



Änderungen in VO (EU) Nr. 1321/2014 durch VO (EU) 2019/1383 und VO (EU) 2020/270

Allgemeine Information zu den grundsätzlichen Änderungen

Einleitung

Hinweise

1. Die Teilnahme an dieser Veranstaltung ersetzt nicht die Notwendigkeit sich selbst mit den Vorschriften zu befassen und sie anzuwenden.
2. Die Teilnahme an dieser Informationsveranstaltung ist kein Qualifikationsnachweis.
3. Die Vorschrift wurde im Rahmen einer internationalen Arbeitsgruppe unter Federführung der EASA erarbeitet. Fragen zum Thema „warum ist die Vorschrift wie sie ist“ können daher nicht beantwortet werden. Allgemeine fachliche Gründe können der Einleitung der Verordnung entnommen werden.
4. Die Inhalte dieser Veranstaltung wurde auf Basis der Vorschrift selbst und dem Entwurf eines AMCs erarbeitet. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass vor in Kraft treten noch Änderungen zu berücksichtigen sind.

Einleitung

Abkürzungsverzeichnis

Abk.	Abkürzung	Abbreviation
ADD	Zusätzliche Anforderungen beim gewerblichen Betrieb	<u>A</u> dditional requirements for commercial operations
AdL	<u>A</u> ufrechterhaltung <u>d</u> er <u>L</u> ufttüchtigkeit	
AMC	Annehmbare Nachweisverfahren	<u>A</u> cceptable <u>M</u> eans of <u>C</u> ompliance
AMP	Instandhaltungsprogramm	<u>A</u> ircraft <u>M</u> aintenance <u>P</u> rogramm
AOC	Luftverkehrsbetreiberzeugnis	<u>A</u> ir <u>O</u> perator <u>C</u> ertificate
ARC	Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit	<u>A</u> irworthiness <u>R</u> eview <u>C</u> ertificate
ARS	Lufttüchtigkeitsprüfpersonal	<u>A</u> irworthiness <u>R</u> eview <u>S</u> taff
BOP	Flugbetrieb mit Ballonen	<u>B</u> alloon Air <u>O</u> perations
CAMO	Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	<u>C</u> ontinuing <u>A</u> irworthiness <u>M</u> anagement <u>O</u> rganisation
CAO	Kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation	<u>C</u> ombined <u>A</u> irworthiness <u>O</u> rganisation
CS	Freigabeberechtigtes Personal	<u>C</u> ertifying <u>S</u> taff
DEC	Erklärung	<u>D</u> eclaration
DTO	Erklärte Trainingsorganisation	<u>D</u> eclared <u>T</u> raining <u>O</u> rganisation

Einleitung

Abkürzungsverzeichnis

Abk.	Abkürzung	Abbreviation
EASA	Europäische Luftsicherheitsbehörde	<u>E</u> uropean <u>A</u> viation <u>S</u> afety <u>A</u> gency
ELA	Bemanntes europäisches leichtes Luftfahrzeug	<u>E</u> uropean <u>L</u> ight <u>A</u> ircraft
Lfz.	<u>L</u> uft <u>f</u> ahr <u>z</u> eu <u>g</u>	
LU	<u>L</u> uft <u>f</u> ahrt <u>u</u> nternehmen	
LuTü	<u>L</u> uft <u>t</u> ü <u>c</u> htigkeit	
MTOM	Maximal zulässiges Abfluggewicht	<u>M</u> aximum <u>T</u> ake- <u>O</u> ff <u>M</u> ass
NCO	Nicht kommerzieller Betrieb mit an deren als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen	<u>N</u> on- <u>c</u> ommercial air operation with <u>o</u> ther than complex motor-powered aircraft
NDT	Zerstörungsfreie Werkstoffprüfung	<u>N</u> on- <u>D</u> estructive <u>T</u> esting
PdL	<u>P</u> rüfung <u>d</u> er <u>L</u> ufttüchtigkeit	
SAO	Flugbetrieb mit Segelflugzeugen	<u>S</u> ailplane <u>A</u> ir <u>O</u> perations
SB	Technische Mitteilung	<u>S</u> ervice <u>B</u> ulletin
SMS	Sicherheitsmanagementsystem	<u>S</u> afety <u>M</u> anagement <u>S</u> ystem
SPO	Sonderbetrieb	<u>S</u> pecialized <u>O</u> perations
VO	<u>V</u> er <u>o</u> rdnung	

- Anlass
- Verordnung
- Übergang
- Aufgaben

Anlass

Organisation / Aufgaben

Anhang I (Teil-M) der VO (EU) Nr. 1321/2014 beinhaltet:

- Anforderungen an Organisationen
 - Instandhaltungsbetriebe (M/F)
 - CAMOs (M/G)
- Anforderungen an Aufgaben/Verantwortlichkeiten
 - Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (M/B; M/C)
 - Instandhaltung (M/D, M/E, M/H)
 - Prüfung der Lufttüchtigkeit (M/I)

Ziel: **Trennung von Anforderungen**

Maßnahme: Ausgliederung der Organisationsanforderungen
in neue Anhänge

- Anlass
- Verordnung
- Übergang
- Aufgaben

Anlass

Art und Nutzung von Lfz.

