

Amtsblatt der Europäischen Union

L 207



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

61. Jahrgang

16. August 2018

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

- ★ **Mitteilung über das Inkrafttreten des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Irak andererseits** 1

VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2018/1142 der Kommission vom 14. August 2018 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 in Bezug auf die Einführung bestimmter Kategorien von Lizenzen für die Luftfahrzeuginstandhaltung, die Änderung des Verfahrens für die Abnahme von Komponenten externer Lieferanten und die Änderung der Rechte von Ausbildungsbetrieben für Instandhaltungspersonal⁽¹⁾** 2

BESCHLÜSSE

- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1143 der Kommission vom 10. August 2018 zur Änderung der Entscheidungen 92/260/EWG und 93/197/EWG im Hinblick auf den Test auf Equine Virus-Arteriitis-Infektion (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2018) 5071)⁽¹⁾** 58

RECHTSAKTE VON GREMIEN, DIE IM RAHMEN INTERNATIONALER ÜBEREINKÜNFTE EINGESETZT WURDEN

- ★ **Beschluss Nr. 1/2017 des WPA-Ausschusses eingesetzt durch das Interimsabkommen zur Festlegung eines Rahmens für ein Wirtschaftspartnerschaftsabkommen zwischen den Staaten des östlichen und des südlichen Afrika einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits vom 3. Oktober 2017 betreffend den Beitritt der Republik Kroatien zur Europäischen Union und die Änderungen der Liste der mit der Europäischen Union assoziierten Länder und Gebiete [2018/1144]** 65

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

Mitteilung über das Inkrafttreten des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Irak andererseits

Das Partnerschafts- und Kooperationsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Irak andererseits ⁽¹⁾ ist am 1. August 2018 in Kraft getreten, da das Verfahren nach Artikel 116 Absatz 1 des Kooperationsabkommens am 20. Juli 2018 abgeschlossen wurde.

⁽¹⁾ ABl. L 204 vom 31.7.2012, S. 20.

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) 2018/1142 DER KOMMISSION

vom 14. August 2018

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 in Bezug auf die Einführung bestimmter Kategorien von Lizenzen für die Luftfahrzeuginstandhaltung, die Änderung des Verfahrens für die Abnahme von Komponenten externer Lieferanten und die Änderung der Rechte von Ausbildungsbetrieben für Instandhaltungspersonal

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 5 und Artikel 6 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission ⁽²⁾ enthält Durchführungsbestimmungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen.
- (2) Zur Gewährleistung eines hohen einheitlichen Flugsicherheitsniveaus wird auf Unionsebene ein System für die Lizenzierung des freigabeberechtigten Personals benötigt, das an der Instandhaltung von ELA1-Flugzeugen sowie von anderen Luftfahrzeugen als Flugzeugen und Hubschraubern beteiligt ist. Dieses System sollte einfach und angemessen sein. Daher sollten die erforderlichen Maßnahmen für die Einrichtung eines solchen Systems nunmehr ergriffen werden.
- (3) Die bestehenden Anforderungen an die Lizenz für freigabeberechtigtes Personal, das an der Instandhaltung von Avioniksystemen und elektrischen Systemen von anderen Luftfahrzeugen als solchen in der Gruppe technisch komplizierter Luftfahrzeuge beteiligt ist, sind angesichts der geringeren Komplexität dieser Luftfahrzeuge unangemessen, vor allem da ein erheblicher Teil der geforderten Grundkenntnisse nur für technisch komplizierte Luftfahrzeuge relevant ist. Daher sollte für dieses Personal eine neue Lizenz eingeführt werden. Die für diese neue Lizenz geltenden Anforderungen sollten gewährleisten, dass das Sicherheitsniveau gegenüber dem mit der geltenden Lizenz erreichten Niveau nicht verringert wird. Die Einführung dieser neuen Lizenz dürfte potenzielle Sicherheitsrisiken mindern, die sich daraus ergeben könnten, dass nicht genügend qualifiziertes und lizenziertes Personal für die betreffenden Instandhaltungsaufgaben zur Verfügung steht.
- (4) Es ist üblich, dass Personen oder Organisationen bei der Durchführung der Instandhaltung Komponenten, Teile oder Materialien verwenden, die von Dritten geliefert werden. Es gilt, die mit der Abnahme solcher Komponenten, Teile oder Materialien verbundenen Risiken einzudämmen und insbesondere dafür zu sorgen, dass die betreffenden Personen und Organisationen die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um deren ordnungsgemäße Abnahme, Klassifizierung und Trennung zu gewährleisten.
- (5) Der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) liegen Berichte über eine erhebliche Anzahl von Betrugsfällen vor, die auf eine vorsätzliche Verletzung der in der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 festgelegten Prüfungsstandards schließen lassen. Diese Fälle bezogen sich auf Prüfungen des Grundwissens, die Auszubildende, die keine Grundlagenausbildung absolviert haben, bei genehmigten Ausbildungsbetrieben für die Instandhaltung ablegten. Diese Situation hat zu erheblichen Sicherheitsbedenken insbesondere angesichts des Risikos geführt, dass Lizenzinhaber ein Luftfahrzeug nach der Instandhaltung freigeben, ohne über das nötige Grundwissen zu verfügen. Daher sollten nunmehr Maßnahmen ergriffen werden, mit denen diese Sicherheitsbedenken ausgeräumt werden.
- (6) Nach der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission haben die Betreiber technisch komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge, die im gewerblichen oder nichtgewerblichen Flugbetrieb eingesetzt werden, zu gewährleisten, dass die mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zusammenhängenden Aufgaben von einem

⁽¹⁾ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1).

genehmigten Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ausgeführt werden und dass die Instandhaltung des Luftfahrzeugs und der Komponenten für den Einbau darin von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchgeführt wird. In bestimmten Fällen, wie etwa im nichtgewerblichen Flugbetrieb leichter zweimotoriger Flugzeuge mit Turboproptrieb, steht für Betreiber dieser Flugzeuge der Aufwand für die Einhaltung der Vorschriften in keinem Verhältnis zum Nutzen, der sich aus der Erfüllung dieser Auflagen für die Sicherheit ihres Flugbetriebs ergibt. Die für diese Fälle geltenden Anforderungen sollten daher angepasst werden. Angesichts des unverhältnismäßigen Aufwands zur Einhaltung der Vorschriften, der benötigten Zeit für die Anpassung dieser Anforderungen und der Tatsache, dass deren Nichtanwendung in diesen Fällen Bewertungen zufolge kein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellt, sollten diese Anforderungen vorerst nicht mehr angewandt werden und erst wieder ab einem geeigneten späteren Zeitpunkt gelten.

- (7) Die detaillierten Vorschriften für die Anwendung von Anhang III Anlage VI der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wurden in ihrer durch die Verordnung (EU) 2015/1536⁽¹⁾ geänderten Fassung irrtümlich gestrichen. Dieser Fehler sollte berichtigt werden.
- (8) Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 enthält in Anhang Va einige redaktionelle Fehler, die ihre Anwendung erschwert haben. Diese Fehler sollten berichtigt werden.
- (9) Allen Beteiligten muss genug Zeit eingeräumt werden, um Anpassungen an den geänderten Rechtsrahmen infolge der in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen vorzunehmen. Diese Maßnahmen sollten daher sechs Monate nach dem Inkrafttreten der Verordnung Anwendung finden. Angesichts des mit diesen Maßnahmen verfolgten Zwecks und der Tatsache, dass den betreffenden Parteien kein großer Anpassungsaufwand entsteht, sollten bestimmte Maßnahmen jedoch unverzüglich Anwendung finden. Andere Maßnahmen hingegen ziehen eine Verlagerung von einer primär nationalen Regulierung zu einem im Zuge dieser Verordnung geänderten EU-Rechtsrahmen nach sich und erfordern deshalb einen größeren Anpassungsaufwand, weshalb sie ab einem geeigneten späteren Zeitpunkt gelten sollten.
- (10) Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (11) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen den gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgelegten Stellungnahmen der Agentur.
- (12) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 5 Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Bis zu dem Zeitpunkt, an dem in diese Verordnung spezielle Anforderungen an freigabeberechtigtes Personal für Komponenten aufgenommen wurden, werden die in dem jeweiligen Mitgliedstaat geltenden Anforderungen weiterhin angewendet, außer im Fall von Instandhaltungsbetrieben außerhalb der Europäischen Union, für die die Anforderungen von der Agentur zu genehmigen sind.“

2. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird Buchstabe b gestrichen.
- b) Absatz 5 wird gestrichen.
- c) Der folgende Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Abweichend von Absatz 1 finden für Flugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) von 5 700 kg und darunter, die mit mehreren Turboprop-Triebwerken ausgestattet sind und nicht für den gewerblichen Flugbetrieb genutzt werden, die Punkte M.A.201(g)(2) und (g)(3) von Anhang I (Teil-M) ab dem 1. Januar 2025 Anwendung.“

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 2015/1536 der Kommission vom 16. September 2015 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 in Bezug auf die Angleichung der Vorschriften für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, kritische Instandhaltungsarbeiten und Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 16).

3. Anhang I (Teil-M) wird gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert.
4. Anhang II (Teil-145) wird gemäß Anhang II dieser Verordnung geändert.
5. Anhang III (Teil-66) wird gemäß Anhang III dieser Verordnung geändert.
6. Anhang IV (Teil-147) wird gemäß Anhang IV dieser Verordnung geändert.
7. Anhang Va (Teil-T) wird gemäß Anhang V dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 5. März 2019.

Jedoch

1. gelten Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c, Artikel 1 Absatz 7 und Punkt 1 von Anhang IV ab dem 5. September 2018;
2. gilt für die Instandhaltung von ELA1-Flugzeugen, die nicht für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden, sowie von anderen Luftfahrzeugen als Flugzeugen und Hubschraubern Folgendes:
 - a) Die Anforderung an die zuständige Behörde, Lizenzen für die Luftfahrzeuginstandhaltung gemäß Anhang III (Teil-66) als neue oder umgewandelte Lizenzen gemäß Punkt 66.A.70 dieses Anhangs zu erteilen, gilt ab dem 1. Oktober 2019.
 - b) Die Anforderung, dass freigabeberechtigtes Personal gemäß Anhang III (Teil-66) qualifiziert sein muss, wie in den Punkten M.A.606(g) und M.A.801(b)(2) von Anhang I (Teil-M) und in Punkt 145.A.30(g) und (h) von Anhang II (Teil-145) festgelegt, gilt ab dem 1. Oktober 2020.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 14. August 2018

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG I

Anhang I wird wie folgt geändert:

(1) Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

(a) Punkt M.A.501 wird ersetzt durch:

„M.A.501 **Klassifizierung und Einbau**“

(b) Punkt M.A.504 wird ersetzt durch:

„M.A.504 **Trennung von Komponenten**“;

(2) Punkt M.A.501 wird ersetzt durch:

„M.A.501 **Klassifizierung und Einbau**“

a) Alle Komponenten müssen klassifiziert und in die folgenden Kategorien eingeteilt werden:

