 2 730 kg und bei Hubschraubern, die über eine höchstzulässige Startmasse von mehr als 1 200 kg verfügen oder für mehr als vier Insassen zugelassen sind,

- (4) Änderungen des Arbeitsumfangs gemäß Punkt CAO.A.020(a)(2) bei vollständigen Turbinenriebwerken,
 - (5) Änderungen des in Punkt (b) festgelegten Kontrollverfahrens.
- (b) Alle anderen Änderungen an Standorten, Einrichtungen, Ausrüstungen, Werkzeugen, Materialien, Verfahren, Arbeitsumfang und Personal werden vom CAO durch ein im CAE vorgesehene Kontrollverfahren kontrolliert.
- Die CAO legt der zuständigen Behörde innerhalb von 15 Tagen ab dem Tag der Änderung eine Beschreibung dieser Änderungen und der entsprechenden CAE-Änderungen vor.

CAO.A.110 Fortdauer der Gültigkeit

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Eine Genehmigung wird für eine unbegrenzte Dauer erteilt und bleibt gültig, sofern
 - (1) die Organisation die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt, insbesondere in Bezug auf den Umgang mit Beanstandungen gemäß Punkt CAO.A.115,
 - (2) der zuständigen Behörde zwecks Prüfung der Einhaltung dieses Anhangs Zugang zu der Organisation gewährt wird, 3. die zuständige Behörde die Genehmigung nicht zurückgegeben oder widerrufen hat.
- (b) Bei Rückgabe oder Widerruf der Genehmigung muss die Organisation die Bescheinigung über die Genehmigung an die zuständige Behörde zurückgeben.

CAO.A.115 Beanstandungen

Verordnung (EU) 2019/1383

- (a) Als Beanstandung der Stufe 1 gilt jede schwerwiegende Nichterfüllung der Anforderungen von Teil-CAO, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzt und die Flugsicherheit ernsthaft gefährdet.
- (b) Als Beanstandung der Stufe 2 gilt jede Nichterfüllung der Anforderungen von Teil-CAO, die den Sicherheitsstandard des Luftfahrzeugs herabsetzen und die Flugsicherheit gefährden kann.
- (c) Nach Erhalt einer Mitteilung über eine Beanstandung gemäß Punkt CAO.B.060 muss die kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation einen Plan mit Abhilfemaßnahmen annehmen und der zuständigen Behörde glaubhaft nachweisen, dass sie die erforderlichen Abhilfemaßnahmen zur Behebung der Beanstandung innerhalb des von der zuständigen Behörde festgelegten Zeitraums ergriffen hat.

Anhang II zu AMC1 CAO.A.100(f) Organisationsprüfung

Abhängig von der Komplexität der kleinen Organisation (Anzahl und Typ des Flugzeugs, Anzahl der verschiedenen Flotten, Berechtigung zur Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen usw.) kann das Organisationsprüfungssystem von einem System abweichen, das die Grundsätze und Praktiken eines Qualitätssystems verwendet (außer für das Erfordernis der Unabhängigkeit) auf ein vereinfachtes System, das an die geringe Komplexität der Organisation und des verwalteten Flugzeugs angepasst ist.

Als zentrales Minimum sollte das Organisationsüberprüfungssystem die folgenden Merkmale aufweisen, die in der CAE beschrieben werden sollten:

- (a) Identifizierung der Person, die für das Organisationsüberprüfungsprogramm verantwortlich ist.

Standardmäßig sollte diese Person der verantwortliche Manager sein, es sei denn, sie delegiert diese Verantwortung an (eine) der CAO.A.035 (b) Person (en).

- (b) Identifizierungs- und Qualifikationskriterien für die Person (en), die für die Durchführung der organisatorischen Überprüfungen verantwortlich sind.

Diese Personen sollten über gründliche Kenntnisse der Vorschriften und der Organisationsverfahren verfügen. Sie sollten auch Kenntnisse über Audits haben, die durch Schulung oder Erfahrung erworben wurden (vorzugsweise als Auditor, aber möglicherweise auch, weil sie aktiv an mehreren von der zuständigen Behörde durchgeführten Audits teilgenommen haben).

- (c) Ausarbeitung des Organisationsüberprüfungsprogramms

(1) Checklisten die alle Elemente abdecken, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass die Organisation ein sicheres Produkt liefert und die Vorschriften einhält. Alle in der CAE beschriebenen Verfahren sollten behandelt werden.