Die Anforderungen aus Teil-M gelten für alle Lfz., unabhängig von der

- Größe des Lfz.
vom A380 bis zum Ballon
- Nutzung des Lfz.
vom kommerziellen Einsatz im AOC bis hin zum privaten Segelfliegen im Verein

Ziel: **Vereinfachungen für die Allgemeine Luftfahrt**

Maßnahme: Schaffung vereinfachter Vorgaben für die Allgemeine Luftfahrt bzw. nicht technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge

- Anlass
- **Verordnung**
- Übergang
- Aufgaben

Verordnung

Änderungen durch die VO (EU) 2019/1383

Veröffentlichung der VO (EU) 2019/1383 am 04.09.2019.

Änderungen werden zum **24.03.2020** gültig

Wesentliche Änderung der VO (EU) Nr. 1321/2014:

- Artikel 3:
Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
- Artikel 4:
Genehmigungen für an der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligte Organisationen
Besonderheit: **Übergangsregelungen**
- Änderung/Anpassung aller bestehenden Anhänge
- 3 neue Anhänge

- Anlass
- **Verordnung**
- Übergang
- Aufgaben

Verordnung

Artikel 3

Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

- Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erfolgt nach Teil-M oder nach Teil-ML
- Lfz. im AOC eines Luftfahrtunternehmens (LU) nach VO (EG) Nr. 1008/2008 unterliegen immer den Festlegungen nach Teil-M
- Mehrmotorige Turboprop Flugzeuge bis 5,7t MTOM sind bei den Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wie nicht technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (nicht-komplex) zu betrachten.

- Anlass
- **Verordnung**
- Übergang
- Aufgaben

Verordnung

Artikel 4

Genehmigungen für an der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligte Organisationen:

- Beteiligte Organisationen sind Instandhaltungsbetriebe und Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
- Organisationen wird auf Antrag eine Genehmigung erteilt nach
 - Teil-145,
 - Teil-CAMO bzw.
 - Teil-CAO
- Übergangsregelungen für Organisationen nach Teil-M

- Anlass
- **Verordnung**
- Übergang
- Aufgaben

Verordnung

Übersicht der Anhänge

Anhänge der VO (EU) Nr. 1321/2014

- Anhang I (Teil-M)
- Anhang II (Teil 145)
- Anhang III (Teil-66)
- Anhang IV (Teil-147)
- Anhang Va (Teil-T)
- **Anhang Vb (Teil-ML)**
- **Anhang Vc (Teil-CAMO)**
- **Anhang Vd (Teil-CAO)**

Verordnung

Inhalt der Anhänge für Aufgaben

Anforderungen an die Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sind geregelt:

- In **Teil-ML** für Lfz., die folgenden **Kriterien** genügen:
 - Flugzeuge mit MTOM bis 2.730 kg
 - Hubschrauber mit MTOM bis 1.200 kg und max. 4 Insassen
 - sonstige ELA2-Luftfahrzeuge
 - Nicht im LU nach VO (EG) Nr. 1008/2008
- In Teil-M für alle anderen Lfz.

Hinweis:

Eine „freiwillige“ Anwendung des Teil-M für Lfz. die in die Definition für Teil-ML fallen ist ausgeschlossen.

Konsequenz:

Organisationen müssen, je nach Umfang der betreuten Lfz. sowohl Teil-M als **auch** Teil-ML beachten.

- Anlass
- **Verordnung**
- Übergang
- Aufgaben

Verordnung

Inhalt der Anhänge für Organisationen

Anforderungen an die Organisationen sind geregelt in:

- Teil-145
Unverändert für die Instandhaltung an allen Lfz.
- Teil-CAO - **C**ombined **A**irworthiness **O**rganisation
Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
und/oder Instandhaltung für nicht-komplexe Lfz. die nicht
im AOC eines LU nach VO (EG) Nr. 1008/2008 betrieben
werden
- Teil-CAMO
Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für alle
Lfz.