- (1) Komponenten in einem zufriedenstellenden Zustand, die entsprechend dem EASA-Formblatt 1 oder einem gleichwertigen Dokument freigegeben und gemäß Unterabschnitt Q des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 gekennzeichnet wurden, sofern in Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 oder in diesem Anhang (Teil-M) nicht anderweitig festgelegt.
 - (2) Nicht betriebstüchtige Komponenten, die in Übereinstimmung mit dieser Verordnung instandgehalten werden müssen.
 - (3) Komponenten, die als nicht wiederverwendbar eingeteilt wurden, weil sie ihre zugelassene Lebensdauer erreicht haben oder mit einem nicht reparierbaren Defekt behaftet sind.
 - (4) Standardteile, die in einem Luftfahrzeug, einem Triebwerk, einem Propeller oder einer anderen Luftfahrzeugkomponente verwendet werden, wenn sie in den Instandhaltungsunterlagen aufgeführt sind und für sie ein Konformitätsnachweis mit einem Verweis auf den geltenden Standard vorliegt.
 - (5) Roh- und Verbrauchsmaterial, das während der Instandhaltung verwendet wird, wenn der Betrieb sich überzeugt hat, dass das Material die erforderliche Spezifikation erfüllt und seine Herkunft in angemessener Weise nachvollziehbar ist. Sämtliche Materialien sind mit einem Beleg zu versehen, der sich eindeutig auf das jeweilige Material bezieht und der eine Erklärung hinsichtlich der Übereinstimmung des Materials mit einer Spezifikation sowie einen Hinweis auf die Herstellungs- und Bezugsquelle enthält.
- b) Komponenten, Standardteile und Material dürfen nur dann in ein Luftfahrzeug oder in eine Komponente eingebaut werden, wenn sie in zufriedenstellendem Zustand sind, zu einer der unter Punkt a genannten Kategorien gehören und diese spezielle Komponente, dieses spezielle Standardteil oder Material in den anwendbaren Instandhaltungsunterlagen aufgeführt ist.“;

(3) Punkt M.A.502(d) erhält folgende Fassung:

„d) Abweichend von Punkt (a) und Punkt M.A.801(b)2 darf das in Punkt M.A.801(b)2 genannte freigabeberechtigte Personal folgende Arbeiten gemäß den Instandhaltungsunterlagen ausführen:

- (1) Andere Instandhaltung als die Überholung von Komponenten, wenn die Komponente in ein nicht für den gewerblichen Luftverkehr genutztes ELA1-Luftfahrzeug eingebaut ist oder vorübergehend aus diesem ausgebaut ist;
- (2) Überholung von Triebwerken und Propellern, wenn diese in nicht für den gewerblichen Luftverkehr genutzte CS-VLA-, CS-22- und LSA-Luftfahrzeuge eingebaut oder vorübergehend aus diesen ausgebaut werden.

Die in Übereinstimmung mit Punkt (d) durchgeführten Instandhaltungsarbeiten an Komponenten kommen nicht für die Ausstellung eines EASA-Formblatts 1 infrage und unterliegen den Anforderungen für die Freigabe von Luftfahrzeugen gemäß Punkt M.A.801.“;

(4) Punkt M.A.504 wird ersetzt durch:

„M.A.504 **Trennung von Komponenten**

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

(5) Punkt M.A.606(g) erhält folgende Fassung:

„g) Der Instandhaltungsbetrieb muss über ausreichend Personal zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen für Luftfahrzeuge und Komponenten in Übereinstimmung mit Punkt M.A.612 und Punkt M.A.613 verfügen. Das Personal muss folgende Anforderungen erfüllen:

1. Anhang III (Teil-66) im Falle von Luftfahrzeugen;
2. Artikel 5 Absatz 6 dieser Verordnung im Falle von Komponenten.“;

(6) Punkt M.A.608(c) erhält folgende Fassung:

„c) Der Betrieb muss alle eingehenden Komponenten, Standardteile und Materialien überprüfen, klassifizieren und ordnungsgemäß trennen.“;

(7) in Anlage VII erhält der erste Satz folgende Fassung:

„Die folgenden Arbeiten stellen die in den Punkten M.A.801(b)2 und M.A.801(c) aufgeführten komplexen Instandhaltungsaufgaben dar:“

ANHANG II

Anhang II wird wie folgt geändert:

(1) Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

(a) Punkt 145.A.40 wird ersetzt durch:

„145.A.40 **Ausrüstung und Werkzeuge**“;

(b) Punkt 145.A.42 wird ersetzt durch:

„145.A.42 **Komponenten**“;

(2) in Punkt 145.A.30 erhalten die Punkte (f), (g), (h) und (i) folgende Fassung:

„f) Der Betrieb muss gewährleisten, dass Personal, das zerstörungsfreie Prüfungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an Luftfahrzeugstrukturen oder -komponenten oder beidem durchführt oder überwacht, in ausreichendem Maße zu einer solchen zerstörungsfreien Prüfung in Übereinstimmung mit dem europäischen oder einem gleichwertigen, von der Agentur anerkannten Standard befähigt ist. Personal, das andere spezialisierte Aufgaben durchführt, muss eine angemessene Qualifikation in Übereinstimmung mit offiziell anerkannten Standards besitzen. Abweichend von diesem Punkt kann das in Punkt (g) und in Punkt (h)(1) und (2) genannte Personal, das nach Anhang III (Teil-66) in den Kategorien B1, B3 oder L qualifiziert ist, Prüfungen mittels Farbeindringverfahren durchführen und/oder überwachen.

g) Sofern unter Punkt (j) nichts anderes angegeben ist, müssen Betriebe, die Luftfahrzeuge in der „Line Maintenance“ instand halten, über entsprechendes freigabeberechtigtes Personal mit einer Berechtigung der Kategorien B1, B2, B2L, B3 und L für die Freigabe gemäß Anhang III (Teil-66) und 145.A.35 verfügen.

Zusätzlich können solche Betriebe auch auf freigabeberechtigtes Personal zurückgreifen, das die Rechte gemäß Punkt 66.A.20(a)(1) und Punkt 66.A.20(a)(3)(ii) besitzt und über die entsprechende aufgabenbezogene Ausbildung gemäß Anhang III (Teil-66) und Punkt 145.A.35 verfügt, um kleinere geplante „Line Maintenance“-Arbeiten und einfache Mängelbehebung durchzuführen. Die Verfügbarkeit dieses freigabeberechtigten Personals ist kein Ersatz für das erforderliche freigabeberechtigte Personal der Kategorien B1, B2, B2L, B3 und L.

h) Sofern unter Punkt (j) nichts anderes bestimmt ist, müssen Betriebe, die Luftfahrzeuge instand halten:

1. im Fall von „Base Maintenance“ an technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen über geeignetes freigabeberechtigtes Personal der Kategorie C mit einer entsprechenden Musterberechtigung in Übereinstimmung mit Anhang III (Teil-66) und Punkt 145.A.35 verfügen. Zusätzlich muss der Betrieb über ausreichend qualifiziertes, für das jeweilige Luftfahrzeugmuster freigabeberechtigtes Personal der Kategorien B1 und B2 gemäß Anhang III (Teil-66) und Punkt 145.A.35 verfügen, das das freigabeberechtigte Personal der Kategorie C unterstützt.

i) Unterstützungspersonal der Kategorien B1 und B2 hat sicherzustellen, dass alle zugehörigen Aufgaben oder Inspektionen entsprechend dem geforderten Standard durchgeführt worden sind, bevor das freigabeberechtigte Personal der Kategorie C die Freigabebescheinigung ausstellt.

ii) Der Betrieb hat eine Liste über das Unterstützungspersonal der Kategorien B1 und B2 zu führen.

iii) Das freigabeberechtigte Personal der Kategorie C hat sicherzustellen, dass die Bestimmungen von Punkt (i) erfüllt sind und alle vom Kunden angeforderten Arbeiten im Rahmen der besonderen „Base Maintenance“-Prüfung oder des Arbeitsumfangs durchgeführt wurden, und es muss ebenfalls die Auswirkungen nicht ausgeführter Arbeiten entweder in Bezug auf deren erforderliche Durchführung oder die mit dem Betreiber zu vereinbarenden Verschiebung der Arbeiten auf eine andere vorgeschriebene Kontrolle oder einen Wartungsintervall einschätzen.

2. im Fall von „Base Maintenance“ an anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen über Personal einer der beiden folgenden Kategorien verfügen:

i) geeignetes für das jeweilige Luftfahrzeug freigabeberechtigtes Personal der Kategorien B1, B2, B2L, B3 und L gemäß Anhang III (Teil-66) und Punkt 145.A.35;

ii) geeignetes für das jeweilige Luftfahrzeug freigabeberechtigtes Personal der Kategorie C, das von dem in Punkt 145.A.35(a)(i) genannten Personal unterstützt wird.

i) Für die Ausbildung von zur Freigabe von Komponenten berechtigtem Personal gelten die in Artikel 5 Absatz 6 und in Punkt 145.A.35 festgelegten Bestimmungen.“;

(3) die Punkte 145.A.35(a) und (b) erhalten folgende Fassung:

- „a) „a) Zusätzlich zu den entsprechenden Anforderungen in Punkt 145.A.30(g) und (h) hat der Betrieb zu gewährleisten, dass das freigabeberechtigte Personal und das Unterstützungspersonal angemessene Kenntnisse des relevanten Luftfahrzeugs oder der Komponenten, die instand gehalten werden sollen, oder von beiden sowie der zugehörigen betrieblichen Verfahren besitzt. Im Fall von freigabeberechtigtem Personal muss diese Bestimmung erfüllt sein, bevor die Freigabeberechtigung erteilt oder neu ausgestellt wird.
1. „Unterstützungspersonal“ ist das im Umfeld der „Base Maintenance“ tätige Personal mit einer Lizenz gemäß Anhang III (Teil-66) der Kategorien B1, B2, B2L, B3 und/oder L und den entsprechenden Luftfahrzeugberechtigungen, das nicht unbedingt eine Berechtigung zur Erteilung von Freigabebescheinigungen hat.
 2. „Relevantes Luftfahrzeug und/oder relevante Komponenten“ sind die Luftfahrzeuge oder Komponenten, die in der jeweiligen Freigabeberechtigung aufgeführt sind.
 3. „Freigabeberechtigung“ ist die Berechtigung, die dem Freigabepersonal von dem Betrieb mit der Maßgabe erteilt wird, dass das betreffende Personal innerhalb der in der Berechtigung angeführten Grenzen Freigabebescheinigungen im Auftrag des anerkannten Betriebes unterzeichnen darf.
- b) Mit Ausnahme der unter Punkt 145.A.30(j) und Punkt 66.A.20(a)3(ii) genannten Fälle darf der Betrieb eine Freigabeberechtigung nur für freigabeberechtigtes Personal in Verbindung mit den Kategorien oder Unterkategorien und, ausgenommen die Kategorie-A-Lizenz, mit Musterberechtigungen ausstellen, die in der Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen gemäß Anhang III (Teil-66) aufgeführt sind, sofern die Lizenz über die gesamte Gültigkeitsdauer der Berechtigung besteht und das freigabeberechtigte Personal die Bestimmungen des Anhangs III (Teil-66) erfüllt.“;

(4) Punkt 145.A.40 wird wie folgt geändert:

(a) Der Titel wird ersetzt durch:

„145.A.40 **Ausrüstung und Werkzeuge**“;

(b) Punkt (a) erhält folgende Fassung:

- „a) Der Betrieb muss die notwendige Ausrüstung und die notwendigen Werkzeuge für die Durchführung des genehmigten Arbeitsumfangs zur Verfügung haben und verwenden.
- i) Wenn der Hersteller ein besonderes Werkzeug oder eine besondere Ausrüstung vorschreibt, hat der Betrieb dieses Werkzeug oder diese Ausrüstung zu verwenden, es sei denn, die Verwendung anderer Werkzeuge oder Ausrüstungen wird durch die im Handbuch angegebenen Verfahren von der zuständigen Behörde gestattet.
 - ii) Ausrüstungen und Werkzeuge müssen auf Dauer zur Verfügung stehen, es sei denn, ein Werkzeug oder eine Ausrüstung wird so selten verwendet, dass seine permanente Verfügbarkeit nicht erforderlich ist. Solche Fälle müssen in einem Verfahren des Instandhaltungshandbuchs genauer aufgeführt werden.
 - iii) Ein Betrieb, dem die Genehmigung für „Base Maintenance“ erteilt wurde, muss über genügend Zugangsausrüstungen und Inspektions- oder Andockplattformen verfügen, sodass das Luftfahrzeug ordnungsgemäß inspiziert werden kann.“;

(5) Punkt 145.A.42 wird ersetzt durch:

„145.A.42 **Komponenten**

- „a) Klassifizierung von Komponenten. Alle Komponenten müssen klassifiziert und in die folgenden Kategorien eingeteilt werden:
- i) Komponenten in einem zufriedenstellenden Zustand, die entsprechend dem EASA-Formblatt 1 oder einem gleichwertigen Dokument freigegeben und gemäß Unterabschnitt Q des Anhangs I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 gekennzeichnet wurden, sofern in Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 oder in diesem Anhang II (Teil-145) nicht anderweitig festgelegt;
 - ii) nicht betriebsstüchtige Komponenten, die in Übereinstimmung mit dieser Verordnung instandgehalten werden müssen;
 - iii) Komponenten, die als nicht wiederverwendbar eingeteilt wurden, weil sie ihre zugelassene Lebensdauer erreicht haben oder mit einem nicht reparierbaren Defekt behaftet sind;
 - iv) Standardteile, die in einem Luftfahrzeug, einem Triebwerk, einem Propeller oder einer anderen Luftfahrzeugkomponente verwendet werden, wenn sie in den Instandhaltungsunterlagen aufgeführt sind und für sie ein Konformitätsnachweis mit einem Verweis auf den geltenden Standard vorliegt;

- v) Roh- und Verbrauchsmaterial, das während der Instandhaltung verwendet wird, wenn der Betrieb sich überzeugt hat, dass das Material die erforderliche Spezifikation erfüllt und seine Herkunft in angemessener Weise nachvollziehbar ist. Sämtliches Material ist mit einem Beleg zu versehen, der sich eindeutig auf das jeweilige Material bezieht und der eine Erklärung hinsichtlich seiner Übereinstimmung mit einer Spezifikation sowie einen Hinweis auf die Herstellungs- und Bezugsquelle enthält.
- b) Komponenten, Standardteile und Materialien für den Einbau
- i) Der Betrieb legt Verfahren für die Abnahme von für den Einbau vorgesehenen Komponenten, Standardteilen und Materialien fest, um zu gewährleisten, dass die Komponenten, Standardteile und Materialien in zufriedenstellendem Zustand und die Anforderungen von Punkt (a) erfüllt sind.
 - ii) Der Betrieb legt Verfahren fest, um zu gewährleisten, dass die Komponenten, Standardteile und Materialien nur dann in ein Luftfahrzeug oder in eine Komponente eingebaut werden, wenn sie in zufriedenstellendem Zustand sind, die Anforderungen von Punkt (a) erfüllen und diese spezielle Komponente, dieses spezielle Standardteil oder dieses spezielle Material in den anwendbaren Instandhaltungsunterlagen aufgeführt ist.
 - iii) Der Betrieb kann einen beschränkten Umfang von Teilen, die im Verlauf der anstehenden Arbeiten verwendet werden sollen, in seinen eigenen Einrichtungen anfertigen, wenn das Handbuch Verfahren dafür ausweist.
 - iv) In Punkt 21.A.307(c) des Anhangs I (Teil 21) der Verordnung (EG) Nr. 748/2012 genannte Komponenten dürfen nur eingebaut werden, wenn sie durch den Luftfahrzeugeigentümer als zum Einbau in sein eigenes Luftfahrzeug zugelassen gelten.
- c) Trennung von Komponenten
- i) Nicht betriebstüchtige und nicht wiederverwendbare Komponenten sind von den betriebstüchtigen Komponenten, Standardteilen und Materialien zu trennen.
 - ii) Nicht wiederverwendbare Komponenten dürfen nicht mehr in das System für die Komponentenzufuhr zurückfließen, es sei denn, ihre Lebensdauer wurde verlängert oder eine Lösung zu ihrer Reparatur wurde gemäß Verordnung (EU) Nr. 748/2012 genehmigt.“.
-

ANHANG III

Anhang III wird wie folgt geändert:

(1) In das Inhaltsverzeichnis werden die folgenden Verweise auf die Anlagen VII und VIII angefügt:

- „Anlage VII – Erforderliche Grundkenntnisse für die Lizenz der Kategorie L für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen
- Anlage VIII – Grundlagenprüfungsstandards für die Lizenz der Kategorie L für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen“;

(2) Punkt 66.A.3 wird ersetzt durch:

„66.A.3 **Kategorien und Unterkategorien von Lizenzen**

Die Lizenzen für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen umfassen die folgenden Kategorien und gegebenenfalls Unterkategorien und Systemberechtigungen:

a) Kategorie A, unterteilt in die folgenden Unterkategorien:

- A1 Flugzeuge mit Turbintriebwerk
- A2 Flugzeuge mit Kolbenriebwerk
- A3 Hubschrauber mit Turbintriebwerk
- A4 Hubschrauber mit Kolbenriebwerk

b) Kategorie B1, unterteilt in die folgenden Unterkategorien:

- B1.1 Flugzeuge mit Turbintriebwerk
- B1.2 Flugzeuge mit Kolbenriebwerk
- B1.3 Hubschrauber mit Turbintriebwerk
- B1.4 Hubschrauber mit Kolbenriebwerk

c) Kategorie B2

Die Lizenz der Kategorie B2 gilt für alle Luftfahrzeuge.

d) Kategorie B2L

Die Lizenz der Kategorie B2L gilt für alle Luftfahrzeuge, die nicht in Gruppe 1 von Punkt 66.A.5(1) erfasst sind, und ist unterteilt in die folgenden Systemberechtigungen:

- Kommunikation/Navigation (com/nav)
- Instrumente
- Flugregelung
- Luftraumüberwachung
- Luftfahrzeugzellensysteme

Eine Lizenz der Kategorie B2L muss mindestens eine Systemberechtigung beinhalten.

e) Kategorie B3

Die Lizenz der Kategorie B3 gilt für nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenriebwerk mit einer Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter.

f) Kategorie L, unterteilt in die folgenden Unterkategorien:

- L1C: Segelflugzeuge in Verbundbauweise
- L1: Segelflugzeuge
- L2C: Motorsegler in Verbundbauweise und ELA1-Flugzeuge in Verbundbauweise
- L2: Motorsegler und ELA1-Flugzeuge
- L3H: Heißluftballone

- L3G: Gasballone
- L4H: Heißluft-Luftschiffe
- L4G: ELA2-Gas-Luftschiffe
- L5: andere Gas-Luftschiffe als ELA2

g) Kategorie C

Die Lizenz der Kategorie C gilt für Flugzeuge und Hubschrauber.“;

(3) Punkt 66.A.5 wird ersetzt durch:

„66.A.5 **Luftfahrzeuggruppen**

Für die Zwecke der auf den Lizenzen für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen vermerkten Berechtigungen werden Luftfahrzeuge in folgende Gruppen unterteilt:

1. Gruppe 1: technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, mehrmotorige Hubschrauber, Flugzeuge mit einer zugelassenen Dienstgipfelhöhe über FL290, Luftfahrzeuge mit ‚Fly-by-Wire‘, andere als ELA2 Gas-Luftschiffe und sonstige Luftfahrzeuge, die eine Luftfahrzeugmusterberechtigung erfordern, sofern die Agentur dies festgelegt.

Die Agentur kann ein Luftfahrzeug in Gruppe 2, Gruppe 3 oder Gruppe 4 einstufen, das die im ersten Unterabsatz genannten Bedingungen erfüllt, sofern sie dies aufgrund der geringeren Komplexität dieses speziellen Luftfahrzeugs für gerechtfertigt erachtet.

2. Gruppe 2: Luftfahrzeuge, andere als die der Gruppe 1, die den folgenden Untergruppen angehören:

i) Untergruppe 2a:

- einmotorige Turboprop-Flugzeuge
- Flugzeuge mit Turbostrahlantrieb und mehrmotorigem Turboproptrieb, die aufgrund ihrer geringeren Komplexität von der Agentur in diese Untergruppe klassifiziert wurden

ii) Untergruppe 2b:

- einmotorige Hubschrauber mit Turbintriebwerk
- mehrmotorige Hubschrauber mit Turbintriebwerk, die aufgrund ihrer geringeren Komplexität von der Agentur in diese Untergruppe klassifiziert wurden

iii) Untergruppe 2c:

- einmotorige Hubschrauber mit Kolbenriebwerk
- mehrmotorige Hubschrauber mit Kolbenriebwerk, die aufgrund ihrer geringeren Komplexität von der Agentur in diese Untergruppe klassifiziert wurden

3. Gruppe 3: Flugzeuge mit Kolbenriebwerk, die nicht der Gruppe 1 angehören

4. Gruppe 4: Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballone und Luftschiffe, die nicht der Gruppe 1 angehören“;

(4) Punkt 66.A.20(a) wird wie folgt geändert:

a) Die Punkte (4) und (5) erhalten folgende Fassung:

„4. Eine Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Kategorie B2L berechtigt den Inhaber dieser Lizenz zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach folgenden Arbeiten sowie zur Ausübung folgender Tätigkeiten von B2L-Unterstützungspersonal:

- Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an elektrischen Systemen,
- Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an Avioniksystemen im Rahmen der auf der Lizenz speziell vermerkten Systemberechtigungen und
- als Inhaber einer Berechtigung für „Luftfahrzeugzellensysteme“: Durchführung von Aufgaben im Bereich Elektrik und Avionik an Triebwerken und mechanischen Systemen, die nur einfache Prüfungen zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit erfordern.

5. Eine Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Kategorie B3 berechtigt den Inhaber dieser Lizenz zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach folgenden Arbeiten sowie zur Ausübung folgender Tätigkeiten von B3-Unterstützungspersonal:

- Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an der Struktur, den Triebwerken sowie an mechanischen und elektrischen Systemen von Flugzeugen und
- Arbeiten an Avioniksystemen, die nur einfache Prüfungen zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit und keine Fehlersuche sowie Störungsbehebung erfordern.“;

b) die folgenden Punkte (6) und (7) werden angefügt:

„6. Eine Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Kategorie L berechtigt den Inhaber dieser Lizenz zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach folgenden Arbeiten sowie zur Ausübung folgender Tätigkeiten von L-Unterstützungspersonal:

- Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an der Luftfahrzeugstruktur, an Triebwerken sowie an mechanischen und elektrischen Systemen,
- Arbeiten an der Funkanlage, an Notfunksendern (Emergency Locator Transmitters (ELT)) und an den Transpondersystemen sowie
- Arbeiten an anderen Avioniksystemen, die nur einfache Prüfungen zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit erfordern.

Die Unterkategorie L2 beinhaltet die Unterkategorie L1. Jegliche Einschränkung der Unterkategorie L2 gemäß Punkt 66.A.45(h) gilt auch für die Unterkategorie L1.

Die Unterkategorie L2C beinhaltet die Unterkategorie L1C.