(2) Ein Zeitplan für die Durchführung der Checklistenpunkte. Jeder Artikel sollte mindestens alle 12 Monate überprüft werden. Die Organisation kann wählen, ob jährlich eine vollständige Überprüfung oder mehrere Teilüberprüfungen durchgeführt werden sollen.

- (d) Durchführung von Organisationsüberprüfungen

Jeder Checklistenpunkt sollte mit einer geeigneten Kombination aus Folgendem beantwortet werden:

- Überprüfung von Aufzeichnungen, Dokumentation usw.;
- Stichprobenprüfung von Luftfahrzeugen unter Vertrag oder im Rahmen eines Arbeitsauftrags unterhalten wurden;
- Befragung des beteiligten Personals;
- Überprüfung von Unstimmigkeiten und internen Berichten (z. B. gemeldete Schwierigkeiten bei der Verwendung aktueller Verfahren und Instrumente, systematische Abweichungen von Verfahren usw.)
- Überprüfung der von Kunden eingereichten Beschwerden.

(e) Verwaltung von Befunden und Ereignisberichten

Alle Befunde sollten aufgezeichnet und den betroffenen Personen mitgeteilt werden.

- (1) Alle Befunde, die den Sicherheitsstandard senken und die Flugsicherheit ernsthaft gefährden, sollten unverzüglich der zuständigen Behörde und allen erforderlichen Maßnahmen an Luftfahrzeugen in mitgeteilt werden. Der Service sollte sofort in Anspruch genommen werden.
- (2) Alle Ereignisberichte sollten mit dem Ziel einer kontinuierlichen Verbesserung überprüft werden. Verbesserung des Systems durch Ermittlung möglicher Korrektur- und Vorbeugungsmaßnahmen. Dies sollte erfolgen, um früh Indikatoren zu finden (z. B. gemeldete Schwierigkeiten bei der Verwendung aktueller Verfahren und Tools, systematische Abweichungen von Verfahren, unsicheres Verhalten usw.) und abgelehnte Warnungen, die, wenn sie vor dem Ereignis erkannt und angemessen verwaltet worden wären, dazu hätten führen können, dass das unerwünschte Ereignis verhindert wird.
- (3) Korrektur- und Präventionsmaßnahmen sollten von der für das Organisationsüberprüfungsprogramm verantwortlichen Person genehmigt und innerhalb eines festgelegten Zeitraums durchgeführt werden.
- (4) Sobald die für das Organisationsüberprüfungsprogramm verantwortliche Person überzeugt ist, dass die Korrekturmaßnahme wirksam ist, sollte der Abschluss der Feststellung zusammen mit Zusammenfassung der Korrekturmaßnahmen aufgezeichnet werden.
- (5) Der verantwortliche Betriebsleiter sollte über alle wesentlichen Ergebnisse und regelmäßig über die globalen Ergebnisse des Organisationsüberprüfungsprogramms informiert werden.

Im Folgenden finden Sie ein typisches Beispiel für eine vereinfachte Checkliste für die organisatorische Überprüfung, die nach Bedarf angepasst werden muss, um die verwendeten CAE-Verfahren und die von der Organisation gehaltenen Berechtigungen abzudecken:

(1) Arbeitsumfang

- Überprüfen Sie, ob alle unter Vertrag stehenden Flugzeuge im EASA-Formular 3 – CAO enthalten sind.
- Überprüfen Sie, ob der Arbeitsumfang in dem CAE mit EASA Form 3-CAO übereinstimmt.
- Überprüfen Sie, ob keine Arbeiten außerhalb des Umfangs von EASA Form 3-CAO und ausgeführt wurden.
- Ist es gerechtfertigt, den im CAE genehmigter Arbeitsumfang für Flugzeugtypen beizubehalten, für die die Organisation keine Flugzeuge mehr unter Vertrag hat?

2. Wartungsdaten

- Überprüfen Sie, ob die Instandhaltungsunterlagen vorhanden und für die laufenden Wartungsaktivitäten auf dem neuesten Stand sind.
- Überprüfen Sie, ob keine Änderungen vom Inhaber der Konstruktionsgenehmigung (DAH) an den Instandhaltungsunterlagen vorgenommen wurden, ohne dass die DAH benachrichtigt wurde.