Übergang

Übergangszeitraum

- Die Änderung der VO (EU) Nr. 1321/2014 wird am **24.03.2020** gültig
- Anträge auf Erstgenehmigung von Organisationen nach Teil-M müssen bis **24.09.2020** abgeschlossen sein
-  Organisationsgenehmigungen nach Teil-M verlieren am **24.09.2021** ihre Gültigkeit

- Anlass
- Verordnung
- **Übergang**
- Aufgaben

Übergang Teil-M

Unter absch.	Kap. bereich	Inhalt	Zukünftige Regelung
A	M.A.1xx	Geltungsbereich	
B	M.A.2xx	Zuständigkeit	
C	M.A.3xx	Aufrechterhaltung der LuTü	
D	M.A.4xx	Instandhaltungsnormen	
E	M.A.5xx	Komponenten	
F	M.A.6xx	Instandhaltungsbetrieb	Teil-CAO
G	M.A.7xx	CAMO	Teil-CAO oder Teil-CAMO Teil-M/I
H	M.A.8xx	Freigabe der Instandhaltung	
I	M.A.9xx	Prüfung der LuTü	

- Anlass
- Verordnung
- **Übergang**
- Aufgaben

Übergang

Übergang für Organisationen

Es gibt folgende Übergänge für Organisationsgenehmigungen

Genehmigung „alt“	Mögl. Genehmigung „neu“
Teil-I45	Teil-I45
	Teil-CAO
Teil-M/F	Teil-CAO
Teil-M/G	Teil-CAO
	Teil-CAMO

Kann der Umfang der „alten“ Genehmigung nur teilweise in die „neue“ Genehmigung überführt werden, so handelt es sich um eine Neugenehmigung und nicht um einen Übergang.

Änderungen bestehender Handbücher sind bei Übergang auf die neuen Genehmigungsarten (CAMO und CAO) zwingend erforderlich.

- Anlass
- Verordnung
- Übergang
- **Aufgaben**

Aufgaben

Übersicht

Allgemeine Beschreibung der geänderten Situation bei:

- Einsatzspektren
- Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
- Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
- Genehmigung des Instandhaltungsprogramms
- Freigabe der Instandhaltung
- Prüfung der Lufttüchtigkeit

Vereinfachtes Schaubild aus dem Anhang zu NfL 2-512-19

- Anlass
- Verordnung
- Übergang
- **Aufgaben**

Aufgaben

Einsatzspektren

Die geänderte VO (EU) 1321/2014 unterscheidet bei den Einsatzspektren zwischen komplexen und nicht-komplexen Lfz.:

Definition für komplexe Lfz. beispielhaft für Flächenflugzeuge:

- Höchstzulässigen Startmasse über 5 700 kg oder
- Zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 oder
- Zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
- Ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk

Achtung:

In Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit werden mehrmotorige Turboprop Flugzeuge bis 5,7t MTOM wie nicht-komplexe Lfz. behandelt.

Vereinfachtes Schaubild der anzuwendenden Vorschriften nach dem 24. Sep. 2021

	- Flugzeuge bis 2.730kg MTOM - Hubschrauber bis 1.200kg MTOM für höchstens 4 Insassen - sonstige ELA2-Luftfahrzeuge		- andere Lfz.		- alle Luftfahrzeuge in LU gemäß VO (EG) Nr. 1008/2008 - komplexe Lfz. ¹⁾⁺²
Einsatzspektrum	- Betrieb nach NCO	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO - BOP, Teilabschnitt ADD - SAO, Teilabschnitt DEC	- Betrieb nach NCO, NCC ⁵⁾ - beschränkter Flugbetrieb	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO	- alle Zwecke
Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	- Teil-ML	- Teil-ML	- Teil-M	- Teil-M	- Teil-M
Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO
Genehmigung des Instandhaltungsprogramms durch	- Erklärung durch Eigentümer / Halter - Teil-CAMO - Teil-CAO <small>bei vollständiger Einhaltung der Vorgaben muss kein AMP vorliegen</small>	- Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO
Freigabe der Instandhaltung durch	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- Teil-145
Prüfung der Lufttüchtigkeit durch	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat - unabhängiges ARS ⁴⁾ , wenn es die 100h / 1 Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO

¹⁾ für Flugzeuge bis 5.700kg MTOM mit mehreren Turboprop-Triebwerken, sind die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für nicht-komplexe Lfz. in Teil-M, Teil-145, Teil-66, Teil-CAMO und Teil-CAO zu erfüllen

²⁾ "komplex" vereinfachend für technisch komplizierte motorgetriebene Lfz. gem. Definition in VO (EU) 2018/1139, Artikel 140 (2) b)

³⁾ Unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal gemäß ML.A.801 b) 2. bzw. M.A.801 b) 1.

⁴⁾ Unabhängiges Lufttüchtigkeitsprüfpersonal gemäß ML.A.901 b) 4.

⁵⁾ gilt nur im Fall von Flugzeugen nach ¹⁾

Aufgaben

Einsatzspektren

Bei den Einsatzspektren ist zu unterscheiden nach Einsatz:

- Kommerziell
- Gewerblich
- Privat

Achtung: LBA Aufteilung. Im Schaubild:
Kommerziell: 5. Spalte
Gewerblich: 2. und 4. Spalte
Privat: 1. und 3. Spalte

Unter kommerziell ist der Einsatz im AOC eines LU nach VO (EG) Nr. 1008/2008 zu verstehen.