7. Eine Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Kategorie C berechtigt den Inhaber dieser Lizenz zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen, nachdem an dem Luftfahrzeug „Base Maintenance“-Arbeiten durchgeführt wurden. Die Rechte gelten für das Luftfahrzeug in seiner Gesamtheit.“;

(5) in Punkt 66.A.25 erhält Punkt (a) folgende Fassung:

„a) Für den Erwerb von anderen Lizenzen für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen als solchen der Kategorien B2L und L hat ein Antragsteller, der eine Lizenz oder die Hinzufügung einer Kategorie oder Unterkategorie zu einer solchen Lizenz beantragt, in einer Prüfung einen Wissensstand in den jeweiligen Fachmodulen gemäß Anlage I von Anhang III (Teil-66) nachzuweisen. Die Prüfung muss dem in Anlage II von Anhang III (Teil-66) genannten Standard entsprechen und ist von einem nach Anhang IV (Teil-147) ordnungsgemäß genehmigten Ausbildungsbetrieb oder durch die zuständige Behörde durchzuführen.“;

(6) Punkt 66.A.25 wird wie folgt geändert:

a) Die Punkte (b) und (c) erhalten folgende Fassung:

„b) Ein Antragsteller, der eine Lizenz der Kategorie L einer bestimmten Unterkategorie oder die Hinzufügung einer anderen Unterkategorie zu dieser Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen beantragt, hat in einer Prüfung einen Wissensstand in den jeweiligen Fachmodulen nach Anlage VII von Anhang III (Teil-66) nachzuweisen. Die Prüfung muss dem in Anlage VIII von Anhang III (Teil-66) genannten Standard entsprechen und ist von einem nach Anhang IV (Teil-147) ordnungsgemäß genehmigten Ausbildungsbetrieb, durch die zuständige Behörde oder wie mit der zuständigen Behörde vereinbart durchzuführen.

Bei einem Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Unterkategorie B1.2 oder der Kategorie B3 wird davon ausgegangen, dass er über die Grundkenntnisse verfügt, die für eine Lizenz in den Unterkategorien L1C, L1, L2C und L2 gefordert werden.

Die in der Unterkategorie L4H geforderten Grundkenntnisse beinhalten die in Unterkategorie L3H geforderten Grundkenntnisse.

Die in der Unterkategorie L4G geforderten Grundkenntnisse beinhalten die in Unterkategorie L3G geforderten Grundkenntnisse.

c) Ein Antragsteller, der eine Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Kategorie B2L beantragt, hat für eine bestimmte Systemberechtigung oder für die Hinzufügung einer weiteren Systemberechtigung in einer Prüfung einen Wissensstand in den jeweiligen Fachmodulen nach Anlage I von Anhang III (Teil-66) nachzuweisen. Die Prüfung muss dem in Anlage II von Anhang III (Teil-66) genannten Standard entsprechen und ist von einem nach Anhang IV (Teil-147) ordnungsgemäß genehmigten Ausbildungsbetrieb oder durch die zuständige Behörde durchzuführen.“;

b) die folgenden Punkte (d), (e) und (f) werden angefügt:

„d) Die Lehrgänge und Prüfungen müssen innerhalb der letzten zehn Jahre vor der Beantragung einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen oder der Hinzufügung einer Kategorie oder Unterkategorie zu einer solchen Lizenz absolviert worden sein. Sollte dies nicht der Fall sein, können Anrechnungen für die Prüfung gemäß Punkt (e) gewährt werden.

e) Der Antragsteller kann bei der zuständigen Behörde beantragen, dass Folgendes vollständig oder teilweise auf die geforderten Grundkenntnisse angerechnet wird:

- i) Prüfungen des Grundwissens, die nicht die Anforderung von Punkt (d) erfüllen;
- ii) sonstige technische Qualifikationen, die von der zuständigen Behörde als dem Wissensstand gemäß Anhang III (Teil-66) gleichwertig betrachtet werden.

Die Anrechnung erfolgt gemäß Abschnitt B Unterabschnitt E dieses Anhangs (Teil-66).

- f) Anrechnungen werden zehn Jahre, nachdem sie dem Antragsteller durch die zuständige Behörde gewährt wurden, ungültig. Nach Ablauf ihrer Gültigkeit kann der Antragsteller neue Anrechnungen beantragen.“;

(7) in Punkt 66.A.30(a) werden die Punkte (2a) und (2b) eingefügt:

„2a. Für Kategorie B2L:

- i) drei Jahre praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge im Bereich der entsprechenden Systemberechtigung(en), wenn der Antragsteller über keine frühere relevante technische Ausbildung verfügt, oder
- ii) zwei Jahre praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge im Bereich der entsprechenden Systemberechtigung(en) sowie Abschluss einer Ausbildung zum Facharbeiter in einem technischen Beruf, der von der zuständigen Behörde als relevant angesehen wird, oder
- iii) ein Jahr praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge im Bereich der entsprechenden Systemberechtigung(en) sowie Abschluss eines gemäß Teil-147 zugelassenen Grundlagenlehrgangs.

Für die Hinzufügung jeder neuen Systemberechtigung zu einer vorhandenen Lizenz der Kategorie B2L werden jeweils drei Monate praktischer Erfahrung in der Instandhaltung gefordert, die für die neue Systemberechtigung relevant sein muss.

2b. Für Kategorie L:

- i) zwei Jahre praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge, die einen repräsentativen Querschnitt von Instandhaltungstätigkeiten in der entsprechenden Unterkategorie abdeckt;
- ii) abweichend von Punkt (i) ein Jahr praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge, die einen repräsentativen Querschnitt von Instandhaltungstätigkeiten in der entsprechenden Unterkategorie abdeckt, vorbehaltlich der in Punkt 66.A.45(h)(ii)(3) genannten Einschränkung.

Für die Hinzufügung einer weiteren Unterkategorie in eine bestehende Lizenz der Kategorie L gilt für die Anforderungen der Punkte (i) und (ii) eine Erfahrung von 12 bzw. 6 Monaten.

Bei einem Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Unterkategorie B1.2 oder der Kategorie B3 wird davon ausgegangen, dass er über die grundlegende Erfahrung verfügt, die in den Unterkategorien L1C, L1, L2C und L2 gefordert wird.“;

(8) Punkt 66.A.45 wird ersetzt durch:

„66.A.45 **Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen**

- a) Der Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen darf nur dann Freigabebescheinigungen für ein bestimmtes Luftfahrzeugmuster erteilen, wenn die Lizenz mit der entsprechenden Luftfahrzeugberechtigung versehen ist.
 - Die Luftfahrzeugberechtigungen für die Kategorien B1, B2 oder C sind folgende:
 - i) für Luftfahrzeuge der Gruppe 1 die entsprechende Luftfahrzeugmusterberechtigung;
 - ii) für Luftfahrzeuge der Gruppe 2 die entsprechende Luftfahrzeugmusterberechtigung, Herstelleruntergruppenberechtigung oder vollständige Untergruppenberechtigung;
 - iii) für Luftfahrzeuge der Gruppe 3 die entsprechende Luftfahrzeugmusterberechtigung oder vollständige Gruppenberechtigung;
 - iv) für Luftfahrzeuge der Gruppe 4 für die Lizenz der Kategorie B2 die vollständige Gruppenberechtigung.
 - Die Luftfahrzeugberechtigungen für die Kategorie B2L sind folgende:
 - i) für Luftfahrzeuge der Gruppe 2 die entsprechende Herstelleruntergruppenberechtigung oder vollständige Untergruppenberechtigung;
 - ii) für Luftfahrzeuge der Gruppe 3 die vollständige Gruppenberechtigung;
 - iii) für Luftfahrzeuge der Gruppe 4 die vollständige Gruppenberechtigung;
 - Die Berechtigung für die Kategorie B3 lautet „nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenantriebwerk mit einer Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter“.
 - Die Luftfahrzeugberechtigungen für die Kategorie L sind folgende:
 - i) für die Unterkategorie L1C die Berechtigung „Segelflugzeuge in Verbundbauweise“;
 - ii) für die Unterkategorie L1 die Berechtigung „Segelflugzeuge“;
 - iii) für die Unterkategorie L2C die Berechtigung „Motorsegler in Verbundbauweise und ELA1-Flugzeuge in Verbundbauweise“;

- iv) für die Unterkategorie L2 die Berechtigung „Motorsegler und ELA1-Flugzeuge“;
 - v) für die Unterkategorie L3H die Berechtigung „Heißluftballone“;
 - vi) für die Unterkategorie L3G die Berechtigung „Gasballone“;
 - vii) für die Unterkategorie L4H die Berechtigung „Heißluft-Luftschiffe“;
 - viii) für die Unterkategorie L4G die Berechtigung „ELA2-Gas-Luftschiffe“;
 - ix) für die Unterkategorie L5 die dem Luftschiffmuster entsprechende Berechtigung.
- Für Kategorie A ist keine Berechtigung erforderlich, sofern die Anforderungen in Punkt 145.A.35 von Anhang II (Teil-145) erfüllt sind.
- b) Voraussetzung für die Eintragung einer Luftfahrzeugmusterberechtigung ist der zufriedenstellende Abschluss einer der folgenden Ausbildungen:
- der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung der Kategorie B1, B2 oder C gemäß Anlage III von Anhang III (Teil-66);
 - bei der Eintragung einer Musterberechtigung für Gas-Luftschiffe in eine Lizenz der Kategorie B2 oder L5 eine Luftfahrzeugmustersausbildung, die von der zuständigen Behörde gemäß Punkt 66.B.130 genehmigt wurde.
- c) Für andere Lizenzen als solche der Kategorie C und zusätzlich zu den Anforderungen von Punkt (b) erfordert die Eintragung der ersten Luftfahrzeugmusterberechtigung in einer bestimmten Kategorie bzw. Unterkategorie den zufriedenstellenden Abschluss einer entsprechenden Ausbildung am Arbeitsplatz. Diese Ausbildung am Arbeitsplatz muss der Anlage III von Anhang III (Teil-66) genügen, sofern es sich nicht um Gas-Luftschiffe handelt, bei denen die zuständige Behörde die Genehmigung direkt erteilt.
- d) Abweichend von den Punkten (b) und (c) können für Luftfahrzeuge der Gruppen 2 und 3 Luftfahrzeugmusterberechtigungen auf einer Lizenz auch eingetragen werden, wenn
- die entsprechende Luftfahrzeugmusterprüfung für die Kategorien B1, B2 oder C gemäß Anlage III dieses Anhangs (Teil-66) zufriedenstellend bestanden wurde;
 - für die Kategorien B1 und B2 praktische Erfahrung mit dem Luftfahrzeugmuster nachgewiesen wurde. Die praktische Erfahrung muss hierbei einen repräsentativen Querschnitt der für die Kategorie relevanten Instandhaltungsarbeiten enthalten.
- Im Falle von Personen mit einer Berechtigung für die Kategorie C, die durch einen akademischen Grad gemäß Punkt 66.A.30(a)(7) qualifiziert sind, muss die erste relevante Luftfahrzeugmusterprüfung auf dem Niveau der Kategorie B1 oder B2 abgelegt werden.
- e) Für Luftfahrzeuge der Gruppe 2 gilt:
- i) Die Eintragung von Berechtigungen der Herstelleruntergruppen in die Lizenzen von Inhabern der Lizenzen der Kategorie B1 und C setzt voraus, dass die Anforderungen der Luftfahrzeugmusterberechtigung für mindestens zwei Luftfahrzeugmuster desselben Herstellers erfüllt wurden, die in ihrer Kombination repräsentativ für die betreffende Herstelleruntergruppe sind.
 - ii) Die Eintragung vollständiger Untergruppenberechtigungen in die Lizenzen von Inhabern der Lizenzen der Kategorie B1 und C setzt voraus, dass die Anforderungen der Luftfahrzeugmusterberechtigung für mindestens drei Luftfahrzeugmuster unterschiedlicher Hersteller erfüllt wurden, die in ihrer Kombination repräsentativ für die betreffende Untergruppe sind.
 - iii) Die Eintragung der Berechtigungen der Herstelleruntergruppen und vollständigen Untergruppen in die Lizenzen von Inhabern der Lizenzen der Kategorie B2 und B2L setzt den Nachweis praktischer Erfahrung voraus, die einen repräsentativen Querschnitt der für die Lizenzkategorie, die betreffende Luftfahrzeug-Untergruppe und – im Falle der B2L-Lizenz – die betreffende(n) Systemberechtigung(en) maßgeblichen Instandhaltungstätigkeiten einschließt.
 - iv) Abweichend von Punkt (e)(iii) hat der Inhaber einer Lizenz der Kategorie B2 oder B2L, in die eine vollständige Berechtigung für die Untergruppe 2b eingetragen ist, Anspruch auf den Eintrag einer vollständigen Berechtigung für die Untergruppe 2c.
- f) Für Luftfahrzeuge der Gruppen 3 und 4 gilt:
- i) Die Eintragung von Berechtigungen der vollständigen Gruppe 3 in die Lizenzen von Inhabern der Lizenzen der Kategorien B1, B2, B2L und C und die Eintragung von Berechtigungen der vollständigen Gruppe 4 in die Lizenzen der Inhaber der Lizenzen B2 und B2L setzen den Nachweis praktischer Erfahrung voraus, die einen repräsentativen Querschnitt von Instandhaltungstätigkeiten, die für die Lizenzkategorie und die Gruppe 3 bzw. 4 maßgeblich sind, beinhaltet.