3. Ausrüstung und Werkzeuge

- Überprüfen Sie die Verfügbarkeit von Wartungsgeräten und -werkzeugen anhand der Listen im CAE und ob sie im Hinblick auf noch Instandhaltung noch angemessen sind.
- Überprüfen der Werkzeuge auf ordnungsgemäße Kalibrierung (Probenprüfung).

4. Betriebsstätten

- Erfüllen die Betriebsstätten die Kriterien der CAE-Verfahren?
- Überprüfen Sie, ob einige Artikel im Store auf ordnungsgemäße Dokumentation und überfällige Artikel überprüft wurden.

5. Genehmigung der Wartung

- Wurden die Wartung von Produkten und Komponenten ordnungsgemäß genehmigt?
- Wurden Implementierungen von Änderungen / Reparaturen mit entsprechender Genehmigung solcher Änderungen / Reparaturen durchgeführt (Musterprüfung)?

6. Wartungsvertrag

- Prüfung der Wartungsaufzeichnungen:
- Vorhandensein und Richtigkeit des Arbeitsauftrags;
- Von der Wartungsorganisation erhaltene Daten:
- Gültiges CRS einschließlich etwaiger aufgeschobener Wartungsarbeiten;
- Liste der entfernten und installierten Komponenten und Kopie des zugehörigen EASA-Formulars 1 oder eines gleichwertigen Formulars.
- Besorgen Sie sich eine Kopie des aktuellen Genehmigungszertifikats (EASA-Formular 3) der beauftragten Wartungsorganisationen.

7. Unterauftrag für die Wartung

Überprüfen Sie, ob die Unterauftragnehmer für spezialisierte Dienstleistungen ordnungsgemäß von kontrolliert werden die Organisation.

8. Beziehungen zu den Eigentümern / Betreibern - Wartung

- Wurde die Wartung mit geeigneten Arbeitsaufträgen durchgeführt?
- Wurden die Verpflichtungen aus den Verträgen von beiden Parteien eingehalten, wenn ein Wartungsvertrag mit einem Eigentümer / Betreiber unterzeichnet wurde?

9. Beziehungen zu den Eigentümern / Betreibern - Fortsetzung des Lufttüchtigkeitsmanagements

- Wurde mit jedem externen Eigentümer / Betreiber ein Vertrag (gemäß Anhang I zu Teil-M oder Anhang I zu Teil-ML) unterzeichnet, der alle Flugzeuge abdeckt, deren Lufttüchtigkeit verwaltet von der CAO werden?
- Haben die vertraglich vereinbarten Eigentümer / Betreiber ihre im Vertrag festgelegten Verpflichtungen erfüllt? Gegebenenfalls:
- Werden die Überprüfungen vor dem Flug korrekt durchgeführt? (Befragung von Piloten)

- Wird das technische Protokoll oder ein gleichwertiges Protokoll korrekt verwendet (Aufzeichnung der Flugstunden / -zyklen, vom Piloten gemeldete Mängel, Feststellung der nächsten fälligen Wartung usw.)?
- Wurden Flüge mit überfälliger Wartung oder mit Mängeln durchgeführt? Nicht richtig korrigiert oder aufgeschoben? (Prüfung aus den Flugzeugaufzeichnungen)
- Wurde die Wartung ohne Benachrichtigung des CAO durchgeführt (Musterprüfung aus den Flugzeugaufzeichnungen, Befragung des Eigentümers / Betreibers)?

10. Wartungsaufzeichnungen

- Wurden die Wartungsmaßnahmen ordnungsgemäß aufgezeichnet?
- Führen Sie eine Probe durch Überprüfung der Wartungsaufzeichnungen (einschließlich EASA-Formular 1 oder gleichwertig und Konformitätsbescheinigungen), um die Vollständigkeit und Lagerung während der entsprechenden Zeiträume sicherzustellen.

1(1) Lufttüchtigkeitsaufzeichnungen

- Führen Sie eine Musterprüfung der fortlaufenden Lufttüchtigkeitsaufzeichnungen durch, um die Vollständigkeit und Lagerung während der entsprechenden Zeiträume sicherzustellen
- Ist die Speicherung computergestützter Daten ordnungsgemäß gewährleistet?