Die Definition von „Privat“ erfolgt in der Vorschrift durch

1. expliziten Einschluss (beschränkter Flugbetrieb),
2. direkten Ausschluss bei der Definition von gewerblich (Einsatz nach VO (EU) Nr. 965/2012, Teil-NCO) sowie
3. indirekten Ausschluss bei der Definition von gewerblich und kommerziell.

- Anlass
- Verordnung
- Übergang
- **Aufgaben**

Aufgaben

Einsatzspektren

Unter gewerblich ist folgender Einsatz zu verstehen:

- Einsatz in Flugschulen
bisher für gewerbliche, zugelassene Ausbildungsorganisationen (ATO) gültig, wird um gewerbliche, erklärte Ausbildungsorganisationen (DTO) erweitert
- Gewerblich spezialisierter Einsatz nach VO (EU) Nr. 965/2012, Teil-SPO
- Anderer gewerblicher Luftverkehrsbetrieb als der, der von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird
- Für Ballone Einsatz nach VO (EU) 2018/395 Teil-BOP, Teilabschnitt ADD
- Für Segelflugzeuge Einsatz nach VO (EU) 2018/1976 Teil-SAO, Teilabschnitt DEC

Aufgaben

Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Die Vorgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (AdL) sind zukünftig in Teil-M und in Teil-ML definiert.

- Die Anwendung der Teile wird sowohl vom **Luftfahrzeugtyp** als auch von der **Art des Betriebs** bestimmt
- Inhalte des Teil-M, die nur Teil-ML Lfz. betreffen wurden in den Teil-ML ggf. mit Änderungen überführt
- Aufbau des Teil-M bleibt im Wesentlichen unverändert und ist auch für Teil-ML übernommen worden

Vereinfachtes Schaubild der anzuwendenden Vorschriften nach dem 24. Sep. 2021

	- Flugzeuge bis 2.730kg MTOM - Hubschrauber bis 1.200kg MTOM für höchstens 4 Insassen - sonstige ELA2-Luftfahrzeuge		- andere Lfz.		- alle Luftfahrzeuge in LU gemäß VO (EG) Nr. 1008/2008 - komplexe Lfz. ¹⁾⁺²
Einsatzspektrum	- Betrieb nach NCO	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO - BOP, Teilabschnitt ADD - SAO, Teilabschnitt DEC	- Betrieb nach NCO, NCC ⁵⁾ - beschränkter Flugbetrieb	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO	- alle Zwecke
Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	- Teil-ML	- Teil-ML	- Teil-M	- Teil-M	- Teil-M
Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO
Genehmigung des Instandhaltungsprogramms durch	- Erklärung durch Eigentümer / Halter - Teil-CAMO - Teil-CAO <small>bei vollständiger Einhaltung der Vorgaben muss kein AMP vorliegen</small>	- Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO
Freigabe der Instandhaltung durch	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- Teil-145
Prüfung der Lufttüchtigkeit durch	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat - unabhängiges ARS ⁴⁾ , wenn es die 100h / 1 Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO

¹⁾ für Flugzeuge bis 5.700kg MTOM mit mehreren Turboprop-Triebwerken, sind die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für nicht-komplexe Lfz. in Teil-M, Teil-145, Teil-66, Teil-CAMO und Teil-CAO zu erfüllen

²⁾ "komplex" vereinfachend für technisch komplizierte motorgetriebene Lfz. gem. Definition in VO (EU) 2018/1139, Artikel 140 (2) b)

³⁾ Unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal gemäß ML.A.801 b) 2. bzw. M.A.801 b) 1.

⁴⁾ Unabhängiges Lufttüchtigkeitsprüfpersonal gemäß ML.A.901 b) 4.

⁵⁾ gilt nur im Fall von Flugzeugen nach ¹⁾

- Anlass
- Verordnung
- Übergang
- **Aufgaben**

Aufgaben

Aufbau Teil-M und Teil-ML

Unter absch.	Teil-M	Teil-ML	Inhalt
A	M.A.1xx	ML.A.1xx	Geltungsbereich
B	M.A.2xx	ML.A.2xx	Zuständigkeit
C	M.A.3xx	ML.A.3xx	Aufrechterhaltung der LuTü
D	M.A.4xx	ML.A.4xx	Instandhaltungsnormen
E	M.A.5xx	ML.A.5xx	Komponenten
F	M.A.6xx		Instandhaltungsbetrieb
G	M.A.7xx		CAMO
H	M.A.8xx	ML.A.8xx	Freigabe der Instandhaltung
I	M.A.9xx	ML.A.9xx	Prüfung der LuTü

Aufgaben

Änderungen in Teil-M und Teil-ML

Änderungen im Teil-M und Teil-ML u.a.:

- Instandhaltungsprogramm wird AMP gekürzt
- Baseline- und Generic-Programme entfallen
- Vertragliche Bindung zur AdL an CAMO oder alternativ an CAO möglich
- **Betreuungsvertrag***: angepasst bzw. neu