- ii) Kann der Antragsteller keine entsprechende Erfahrung nachweisen, unterliegt die Inhabern einer Lizenz der Kategorie B1 gewährte Berechtigung für Gruppe 3 den folgenden Einschränkungen, die in die Lizenz einzutragen sind:
- druckbelüftete Flugzeuge,
 - Flugzeuge in Metallbauweise,
 - Flugzeuge in Verbundbauweise,
 - Flugzeuge in Holzbauweise,
 - Flugzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise.
- iii) Abweichend von Punkt (f)(i) hat der Inhaber einer Lizenz der Kategorie B2L, in die eine vollständige Berechtigung für die Untergruppe 2a oder 2b eingetragen ist, Anspruch auf die Eintragung einer Berechtigung für die Gruppen 3 und 4.
- g) Für die B3-Lizenz gilt:
- i) Die Eintragung von Berechtigungen für „nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenantrieb mit einer Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter“ setzt den Nachweis praktischer Erfahrung voraus, die einen repräsentativen Querschnitt der für die Lizenzkategorie maßgeblichen Instandhaltungstätigkeiten einschließt.
- ii) Kann der Antragsteller keine entsprechende Erfahrung nachweisen, unterliegt die in Punkt (i) genannte Berechtigung den folgenden Einschränkungen, die in die Lizenz einzutragen sind:
- Flugzeuge in Holzbauweise,
 - Flugzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise,
 - Flugzeuge in Metallbauweise,
 - Flugzeuge in Verbundbauweise.
- h) Für alle Unterlizenzen der Kategorie L mit Ausnahme der Unterkategorie L5 gilt:
- i) Die Eintragung von Berechtigungen setzt den Nachweis praktischer Erfahrung voraus, die einen repräsentativen Querschnitt der für die Unterkategorie der Lizenz maßgeblichen Instandhaltungstätigkeiten einschließen muss.
- ii) Kann der Antragsteller keine entsprechende Erfahrung nachweisen, unterliegen die Berechtigungen den folgenden Einschränkungen, die in die Lizenz einzutragen sind:
1. für die Berechtigungen „Segelflugzeuge“ sowie „Motorsegler und ELA1-Flugzeuge“:
 - gewebebespannte Luftfahrzeuge in Holzbauweise,
 - Luftfahrzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise,
 - Luftfahrzeuge in Metallbauweise,
 - Luftfahrzeuge in Verbundbauweise.
 2. für die Berechtigung „Gasballone“:
 - andere als ELA1-Gasballone
 3. Hat der Antragsteller lediglich eine Erfahrung von einem Jahr entsprechend der Ausnahmeregelung in Punkt 66.A.30(a)(2b)(ii) nachgewiesen, ist folgende Einschränkung in der Lizenz einzutragen:

„Komplexe Instandhaltungsaufgaben gemäß Anlage VII von Anhang I (Teil-M), Standardänderungen gemäß Punkt 21.A.90B von Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 und Standardreparaturen gemäß Punkt 21.A.431B von Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012.“

Bei einem Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Unterkategorie B1.2, in die eine Berechtigung der Gruppe 3 eingetragen ist, oder der Kategorie B3, in die die Berechtigung „nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenantrieb mit einer Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter“ eingetragen ist, wird davon ausgegangen, dass er die Anforderungen an die Ausstellung einer Lizenz in den Unterkategorien L1 und L2 mit den entsprechenden vollständigen Berechtigungen und mit denselben Einschränkungen erfüllt, die in seiner Lizenz der Kategorie B1.2 bzw. B3 vermerkt sind.“;

(9) in Punkt 66.A.50 erhält Punkt (a) folgende Fassung:

„a) Die in einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen vermerkten Einschränkungen bedeuten Ausschlüsse aus den Berechtigungen zur Erteilung von Freigabebescheinigungen und betreffen im Falle der in Punkt 66.A.45 genannten Einschränkungen das Luftfahrzeug als Ganzes.“;

(10) in Punkt 66.A.70 erhalten die Buchstaben (c) und (d) folgende Fassung:

„c) Bei Bedarf sind in der Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen Einschränkungen gemäß Punkt 66.A.50 zu vermerken, um Unterschiede widerzuspiegeln zwischen:

- i) dem Umfang der vor dem Inkrafttreten der in diesem Anhang (Teil-66) genannten Kategorie oder Unterkategorie der Lizenz geltenden Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal und
- ii) dem geforderten Grundwissen und den Grundlagenprüfungsstandards gemäß den Anlagen I und II dieses Anhangs (Teil-66).

d) Abweichend von Punkt c sind in der Lizenz für die Instandhaltung von anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen, die nicht von nach Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, sowie von Ballonen, Segelflugzeugen, Motorseglern und Luftschiffen Einschränkungen gemäß Punkt 66.A.50 zu vermerken, damit gewährleistet ist, dass die in dem Mitgliedstaat vor dem Inkrafttreten der anwendbaren Kategorie bzw. Unterkategorie der Lizenz gemäß Teil-66 geltenden Rechte des freigabeberechtigten Personals und die Rechte aus der gemäß Teil-66 umgewandelten Lizenz für die Luftfahrzeuginstandhaltung unverändert bleiben.“;

(11) Punkt 66.B.100(b) erhält folgende Fassung:

„b) Die zuständige Behörde hat den Prüfungsstatus des Antragstellers zu überprüfen und/oder die Gültigkeit eventuell vorhandener Anrechnungen zu bestätigen, um sicherzustellen, dass alle geforderten Module von Anlage I oder gegebenenfalls Anlage VII, wie in diesem Anhang (Teil-66) vorgeschrieben, erfüllt wurden.“;

(12) Punkt 66.B.110 erhält folgende Fassung:

„66.B.110 **Verfahren für die Änderung einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen zur Einbeziehung einer zusätzlichen Kategorie oder Unterkategorie**

a) Nach Abschluss der Verfahren gemäß den Punkten 66.B.100 oder 66.B.105 hat die zuständige Behörde die zusätzliche Kategorie oder Unterkategorie bzw. die Systemberechtigung(en) im Falle von Kategorie B2L in die Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen mit Stempel und Unterschrift einzutragen oder die Lizenz neu auszustellen.

b) Die Aufzeichnungen der zuständigen Behörde sind entsprechend zu ändern.

c) Auf Antrag des Antragstellers hat die zuständige Behörde eine Lizenz der Kategorie B2L durch eine Lizenz der Kategorie B2 zu ersetzen und in diese Lizenz dieselben Berechtigungen einzutragen, wenn der Lizenzinhaber die beiden folgenden Nachweise erbringt:

- i) die durch eine Prüfung nachgewiesene Kenntnis der Unterschiede zwischen dem Grundwissen entsprechend der B2L-Lizenz und dem für die B2-Lizenz erforderlichen Grundwissen gemäß Anlage I;
- ii) die nach Anlage IV geforderte praktische Erfahrung.

d) Einem Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Unterkategorie B1.2, in die eine Berechtigung der Gruppe 3 eingetragen ist, oder der Kategorie B3, in die die Berechtigung „nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenantriebwerk mit einer Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter“ eingetragen ist, hat die zuständige Behörde auf Antrag eine Lizenz in den Unterkategorien L1 und L2 mit den entsprechenden vollständigen Berechtigungen und mit denselben Einschränkungen auszustellen, die in seiner Lizenz der Kategorie B1.2 bzw. B3 vermerkt sind.“;

(13) Punkt 66.B.115(f) erhält folgende Fassung:

„f) Die zuständige Behörde hat sicherzustellen, dass die Erfüllung der praktischen Bestandteile der musterbezogenen Ausbildung durch einen der folgenden Belege nachgewiesen wurde:

- i) durch die Vorlage detaillierter Aufzeichnungen der praktischen Ausbildung oder eines Arbeitsbuchs, das von der Organisation ausgestellt wurde, die den von der zuständigen Behörde gemäß Punkt 66.B.130 direkt genehmigten Kurs durchgeführt hat;
- ii) sofern vorhanden, durch ein den praktischen Ausbildungsteil abdeckendes Ausbildungszeugnis, das von einem nach Anhang IV (Teil-147) ordnungsgemäß genehmigten Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal ausgestellt wurde.“;

(14) Punkt 66.B.125(b)(1) erhält folgende Fassung:

„1. für Kategorie B1 oder C:

- Hubschrauber mit Kolbentriebwerk, vollständige Gruppe: Umgewandelt in „vollständige Untergruppe 2c“ zuzüglich der Luftfahrzeugmusterberechtigungen für die einmotorigen Hubschrauber mit Kolbentriebwerk, die zu Gruppe 1 gehören;
- Hubschrauber mit Kolbentriebwerk, Herstellergruppe: Umgewandelt in die entsprechende „Herstelleruntergruppe 2c“ zuzüglich der Luftfahrzeugmusterberechtigungen für die einmotorigen Hubschrauber mit Kolbentriebwerk dieses Herstellers, die zu Gruppe 1 gehören;
- Hubschrauber mit Turbinenriebwerk, vollständige Gruppe: Umgewandelt in „vollständige Untergruppe 2b“ zuzüglich der Luftfahrzeugmusterberechtigungen für die Hubschrauber mit einmotorigem Turbinenriebwerk, die zu Gruppe 1 gehören;
- Hubschrauber mit Turbinenriebwerk, Herstellergruppe: Umgewandelt in die entsprechende „Herstelleruntergruppe 2b“ zuzüglich der Luftfahrzeugmusterberechtigungen für die Hubschrauber mit einmotorigem Turbinenriebwerk dieses Herstellers, die zu Gruppe 1 gehören;
- Flugzeug, einmotorig mit Kolbenriebwerk — Metallbauweise, entweder vollständige Gruppe oder Herstellergruppe: Umgewandelt in die „vollständige Gruppe 3“. Für die B1-Lizenz sind die folgenden Einschränkungen aufzunehmen: Flugzeuge in Verbundbauweise, Flugzeuge in Holzbauweise und Flugzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise;
- Flugzeug, mehrmotorig mit Kolbenriebwerk — Metallbauweise, entweder vollständige Gruppe oder Herstellergruppe: Umgewandelt in „vollständige Gruppe 3“ zuzüglich der Luftfahrzeugmusterberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenriebwerk der entsprechenden vollständigen Gruppe bzw. Herstellergruppe, die zu Gruppe 1 gehören. Für die B1-Lizenz sind die folgenden Einschränkungen aufzunehmen: Flugzeuge in Verbundbauweise, Flugzeuge in Holzbauweise und Flugzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise;
- Flugzeug, einmotorig mit Kolbenriebwerk – Holzbauweise, entweder vollständige Gruppe oder Herstellergruppe: Umgewandelt in die „vollständige Gruppe 3“. Für die B1-Lizenz sind die folgenden Einschränkungen aufzunehmen: druckbelüftete Flugzeuge, Flugzeuge in Metallbauweise, Flugzeuge in Verbundbauweise und Flugzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise;
- Flugzeug, mehrmotorig mit Kolbenriebwerk – Holzbauweise, entweder vollständige Gruppe oder Herstellergruppe: Umgewandelt in die „vollständige Gruppe 3“. Für die B1-Lizenz sind die folgenden Einschränkungen aufzunehmen: druckbelüftete Flugzeuge, Flugzeuge in Metallbauweise, Flugzeuge in Verbundbauweise und Flugzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise;
- Flugzeug, einmotorig mit Kolbenriebwerk – Verbundbauweise, entweder vollständige Gruppe oder Herstellergruppe: Umgewandelt in die „vollständige Gruppe 3“. Für die B1-Lizenz sind die folgenden Einschränkungen aufzunehmen: druckbelüftete Flugzeuge, Flugzeuge in Metallbauweise, Flugzeuge in Holzbauweise und Flugzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise;
- Flugzeug, mehrmotorig mit Kolbenriebwerk – Verbundbauweise, entweder vollständige Gruppe oder Herstellergruppe: Umgewandelt in die „vollständige Gruppe 3“. Für die B1-Lizenz sind die folgenden Einschränkungen aufzunehmen: druckbelüftete Flugzeuge, Flugzeuge in Metallbauweise, Flugzeuge in Holzbauweise und Flugzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise;
- Flugzeug mit Turbinenriebwerk — einmotorig, vollständige Gruppe: Umgewandelt in „vollständige Untergruppe 2a“ zuzüglich der Luftfahrzeugmusterberechtigungen für die Flugzeuge mit Turboprop-Einzelriebwerk, für die im bisherigen System keine Luftfahrzeugmusterberechtigung erforderlich war und die zu Gruppe 1 gehören;
- Flugzeug mit Turbinenriebwerk — einmotorig, Herstellergruppe: Umgewandelt in die entsprechende „Hersteller-Untergruppe 2a“ zuzüglich der Luftfahrzeugmusterberechtigungen für die Flugzeuge mit Turboprop-Einzelriebwerk dieses Herstellers, für die im bisherigen System keine Luftfahrzeugmusterberechtigung erforderlich war und die zu Gruppe 1 gehören;
- Flugzeug mit Turbinenriebwerk — mehrmotorig, vollständige Gruppe: Umgewandelt in die Luftfahrzeugmusterberechtigungen für die Flugzeuge mit mehreren Turboprop-Triebwerken, für die im bisherigen System keine Luftfahrzeugmusterberechtigung erforderlich war.“;

(15) Punkt 66.B.130 erhält folgende Fassung:

„66.B.130 **Verfahren für die direkte Genehmigung der Luftfahrzeugmustersausbildung**

- a) Gemäß Punkt 1 der Anlage III dieses Anhangs (Teil-66) kann die zuständige Behörde eine Ausbildung für ein anderes Luftfahrzeugmuster als Luftschiffe genehmigen, die nicht von einem gemäß Anhang IV (Teil-147) genehmigten Betrieb durchgeführt wird. In einem derartigen Fall muss die zuständige Behörde über ein Verfahren verfügen, mit dem gewährleistet werden kann, dass die genehmigte luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung Anlage III dieses Anhangs (Teil-66) entspricht.

- b) Im Falle einer Ausbildung für ein Luftschiff-Luftfahrzeugmuster in Gruppe 1 müssen die Lehrgänge in allen Fällen direkt von der zuständigen Behörde genehmigt werden. Die zuständige Behörde muss über ein Verfahren verfügen, mit dem gewährleistet werden kann, dass der Lehrplan für die Ausbildung für Luftschiff-Luftfahrzeugmuster alle Elemente abdeckt, die in den Instandhaltungsunterlagen des Inhabers der Musterzulassung („Design Approval Holder“, DAH) enthalten sind.“

(16) Punkt 66.B.200(c) erhält folgende Fassung:

„c) Die Grundlagenprüfungen müssen gegebenenfalls dem in den Anlagen I und II oder VII und VIII dieses Anhangs (Teil-66) festgelegten Standard entsprechen.“;

(17) in Punkt 66.B.305(b) wird im Wortlaut „Anlage III“ ersetzt durch „Anlage I“.

(18) Punkt 66.B.405 erhält folgende Fassung:

„66.B.405 **Bericht über Anrechnungen für die Prüfung**

a) Der Bericht über Anrechnungen muss einen Vergleich beinhalten zwischen Folgendem:

- i) den jeweiligen Modulen, Teilmodulen, Themen und Wissensständen gemäß Anlage I oder Anlage VII dieses Anhangs (Teil-66),
- ii) den Lehrplänen für die betreffende technische Qualifikation unter Bezug auf die jeweils beantragte Kategorie.

Der Vergleich muss eine Erklärung, ob die Erfüllung der Anforderungen nachgewiesen wurde, sowie für jede Erklärung eine entsprechende Begründung enthalten.

b) Anrechnungen für Prüfungen, mit Ausnahme von Prüfungen des Grundwissens, die in nach Anhang IV (Teil-147) genehmigten Instandhaltungsbetrieben stattfinden, können nur von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats gewährt werden, in dem die Qualifikation erlangt wurde, sofern mit dieser zuständigen Behörde keine anders lautende formale Vereinbarung besteht.

c) Anrechnungen können nur gewährt werden, wenn für jedes Modul und Teilmodul eine Erklärung über die Einhaltung der Bestimmungen mit der Angabe vorliegt, an welcher Stelle in der technischen Qualifikation der gleichwertige Standard zu finden ist.

d) Die zuständige Behörde prüft regelmäßig, ob Folgendes geändert wurde:

- i) der nationale Qualifikationsstandard;
- ii) gegebenenfalls die Anlagen I oder VII dieses Anhangs (Teil-66).

Zudem prüft die zuständige Behörde, ob der Bericht über die Anrechnungen entsprechend zu ändern ist. Solche Änderungen sind zu dokumentieren, zu datieren und aufzubewahren.“;

(19) Punkt 66.B.410(c) erhält folgende Fassung:

„c) Nach Ablauf ihrer Gültigkeit können neue Anrechnungen beantragt werden. Die zuständige Behörde verlängert die Gültigkeit der Anrechnungen um weitere zehn Jahre ohne weitere Prüfung, sofern sich die geforderten Grundkenntnisse gemäß Anlage I bzw. Anlage VII dieses Anhangs (Teil-66) nicht geändert haben.“;

(20) Anlage I wird wie folgt geändert:

a) In Punkt 1 erhalten der Titel und Unterabsatz 1 folgende Fassung:

„Anlage I

Gefordertes Grundwissen

(ausgenommen die Lizenz der Kategorie L)

1. Wissensstand — Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Kategorien A, B1, B2, B2L, B3 und C

Das Grundwissen für die Kategorien A, B1, B2, B2L und B3 wird durch Wissensstandindikatoren (1, 2 oder 3) zu jedem Fachmodul angegeben. Antragsteller für Kategorie C müssen über den Grundwissensstand der Kategorie B1 oder B2 verfügen.“

(b) in Punkt 2 erhalten der Titel, Unterabsatz 1 und die erste Tabelle folgende Fassung:

„2. Modularisierung

Die Qualifikation in den Basisfachmodulen für jede Kategorie oder Unterkategorie einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen muss mit der folgenden Matrix übereinstimmen (die Fachmodule sind gegebenenfalls mit einem ‚X‘ gekennzeichnet).

Für die Kategorien A, B1 und B3:

Fachmodul	A oder B1 Flugzeug mit:		A oder B1 Hubschrauber mit:		B3 Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolben- triebwerk mit Höchst- startmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter
	Turbinentriebwerk(en)	Kolbentriebwerk(en)	Turbinentriebwerk(en)	Kolbentriebwerk(en)	
1	X	X	X	X	X
2	X	X	X	X	X
3	X	X	X	X	X
4	X	X	X	X	X
5	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X
7A	X	X	X	X	
7B					X
8	X	X	X	X	X
9A	X	X	X	X	
9B					X
10	X	X	X	X	X
11A	X				
11B		X			
11C					X
12			X	X	
13					
14					
15	X		X		
16		X		X	X
17A	X	X			
17B					X

Für die Kategorien B2 und B2L:

Fachmodul/Teilmodul	B2	B2L
1	X	X
2	X	X
3	X	X
4	X	X

Fachmodul/Teilmodul	B2	B2L
5	X	X
6	X	X
7A	X	X
7B		
8	X	X
9A	X	X
9B		
10	X	X
11A		
11B		
11C		
12		
13.1 und 13.2	X	X
13.3(a)	X	X (für die Systemberechtigung „Flugregelung“)
13.3(b)	X	
13.4(a)	X	X (für die Systemberechtigung „Com/Nav“)
13.4(b)	X	X (für die Systemberechtigung „Luftraumüberwachung“)
13.4(c)	X	
13.5	X	X
13.6	X	
13.7	X	X (für die Systemberechtigung „Flugregelung“)
13.8	X	X (für die Systemberechtigung „Instrumente“)
13.9	X	X
13.10	X	
13.11 bis 13.18	X	X (für die Systemberechtigung „Luftfahrzeugzellensysteme“)
13.19 bis 13.22	X	
14	X	X (für die Systemberechtigungen „Instrumente“ und „Luftfahrzeugzellensysteme“)
15		
16		
17 A		
17 B		

- (c) in den Tabellen der Module 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7A, 8, 9A, 10 und 14, erhält die Spaltenüberschrift

STUFE
B2

folgende Fassung:

STUFE
B2
B2L

- (d) in der Tabelle von Modul 5 wird „1“ ersetzt durch „–“ aus Teilmodul 5.5(a) für die Lizenz B3;
 (e) in der Tabelle von Modul 7B wird „–“ ersetzt durch „1“ aus Teilmodul 7.4 für die Lizenz B3;
 (f) in der Tabelle von Modul 7B Teilmodul 7.10 wird „1“ ersetzt durch „2“ für die Lizenz B3;
 (g) in der Tabelle von Modul 11A Teilmodul 11.8(b) wird „1“ ersetzt durch „2“ für die Lizenz B1.1;
 (h) in der Tabelle von Modul 11A erhält die Überschrift der ersten Spalte von Teilmodul 11.16 folgende Fassung:

„11.16 *Pneumatik/Unterdruck (ATA 36)*

Systemlayout;

Quellen: Triebwerk/APU (Hilfstriebwerk), Verdichter, Behälter, externe/Außenbordversorgung;

Druck- und Vakuumpumpen;

Druckbegrenzung;

Verteilung;

Anzeige- und Warneinrichtungen;

Schnittstellen zu anderen Systemen.“;

- (i) in der Tabelle von Modul 11A erhält die Überschrift der ersten Spalte von Teilmodul 11.20 folgende Fassung:

„11.20 *Kabinensysteme (ATA44)*

Baugruppen und Komponenten, die für die Unterhaltung der Fluggäste und für die Kommunikation innerhalb des Luftfahrzeugs (Cabin Intercommunication Data System, CIDS) sowie für die Kommunikation zwischen Luftfahrzeugkabine und Bodenstationen (Cabin Network Service, CNS) eingesetzt werden. Hierzu zählen Sprach-, Daten-, Musik- und Videoübertragungen.