12. Lufttüchtigkeitsprüfung und Aufzeichnungen Flugfreigaben

Führen Sie eine Stichprobenprüfung der Lufttüchtigkeitsprüfung durch und der Flugaufzeichnung durch, um die Vollständigkeit und Speicherung während der entsprechenden Zeiträume sicherzustellen.

13. Lufttüchtigkeitssituation der Flotte

Zeigt der Status der fortdauernden Lufttüchtigkeit (AD, Wartungsprogramm, lebenslange Komponenten, verzögerte Wartung, ARC-Gültigkeit) abgelaufene Elemente an? Wenn ja, ist das Flugzeug geerdet?

14. Entwicklung und Kontrolle des AMP-Programms (Aircraft Maintenance Programm)

- Stellen Sie bei Part-ML-Flugzeugen sicher, dass das AMP das von der CAO genehmigt wurde, einer jährlichen Überprüfung unterzogen wurde.
- Überprüfen Sie bei Part-M-Flugzeugen, ob alle Überarbeitungen der DAH-Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) seit der letzten Überprüfung in das Wartungsprogramm aufgenommen wurden (oder werden sollen), sofern die zuständige Behörde nichts anderes genehmigt.
- Wurde das Wartungsprogramm unter Berücksichtigung aller Änderungen oder Reparaturen durchgeführt?
- Wurden alle Änderungen des Wartungsprogramms auf der richtigen Ebene genehmigt (CAO, zuständige Behörde oder indirekte Genehmigung)?
- Entspricht der Status der Einhaltung des Wartungsprogramms dem zuletzt genehmigten Wartungsprogramm?

- Wie hat das die Organisation verwaltet:
- die Toleranzen (Abweichungen) zu den AMP-Intervallen?
- die Abweichungen von den Wartungsaufgaben, die gemäß dem AMP durchzuführen sind?
- Wurden die Abweichungen von der DAH ICA bei der Entwicklung des AMP ordnungsgemäß begründet und aufgezeichnet?

15. ADs (und andere von der zuständigen Behörde oder der EASA vorgeschriebene Sicherheitsmaßnahmen)

- Wurden alle seit der letzten Überprüfung ausgestellten ADs in die AD Status aufgenommen?
- Gibt der AD-Status den AD-Inhalt korrekt wieder: Anwendbarkeit, Konformitätsdatum, Periodizität usw.? (Beispielprüfung auf ADs)

16. Änderungen / Reparaturen

- Werden alle Änderungen / Reparaturen in dem entsprechenden Status aufgeführt, der gemäß M.A.304 oder ML.A.304 genehmigt wurde? (Beispielprüfung für Änderungen / Reparaturen)
- Wurden alle Änderungen / Reparaturen, die seit der letzten Überprüfung installiert wurden, in den entsprechenden Status aufgenommen? (Beispielprüfung aus den Flugzeug- / Komponentenlogbüchern oder gleichwertig)

17. Personal

- Überprüfen Sie, ob der derzeitige verantwortliche Manager und andere benannte Personen in der genehmigten CAE korrekt identifiziert sind.
- Wenn die Anzahl der Mitarbeiter abgenommen hat oder die Aktivität zugenommen hat, überprüfen Sie, dass die Organisation immer noch über ausreichend und angemessenes Personal verfügt.
- Überprüfen Sie, ob die Qualifikation aller neuen Mitarbeiter (oder Mitarbeiter mit neuen Funktionen) angemessen bewertet wurde.
- Überprüfen Sie, ob das Personal nach Bedarf geschult wurde, um Änderungen in folgenden Bereichen abzudecken:
 - Vorschriften
 - Veröffentlichungen der zuständigen Behörde;
 - CAE und zugehörige Verfahren;
 - genehmigter Arbeitsumfang;
 - Wartungsdaten (wesentliche ADs, ICA-Änderungen usw.)

18. Verfahren zur Meldung von Ereignissen

Überprüfen Sie, ob die Berichterstattung ordnungsgemäß durchgeführt, Maßnahmen ergriffen und aufgezeichnet wurden.

19 Lufttüchtigkeitsprüfung und Fluggenehmigungsverfahren

- Wurden Lufttüchtigkeitsprüfungen ordnungsgemäß durchgeführt und das Lufttüchtigkeitsprüfungszertifikat oder die Empfehlung ordnungsgemäß ausgestellt?

- Wurden Fluggenehmigungen ordnungsgemäß ausgestellt und die genehmigten Flugbedingungen eingehalten?