*Betreuungsvertrag = Vertrag über die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Änderungen im Teil-ML gegenüber den bisherigen Regelungen sind u.a.:

- Erleichterungen bei der Erstellung und Genehmigung von AMPs
- Freigabe von Instandhaltung inhaltlich unverändert
- Änderungen im Bereich Prüfung der Lufttüchtigkeit

Aufgaben

Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit kann erfolgen durch:

- Eine CAMO
Keine Einschränkung im potentiellen Betreuungsumfang
- Eine CAO
Mit der Einschränkung auf nicht-komplexe Lfz., außerhalb vom Luftfahrtunternehmen (LU) nach VO (EG) Nr. 1008/2008
- Den Eigentümer/Halter
für nicht komplexe Lfz., die „privat“ betrieben werden

Vereinfachtes Schaubild der anzuwendenden Vorschriften nach dem 24. Sep. 2021

	- Flugzeuge bis 2.730kg MTOM - Hubschrauber bis 1.200kg MTOM für höchstens 4 Insassen - sonstige ELA2-Luftfahrzeuge		- andere Lfz.		- alle Luftfahrzeuge in LU gemäß VO (EG) Nr. 1008/2008 - komplexe Lfz. ¹⁾⁺²
Einsatzspektrum	- Betrieb nach NCO	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO - BOP, Teilabschnitt ADD - SAO, Teilabschnitt DEC	- Betrieb nach NCO, NCC ⁵⁾ - beschränkter Flugbetrieb	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO	- alle Zwecke
Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	- Teil-ML	- Teil-ML	- Teil-M	- Teil-M	- Teil-M
Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO
Genehmigung des Instandhaltungsprogramms durch	- Erklärung durch Eigentümer / Halter - Teil-CAMO - Teil-CAO <small>bei vollständiger Einhaltung der Vorgaben muss kein AMP vorliegen</small>	- Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO
Freigabe der Instandhaltung durch	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- Teil-145
Prüfung der Lufttüchtigkeit durch	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat - unabhängiges ARS ⁴⁾ , wenn es die 100h / 1 Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO

¹⁾ für Flugzeuge bis 5.700kg MTOM mit mehreren Turboprop-Triebwerken, sind die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für nicht-komplexe Lfz. in Teil-M, Teil-145, Teil-66, Teil-CAMO und Teil-CAO zu erfüllen

²⁾ "komplex" vereinfachend für technisch komplizierte motorgetriebene Lfz. gem. Definition in VO (EU) 2018/1139, Artikel 140 (2) b)

³⁾ Unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal gemäß ML.A.801 b) 2. bzw. M.A.801 b) 1.

⁴⁾ Unabhängiges Lufttüchtigkeitsprüfpersonal gemäß ML.A.901 b) 4.

⁵⁾ gilt nur im Fall von Flugzeugen nach ¹⁾

Aufgaben

Führung der AdL Allgemein

- Neue Möglichkeit zur Beantragung von „alternative means of compliance“.

Hinweis:

Diese „alternative means of compliance“ müssen im LBA systematisch geprüft, überwacht und an die EASA gemeldet werden.

- Eingeschränkter Betreuungsvertrag nur noch mit CAMO / CAO möglich. Nicht mehr mit einem Instandhaltungsbetrieb.

Achtung:

Die Anwendung von Teil-M bzw. ML ergibt sich durch das Lfz. und nicht durch die Wahl der Organisation (CAMO oder CAO).

- Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen für Lfz. nach Teil-ML nicht mehr durch die Behörde

Aufgaben

Führung der AdL durch eine CAMO

Grundlegende Änderungen bei der Führung der AdL durch eine CAMO.

- Der Teil-CAMO fordert ein umfangreiches - und im Vergleich zu Teil-M/G erweitertes - Managementsystem, das auch Sicherheitsrichtlinien beinhaltet (**SMS**)
- Einführung einer neuen zuständigen Person für das SMS (Nominated Person)
- Berücksichtigung des SMS z.B. auch bei SB-Bewertung, und der Behebung von Auditbeanstandungen
- Qualifikation des Lufttüchtigkeitsprüfpersonals (ARS) ohne Unterscheidung nach Art des Lfz.
- Meldung besonderer Ereignisse (Occurrence reporting) ist verbindlich mit den Vorgaben der VO (EU) Nr. 376/2014 verknüpft

Aufgaben

Führung der AdL durch eine CAO

Grundlegende Änderungen bei der Führung der AdL durch eine CAO.