Das CIDS bildet die Schnittstelle zwischen den Cockpit-/Kabinenbesatzungs- und Kabinensystemen. Diese Systeme unterstützen den Datenaustausch über die verschiedenen miteinander verbundenen Schnellwechseleinheiten (Line Replaceable Units, LRU) und werden üblicherweise von Flugbegleiter-Panels (Flight Attendant Panels, FAP) aus bedient.

Der CNS besteht typischerweise aus einem Server, der unter anderem mit den folgenden Systemen über eine Schnittstelle verbunden ist:

- Daten-/Funkkommunikation;
- Kabinen-Kernsystem (Cabin Core System, CCS);
- Bordunterhaltungssystem (In-flight Entertainment System, IFES);
- Externes Kommunikationssystem (External Communication System, ECS);
- Kabinen-Massenspeichersystem (Cabin Mass Memory System, CMMS);
- Kabinenüberwachungssystem (Cabin Monitoring System, CMS);
- sonstige Kabinensysteme (Miscellaneous Cabin Systems, MCS).

Das CNS kann beispielsweise folgende Funktionen übernehmen:

- Zugriff auf Berichte vor Abflug/bei Abflug;
- Zugang zu E-Mails, Intranet/Internet; Fluggastdatenbank.“;

- (j) in der Tabelle von Modul 11B Teilmodul 11.8(b) wird „3“ ersetzt durch „2“ für die Lizenz B1.2;

(k) in der Tabelle von Modul 11B erhält die Überschrift der ersten Spalte von Teilmodul 11.16 folgende Fassung:

„11.16 *Pneumatik/Unterdruck (ATA 36)*

Systemlayout;

Quellen: Triebwerk/APU (Hilfstriebwerk), Verdichter, Behälter, externe/Außenbordversorgung;

Druck- und Vakuumpumpen;

Druckbegrenzung;

Verteilung;

Anzeige- und Warneinrichtungen;

Schnittstellen zu anderen Systemen.“;

(l) in der Tabelle von Modul 12 erhält die Überschrift der ersten Spalte von Teilmodul 12.16 folgende Fassung:

„12.16 *Pneumatik/Vakuum (ATA 36)*

Systemlayout;

Quellen: Triebwerk/APU (Hilfstriebwerk), Verdichter, Behälter, externe/Außenbordversorgung;

Druck- und Vakuumpumpen;

Druckbegrenzung;

Verteilung;

Anzeige- und Warneinrichtungen;

Schnittstellen zu anderen Systemen.“;

(m) Modul 13 erhält folgende Fassung:

„MODUL 13 — AERODYNAMIK, STRUKTUREN UND SYSTEME VON LUFTFAHRZEUGEN

		Stufe
		B2 B2L
13.1	<i>Flugtheorie</i>	
(a)	<i>Flugzeugaerodynamik und Flugsteuerung</i> Arbeitsweise und Auswirkung von: — Quersteuerung: Querruder und Luftruder; — Nicksteuerung: Höhenruder, Stabilatoren, verstellbare Flossen- und Entenruder; und — Giersteuerung: Ruderbegrenzer; Steuerung unter Verwendung von Höhen-/Querruderkombinationen und Höhen-/Seitenruderkombinationen; auftriebserhöhende Einrichtungen: schlitzförmige Öffnungen, Vorflügel, Flügelklappen; widerstandserzeugende Einrichtungen: Luftruder, Auftriebsvernichter, Bremsklappen; und Arbeitsweise und Auswirkung von Trimmklappen, Servorudern und Steuerflächenvorspannung.	1
(b)	<i>Hochgeschwindigkeitsflug</i> Schallgeschwindigkeit, Unterschallflug, Flug im schallnahen Bereich, Überschallflug; Machzahl, kritische Machzahl.	1
(c)	<i>Drehflügleraerodynamik</i> Terminologie; Arbeitsweise und Auswirkung von periodischer, kollektiver und Heckrotorblattverstellung.	1

		Stufe
		B2 B2L
13.2	<i>Strukturen — allgemeine Begriffe</i>	
	Grundlagen von Struktursystemen;	1
	Zonen- und Stationskennzeichnungssysteme	2
	Masseverbindung	2
	Vorkehrung gegen Blitzschlag.	2
13.3	<i>Flugregelung (ATA 22)</i>	
	a)	3
	Grundlagen der automatischen Flugsteuerung einschließlich Funktionsprinzip und aktueller Terminologie;	
	Befehlssignalverarbeitung;	
	Betriebsarten: Rollkanal, Nickkanal und Gierkanal;	
	Gierdämpfer;	
	Dämpfungsregelungsanlage in Hubschraubern;	
	automatische Trimmsteuerung;	
	Schnittstelle Autopilot-Navigationshilfe.	
	b)	3
	automatische Leistungseinstellungssysteme;	
	Automatische Landesysteme: Prinzipien und Kategorien, Betriebsarten, Anflug, Gleitwegebene, Landung, Durchstarten, Systemüberwachungen und Ausfallbedingungen.	
13.4	<i>Kommunikation/Navigation (ATA 23/34)</i>	
	a)	3
	Grundlagen von Funkwellenausbreitung, Antennen, Übertragungsleitungen, Kommunikation, Empfänger und Sender;	
	Funktionsprinzip der folgenden Systeme:	
	— Ultrakurzwellenbereich (UKW);	
	— Kurzwellenbereich (KW);	
	— Audio;	
	— Notsender (Emergency Locator Transmitter, ELT);	
	— Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit (Cockpit Voice Recorder, CVR);	
	— UKW-Drehfunkfeuer (Very High Frequency Omnidirectional Range, VOR);	
	— automatisches Peilen (Automatic Direction Finding, ADF);	
	— Instrumentenlandesystem (Instrument Landing System, ILS);	
	— Flugleitanlage (Flight Director Systems, FDS), Entfernungsmessgerät (Distance Measuring Equipment, DME);	
	— Flächennavigation, RNAV-Systeme;	
	— Flugmanagementsysteme (Flight Management Systems, FMS);	
	— globales Positionsbestimmungssystem (Global Positioning System, GPS), globales Navigationsatellitensystem (Global Navigation Satellite Systems, GNSS);	
	— Data Link.	
	b)	3
	— Air Traffic Control Transponder, sekundäres Überwachungsradar;	
	— Verkehrsalarm- und Kollisionsvermeidungssystem (Traffic Alert and Collision Avoidance System, TCAS);	

		Stufe
		B2 B2L
	<ul style="list-style-type: none"> — Wetterradar; — Funkhöhenmesser; — Automatische bordabhängige Überwachung (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast, ADS-B) 	
	c)	3
	<ul style="list-style-type: none"> — Mikrowellenlandesystem (Microwave Landing System, MLS); — VLF-Bereich und Hyperbelnavigation (VLF/Omega); — Dopplernavigation; — Trägheitsnavigationssystem (Inertial Navigation System, INS); — ARINC (Aircraft Radio Incorporated) Kommunikations- und Berichtssystem. 	
13.5	<p><i>Elektrische Leistung (ATA 24)</i></p> <p>Einbau und Arbeitsweise von Batterien;</p> <p>Gleichstromerzeugung;</p> <p>Wechselstromerzeugung;</p> <p>Notstromerzeugung;</p> <p>Spannungsregelung;</p> <p>Energieverteilung;</p> <p>Invertierer, Transformatoren, Stromrichter;</p> <p>Schaltungsschutz;</p> <p>externe/Außenbordversorgung.</p>	3
13.6	<p><i>Geräte und Ausstattungen (ATA 25)</i></p> <p>Anforderungen an die elektronische Notausrüstung;</p> <p>Kabinenunterhaltungsgeräte.</p>	3
13.7	<p><i>Flugsteuerung (ATA 27)</i></p> <p>a)</p> <p>Primäre Flugsteuerung: Querruder, Höhenruder, Seitenruder, Störklappen (Spoiler);</p> <p>Trimmregelung;</p> <p>Wirklaststeuerung (active load control);</p> <p>auftriebserhöhende Einrichtungen:</p> <p>Auftriebsvernichter, Bremsklappe;</p> <p>Systembetrieb: manuell, hydraulisch, pneumatisch;</p> <p>Steuerdrucksimulierung, Gierdämpfer, Machtrimmregler, Ruderlagebegrenzer, Ruder-sperrsysteme;</p> <p>Überziehungsschutzsysteme.</p>	2
	b)	3
	Systembetrieb: Fly-by-Wire.	
13.8	<p><i>Instrumentensysteme (ATA 31)</i></p> <p>Klassifizierung;</p> <p>Atmosphäre;</p> <p>Terminologie;</p> <p>Druckmessvorrichtungen und -systeme;</p> <p>Pitot-Statik-System;</p> <p>Höhenmesser;</p> <p>Steig-/Sinkgeschwindigkeitsmesser;</p>	3

		Stufe
		B2 B2L
	<p>Fluggeschwindigkeitsanzeiger; Machmeter; Höhenmelde-/warnsysteme; Luftdatencomputer; Instrumentendruckluftsysteme; direkt anzeigende Druck- und Temperaturanzeigen; Temperaturanzeigesysteme; Kraftstoffmengenanzeigesysteme; gyroskopische Grundsätze; künstliche Horizonte; Wendeanzeiger; Kurskreisel; Bodenannäherungswarngeräte (Ground Proximity Warning Systems, GPWS); Kompasssysteme; Flugdatenschreiber (Flight Data Recording Systems, FDRS); elektronische Fluginstrumentensysteme (Electronic Flight Instrument Systems, EFIS); Instrumentenwarnsysteme, einschließlich Hauptwarnsystemen und zentralisierter Warntafeln; Überziehwarnanlagen und Anstellwinkel-Anzeigesysteme; Vibrationsmessung und -anzeige; Glascockpit.</p>	
13.9	<p><i>Beleuchtung (ATA 33)</i></p> <p>Außen: Navigation, Landung, Rollen, Eis; Innen: Kabine, Cockpit, Frachtraum; Notbeleuchtung.</p>	3
13.10	<p><i>Bordinstandhaltungssysteme (ATA 45)</i></p> <p>Zentrale Instandhaltungscomputer; Datenladesystem; elektronisches Bibliothekssystem; System für das Drucken; Strukturüberwachungssystem (Schadenstoleranzüberwachung).</p>	3
13.11	<p><i>Klima- und Kabinendruckbeaufschlagungsanlage (ATA 21)</i></p>	
	<p>13.11.1 <i>Luftversorgung</i></p> <p>Luftversorgungsquellen, einschließlich Triebwerkzapfluft, APU (Hilfstriebwerk) und Bodenversorgungswagen.</p>	2
	<p>13.11.2 <i>Klimaanlage</i></p> <p>Klimaanlagen;</p>	2
	Luftumwälzungs- und Kompressionskältemaschinen;	3
	Verteilungssysteme;	1
	Fluss-, Temperatur- und Feuchtigkeitssteuersystem.	3
	13.11.3 <i>Druckbeaufschlagung</i>	3
	Druckbeaufschlagungssysteme;	
	Steuerung und Anzeige einschließlich Steuerungs- und Sicherheitsventilen;	
	Kabinendruckregler.	