- Keine Mustereinträge in der Urkunde mehr. Für Lfz. nach Teil-ML auch keine Muster mehr im Abschnitt „Scope of Work“ des Handbuchs (CAE) notwendig
- Meldung besonderer Ereignisse (Occurrence reporting) ist über Teil-M bzw. Teil-ML vorgegeben, jedoch ohne Verweis auf VO (EU) Nr. 376/2014
- Der Teil-CAO definiert Bedingungen für eine „kleine CAO“. In diesem Fall kann das Qualitätssystem durch eine innerbetriebliche Prüfung ersetzt werden

Aufgaben

Genehmigung des Instandhaltungsprogramms

Bei der Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen (AMPs) wird unterschieden zwischen Teil-M und Teil-ML

- AMPs nach Teil-M werden genehmigt von:
 - Der Behörde
 - Der CAMO/CAO im indirekten Verfahren
- AMPs nach Teil-ML werden genehmigt von:
 - Der CAMO/CAO
 - Dem Eigentümer durch Selbsterklärung
 - Unter bestimmten Bedingungen ist gar kein AMP erforderlich, und somit auch keine Genehmigung

Achtung:

Eine Kopie des genehmigten AMPs muss dem Eigentümer immer zur Verfügung gestellt werden.

Vereinfachtes Schaubild der anzuwendenden Vorschriften nach dem 24. Sep. 2021

	- Flugzeuge bis 2.730kg MTOM - Hubschrauber bis 1.200kg MTOM für höchstens 4 Insassen - sonstige ELA2-Luftfahrzeuge		- andere Lfz.		- alle Luftfahrzeuge in LU gemäß VO (EG) Nr. 1008/2008 - komplexe Lfz. ¹⁾⁺²
Einsatzspektrum	- Betrieb nach NCO	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO - BOP, Teilabschnitt ADD - SAO, Teilabschnitt DEC	- Betrieb nach NCO, NCC ⁵⁾ - beschränkter Flugbetrieb	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO	- alle Zwecke
Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	- Teil-ML	- Teil-ML	- Teil-M	- Teil-M	- Teil-M
Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO
Genehmigung des Instandhaltungsprogramms durch	- Erklärung durch Eigentümer / Halter - Teil-CAMO - Teil-CAO <small>bei vollständiger Einhaltung der Vorgaben muss kein AMP vorliegen</small>	- Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO
Freigabe der Instandhaltung durch	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- Teil-145
Prüfung der Lufttüchtigkeit durch	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat - unabhängiges ARS ⁴⁾ , wenn es die 100h / 1 Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO

¹⁾ für Flugzeuge bis 5.700kg MTOM mit mehreren Turboprop-Triebwerken, sind die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für nicht-komplexe Lfz. in Teil-M, Teil-145, Teil-66, Teil-CAMO und Teil-CAO zu erfüllen

²⁾ "komplex" vereinfachend für technisch komplizierte motorgetriebene Lfz. gem. Definition in VO (EU) 2018/1139, Artikel 140 (2) b)

³⁾ Unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal gemäß ML.A.801 b) 2. bzw. M.A.801 b) 1.

⁴⁾ Unabhängiges Lufttüchtigkeitsprüfpersonal gemäß ML.A.901 b) 4.

⁵⁾ gilt nur im Fall von Flugzeugen nach ¹⁾

Aufgaben

Freigabe der Instandhaltung

Die Freigabe der Instandhaltung kann erfolgen durch:

- Instandhaltungsbetrieb nach Teil-145 (unverändert)
- Betrieb nach Teil-CAO mit Privileg zur Instandhaltung
- Unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal (erweiterter Berechtigungsumfang)
- Piloten/Eigentümer (unverändert)

Freigabebescheinigung für Luftfahrzeuge

- Inhaltlich identisch
- Je nach Lfz. getrennt nach Teil-M und Teil-ML

Freigabebescheinigung für Luftfahrzeugbauteile

- Inhaltlich identisch
- EASA Form 1 mit unterschiedlichen Genehmigungsnummern

Vereinfachtes Schaubild der anzuwendenden Vorschriften nach dem 24. Sep. 2021

	- Flugzeuge bis 2.730kg MTOM - Hubschrauber bis 1.200kg MTOM für höchstens 4 Insassen - sonstige ELA2-Luftfahrzeuge		- andere Lfz.		- alle Luftfahrzeuge in LU gemäß VO (EG) Nr. 1008/2008 - komplexe Lfz. ¹⁾⁺²
Einsatzspektrum	- Betrieb nach NCO	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO - BOP, Teilabschnitt ADD - SAO, Teilabschnitt DEC	- Betrieb nach NCO, NCC ⁵⁾ - beschränkter Flugbetrieb	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO	- alle Zwecke
Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	- Teil-ML	- Teil-ML	- Teil-M	- Teil-M	- Teil-M
Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO
Genehmigung des Instandhaltungsprogramms durch	- Erklärung durch Eigentümer / Halter - Teil-CAMO - Teil-CAO <small>bei vollständiger Einhaltung der Vorgaben muss kein AMP vorliegen</small>	- Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO
Freigabe der Instandhaltung durch	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- Teil-145
Prüfung der Lufttüchtigkeit durch	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat - unabhängiges ARS ⁴⁾ , wenn es die 100h / 1 Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO

¹⁾ für Flugzeuge bis 5.700kg MTOM mit mehreren Turboprop-Triebwerken, sind die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für nicht-komplexe Lfz. in Teil-M, Teil-145, Teil-66, Teil-CAMO und Teil-CAO zu erfüllen

²⁾ "komplex" vereinfachend für technisch komplizierte motorgetriebene Lfz. gem. Definition in VO (EU) 2018/1139, Artikel 140 (2) b)

³⁾ Unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal gemäß ML.A.801 b) 2. bzw. M.A.801 b) 1.

⁴⁾ Unabhängiges Lufttüchtigkeitsprüfpersonal gemäß ML.A.901 b) 4.

⁵⁾ gilt nur im Fall von Flugzeugen nach ¹⁾

Aufgaben

Differenzen Teil-CAO zu Teil-M/F und Teil-145

Genehmigungsumfang

- Ratings für CAO Organisationen stark zusammengefasst im Bereich Instandhaltung
- Keine getrennte Musterangabe für Luftfahrzeuge auf der Urkunde
- Statt dessen: „Gruppenrating“

Rechte der Organisation

- Subcontracting nur für „specialised services“ anwendbar
 - NDT
 - Lackierung
 - Schweißen, etc.

Aufgaben

Prüfung der Lufttüchtigkeit

Die Prüfung der Lufttüchtigkeit kann erfolgen durch:

- Die Behörde
- Eine CAMO/CAO

Für Lfz., die nach Teil-ML betreut werden, zusätzlich durch:

- Einen Instandhaltungsbetrieb
bei Durchführung der 100-Stunden- oder Jahresinspektion
- Unabhängiges Lufttüchtigkeitsprüfpersonal
bei Durchführung der 100-Stunden- oder Jahresinspektion,
sofern das unabhängige Freigabeberechtigte Personal über
die Zusatzberechtigung zur Prüfung der Lufttüchtigkeit
verfügt

Vereinfachtes Schaubild der anzuwendenden Vorschriften nach dem 24. Sep. 2021

	- Flugzeuge bis 2.730kg MTOM - Hubschrauber bis 1.200kg MTOM für höchstens 4 Insassen - sonstige ELA2-Luftfahrzeuge		- andere Lfz.		- alle Luftfahrzeuge in LU gemäß VO (EG) Nr. 1008/2008 - komplexe Lfz. ¹⁾⁺²
Einsatzspektrum	- Betrieb nach NCO	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO - BOP, Teilabschnitt ADD - SAO, Teilabschnitt DEC	- Betrieb nach NCO, NCC ⁵⁾ - beschränkter Flugbetrieb	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO	- alle Zwecke
Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	- Teil-ML	- Teil-ML	- Teil-M	- Teil-M	- Teil-M
Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO
Genehmigung des Instandhaltungsprogramms durch	- Erklärung durch Eigentümer / Halter - Teil-CAMO - Teil-CAO <small>bei vollständiger Einhaltung der Vorgaben muss kein AMP vorliegen</small>	- Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO
Freigabe der Instandhaltung durch	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- Teil-145
Prüfung der Lufttüchtigkeit durch	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat - unabhängiges ARS ⁴⁾ , wenn es die 100h / 1 Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO

¹⁾ für Flugzeuge bis 5.700kg MTOM mit mehreren Turboprop-Triebwerken, sind die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für nicht-komplexe Lfz. in Teil-M, Teil-145, Teil-66, Teil-CAMO und Teil-CAO zu erfüllen

²⁾ "komplex" vereinfachend für technisch komplizierte motorgetriebene Lfz. gem. Definition in VO (EU) 2018/1139, Artikel 140 (2) b)

³⁾ Unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal gemäß ML.A.801 b) 2. bzw. M.A.801 b) 1.

⁴⁾ Unabhängiges Lufttüchtigkeitsprüfpersonal gemäß ML.A.901 b) 4.

⁵⁾ gilt nur im Fall von Flugzeugen nach ¹⁾

Aufgaben

Besonderheiten bei der Prüfung der Lufttüchtigkeit

Die Ausstellung einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC) erfolgt nach Teil-M:

- Durch die Behörde aufgrund einer Empfehlung oder eigener Prüfung, dann ARC auf Form 15a
- Durch die CAMO/CAO mit entsprechendem Privileg, dann ARC auf Form 15b

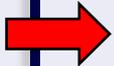
Unter **Teil-ML** gilt:

- Das ARC wird immer von demjenigen ausgestellt, der die Prüfung durchgeführt hat
Konsequenz: keine Empfehlung – auch nicht bei Import
- Die Prüfung wird **immer** auf einer **Form 15c** bescheinigt

Aufgaben

Besonderheiten bei der Prüfung der Lufttüchtigkeit

- Die Verlängerung eines ARC kann nur durch die CAMO oder CAO mit dem Privileg zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit unter den entsprechenden Bedingungen stattfinden
- Instandhaltungsbetriebe, also auch CAOs ohne Privileg zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, dürfen ARCs nach Teil-ML bei der 100-Stunden bzw. Jahreskontrolle ausstellen, jedoch nicht verlängern
- Ein ARC oder eine Empfehlung darf nur ausgestellt werden, wenn alle Beanstandungen behoben wurden



- Anlass
- Verordnung
- Übergang
- **Aufgaben**

Aufgaben

PdL in einer CAO

Eine CAO mit Privileg zur Instandhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit (ohne Führung der AdL) hat zwei Personalformen:

- Prüfung der Lufttüchtigkeit: Lufttüchtigkeitsprüfpersonal (ARS)
- Instandhaltung: Freigabeberechtigtes Personal (CS)

Vereinigung von Tätigkeiten zur Prüfung der Lufttüchtigkeit und Durchführung/Freigabe der Instandhaltung auf eine Person innerhalb einer genehmigten Organisation bei entsprechender doppelter Qualifikation und Berechtigung in der CAO möglich.

GENEHMIGUNGSBEDINGUNGEN FÜR KOMBINIERTE LUFTTÜCHTIGKEITSORGANISATIONEN

Aktenzeichen: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*).]CAO.XXXX

Organisation: [NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

KLASSE	KATEGORIE	RECHTE (***)
LUFTFAHRZEUGE (**)	Flugzeuge – andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
	Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von bis zu 2730 kg (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
	Hubschrauber – andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
	Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von bis zu 1200 kg, die für höchstens vier Insassen zugelassen sind (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
	Luftschiffe (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
	Ballone (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
	Segelflugzeuge (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung <input type="checkbox"/> Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Prüfung der Lufttüchtigkeit <input type="checkbox"/> Fluggenehmigung
KOMPONENTEN (**)	Vollständige Turbinenriebwerke (**)	<input type="checkbox"/> Instandhaltung
	Vollständige Kolbenriebwerke (**)	
	Elektromotoren (**)	
	Komponenten, ausgenommen vollständige Motoren (**)	
SPEZIELLE LEISTUNGEN (**)	Zerstörungsfreie Prüfungen (NDT) (**)	<input type="checkbox"/> NDT Angabe der jeweiligen zerstörungsfreien Prüfverfahren

Vereinfachtes Schaubild der anzuwendenden Vorschriften nach dem 24. Sep. 2021

	- Flugzeuge bis 2.730kg MTOM - Hubschrauber bis 1.200kg MTOM für höchstens 4 Insassen - sonstige ELA2-Luftfahrzeuge		- andere Lfz.		- alle Luftfahrzeuge in LU gemäß VO (EG) Nr. 1008/2008 - komplexe Lfz. ¹⁾⁺²
Einsatzspektrum	- Betrieb nach NCO	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO - BOP, Teilabschnitt ADD - SAO, Teilabschnitt DEC	- Betrieb nach NCO, NCC ⁵⁾ - beschränkter Flugbetrieb	- gewerbl. spezialisiert - anders gewerblich - gewerbliche ATO oder DTO	- alle Zwecke
Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit	- Teil-ML	- Teil-ML	- Teil-M	- Teil-M	- Teil-M
Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO - CAO - Eigentümer / Halter	- CAMO - CAO	- CAMO
Genehmigung des Instandhaltungsprogramms durch	- Erklärung durch Eigentümer / Halter - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO
	bei vollständiger Einhaltung der Vorgaben muss kein AMP vorliegen				
Freigabe der Instandhaltung durch	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal ³⁾ - Pilot / Eigentümer - Teil-CAO - Teil-145	- Teil-145 - Teil-CAO	- Teil-145
Prüfung der Lufttüchtigkeit durch	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat - unabhängiges ARS ⁴⁾ , wenn es die 100h / 1 Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO - IHB, wenn er die 100h / 1Jahres Kontrolle durchgeführt hat	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO - Teil-CAO	- Behörde - Teil-CAMO

¹⁾ für Flugzeuge bis 5.700kg MTOM mit mehreren Turboprop-Triebwerken, sind die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für nicht-komplexe Lfz. in Teil-M, Teil-145, Teil-66, Teil-CAMO und Teil-CAO zu erfüllen

²⁾ "komplex" vereinfachend für technisch komplizierte motorgetriebene Lfz. gem. Definition in VO (EU) 2018/1139, Artikel 140 (2) b)

³⁾ Unabhängiges Freigabeberechtigtes Personal gemäß ML.A.801 b) 2. bzw. M.A.801 b) 1.

⁴⁾ Unabhängiges Lufttüchtigkeitsprüfpersonal gemäß ML.A.901 b) 4.

⁵⁾ gilt nur im Fall von Flugzeugen nach ¹⁾