		Stufe
		B2 B2L
13.11.4	<i>Sicherheits- und Warneinrichtungen</i> Schutz- und Warneinrichtungen.	3
13.12	<i>Brandschutz (ATA 26)</i>	
	a) Feuer- und Raucherkennungs- und Warnsysteme; Feuerlöschanlagen; Systemprüfungen.	3
	b) Tragbarer Feuerlöscher.	1
13.13	<i>Kraftstoffanlage (ATA 28)</i>	
	Systemlayout;	1
	Kraftstoffbehälter;	1
	Versorgungssysteme;	1
	Schnellablassen, Entlüften und Entleeren;	1
	Umfüllen und Übernehmen;	2
	Anzeige- und Warneinrichtungen;	3
	Betanken und Enttanken;	2
	Kraftstoffanlagen mit Längsausgleich.	3
13.14	<i>Hydraulik (ATA 29)</i>	
	Systemlayout;	1
	Hydraulikflüssigkeiten;	1
	Hydraulikbehälter und Akkumulatoren;	1
	Druckerzeugung: elektrisch, mechanisch, pneumatisch;	3
	Notdruckgenerierung;	3
	Filter;	1
	Druckbegrenzung;	3
	Energieverteilung;	1
	Anzeige- und Warnsysteme;	3
	Schnittstelle zu anderen Systemen.	3
13.15	<i>Eis- und Regenschutz (ATA 30)</i>	
	Eisbildung, Klassifizierung und Erkennung von Eis;	2
	Vereisungsschutzsysteme: elektrisch, Heißluft und chemisch;	2
	Enteisungssysteme: elektrisch, Heißluft, pneumatisch und chemisch;	3
	wasserabweisender Stoff;	1
	Sonden- und Abflussheizung;	3
	Wischeranlage.	1
13.16	<i>Fahrwerk (ATA 32)</i>	
	Konstruktion, stoßdämpfend;	1
	Ausfahr- und Einfahrssysteme: normal und Notfall;	3
	Anzeige- und Warneinrichtungen;	3
	Räder, Bremsen, Antiblockiersystem und automatisches Bremssystem;	3
	Bereifung;	1
	Lenkung;	3
	Luft-Boden-Schaltung.	3
13.17	<i>Sauerstoff (ATA 35)</i>	
	Systemlayout: Cockpit, Kabine;	3
	Quellen, Lagerung, Aufladen und Verteilung;	3
	Versorgungsregelung;	3
	Anzeige- und Warneinrichtungen.	3

		Stufe
		B2 B2L
11.18	<i>Pneumatik/Vakuum (ATA 36)</i>	
	Systemlayout;	2
	Quellen: Triebwerk/APU (Hilfstriebwerk), Verdichter, Behälter, externe/Außenbordversorgung;	2
	Druckbegrenzung;	3
	Verteilung;	1
	Anzeige- und Warneinrichtungen;	3
	Schnittstellen zu anderen Systemen.	3
13.19	<i>Wasser/Abfall (ATA 38)</i>	2
	Wassersystem-Layout, Versorgung, Verteilung, Wartung und Abfluss; Toilettensystem-Layout, Spülen und Wartung.	
13.20	<i>Integrierte modulare Avionik (IMA) (ATA 42)</i>	3
	Kernsystem; Netzwerkkomponenten. <i>Anmerkung: Zu den Funktionen, die typischerweise in die IMA-Module integriert werden können, zählen:</i>	
	— Zapfluftmanagement;	
	— Luftdruckregelung	
	— Belüftung und Luftregelung;	
	— Avionik- und Cockpit-Belüftungsregelung; Temperaturregelung;	
	— Luftverkehrskommunikation;	
	— Avionikkommunikationsrouter;	
	— elektrisches Lastmanagement;	
	— Trennschalterüberwachung;	
	— Built-In Test Equipment (BITE);	
	— Treibstoffmanagement;	
	— Bremsregelung;	
	— Lenkregelung;	
	— Ausfahren und Einfahren des Fahrwerks;	
	— Reifendruckanzeige;	
	— Öldruckanzeige;	
	— Brems temperaturüberwachung.	
13.21	<i>Kabinensysteme (ATA 44)</i>	3
	Baugruppen und Komponenten, die für die Unterhaltung der Fluggäste und für die Kommunikation innerhalb des Luftfahrzeugs (Cabin Intercommunication Data System, CIDS) sowie für die Kommunikation zwischen Luftfahrzeugkabine und Bodenstationen (Cabin Network Service, CNS) eingesetzt werden. Hierzu zählen Sprach-, Daten-, Musik- und Videoübertragungen.	
	Das CIDS bildet die Schnittstelle zwischen den Cockpit-/Kabinenbesatzungs- und Kabinensystemen. Diese Systeme unterstützen den Datenaustausch über die verschiedenen miteinander verbundenen Schnellwechseinheiten (Line Replaceable Units, LRU) und werden üblicherweise von Flugbegleiter-Panels (Flight Attendant Panels, FAP) aus bedient.	

	Stufe
<p>Der CNS besteht typischerweise aus einem Server, der unter anderem mit den folgenden Systemen über eine Schnittstelle verbunden ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Daten-/Funkkommunikation; — Kabinen-Kernsystem (Cabin Core System, CCS); — Bordunterhaltungssystem (In-flight Entertainment System, IFES); — Externes Kommunikationssystem (External Communication System, ECS); — Kabinen-Massenspeichersystem (Cabin Mass Memory System, CMMS); — Kabinenüberwachungssystem (Cabin Monitoring System, CMS); — sonstige Kabinensysteme (Miscellaneous Cabin Systems, MCS). <p>Das CNS kann beispielsweise folgende Funktionen übernehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Zugriff auf Berichte vor Abflug/bei Abflug; — Zugang zu E-Mails, Intranet/Internet; — Fluggastdatenbank. 	B2 B2L
<p>13.22 <i>Informationssysteme (ATA 46)</i></p> <p>Baugruppen und Komponenten, die die Speicherung, Aktualisierung und den Abruf digitaler Informationen ermöglichen, welche herkömmlicherweise auf Papier, Microfilm oder Microfiche vorlagen. Hierunter fallen auch Baugruppen, die eigens für Informationsspeicherungs- und -abruffunktionen eingesetzt werden, beispielsweise der elektronische Massenspeicher und Controller. Baugruppen und Komponenten, die für andere Zwecke eingebaut und mit anderen Systemen gemeinsam genutzt werden, beispielsweise Cockpit-Drucker oder allgemeine Anzeigeräte, sind hierin nicht eingeschlossen.</p> <p>Typische Beispiele hierfür sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Flugverkehrs- und -informationsmanagementsysteme sowie Netzwerkserversysteme. — Allgemeines Luftfahrzeug-Informationssystem; — Cockpit-Informationssystem; — Instandhaltungsinformationssystem; — Fluggastkabinen-Informationssystem; — sonstige Informationssysteme.“ 	3

(21) Anlage II wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Anlage II

Grundlagenprüfungsstandard

(ausgenommen die Lizenz der Kategorie L)“;

b) in den Punkten 2.2.1 bis 2.2.10 wird „Kategorie B2“ durch „Kategorie B2 und B2L“ ersetzt;

c) die Punkte 2.2.13 und 2.2.14 erhalten folgende Fassung:

„2.13. „MODUL 13 — AERODYNAMIK, STRUKTUREN UND SYSTEME VON LUFTFAHRZEUGEN

Kategorie B2: 180 Auswahlfragen und 0 Textfragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 225 Minuten. Die Fragen und die zur Verfügung stehende Zeit können gegebenenfalls auf zwei Prüfungen aufgeteilt werden.

Kategorie B2L:

Systemberechtigung	Anzahl der Auswahlfragen	Zur Verfügung stehende Zeit (Minuten)
Geforderte Grundlagen (Teilmodule 13.1, 13.2, 13.5 und 13.9)	28	35
COM/NAV (Teilmodul 13.4(a))	24	30
INSTRUMENTE (Teilmodul 13.8)	20	25
FLUGREGELUNG (Teilmodule 13.3(a) und 13.7)	28	35
LUFTRAUMÜBERWACHUNG (Teilmodul 13.4(b))	8	10
LUFTFAHRZEUGZELLENSYSTEME (Teilmodule 13.11 bis 13.18)	32	40

2.14. MODUL 14 — ANTRIEB

Kategorien B2 und B2L: 24 Auswahlfragen und 0 Textfragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 30 Minuten.

ANMERKUNG: Die B2L-Prüfung für Modul 14 ist nur anwendbar für die Berechtigungen „Instrumente“ und „Luftfahrzeugzellensystem“;

(22) Anlage III wird wie folgt geändert:

(a) Punkt 1(a)(ii) erhält folgende Fassung:

„ii) Sie muss, ausgenommen soweit gemäß der in Punkt (c) beschriebenen Unterschiedsschulung zulässig, dem in Punkt 3.1 dieser Anlage genannten Standard und gegebenenfalls den relevanten Elementen genügen, die im verbindlichen Teil der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten definiert wurden.“;

(b) Punkt 1(b)(ii) erhält folgende Fassung:

„ii) Sie muss, ausgenommen soweit gemäß der in Punkt (c) beschriebenen Unterschiedsschulung zulässig, dem in Punkt 3.2 dieser Anlage genannten Standard und gegebenenfalls den relevanten Elementen genügen, die im verbindlichen Teil der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten definiert wurden.“;

(c) in Punkt 3.1(c) erhalten die Fußnoten in der Tabelle folgende Fassung:

„1. Bei nicht druckbelüfteten Flugzeugen mit Kolbenantrieb mit einer Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter kann die Mindestdauer um 50 % verringert werden.“

2. Bei Hubschraubern in Gruppe 2 (gemäß Definition in Punkt 66.A.5) kann die Mindestdauer um 30 % verringert werden.“;

(d) In Punkt 3.1(e) wird die Ausbildungsstufe für das Luftfahrzeugzellensystem 21A „Luftversorgung“ in der Spalte „Hubschrauber/Turbinenantrieb“ wie folgt ersetzt:

„3	1“;
----	-----

(e) in Punkt 3.1(e) wird die Ausbildungsstufe für das Luftfahrzeugzellensystem 31A „Instrumentensysteme“ in der Spalte „Hubschrauber/Kolbenantrieb“ wie folgt ersetzt:

„3	1“;
----	-----

(23) Anlage IV erhält folgende Fassung:

„Anlage IV

Erforderliche Erfahrung für die Erweiterung einer Teil-66-Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Erfahrung, die für das Hinzufügen einer neuen Kategorie oder Unterkategorie zu einer bestehenden Teil-66-Lizenz erforderlich ist.

Bei der Erfahrung muss es sich um praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Flugzeuge in der für den Antrag relevanten Unterkategorie handeln.

Die erforderliche Erfahrung wird um 50 % reduziert, wenn der Antragsteller einen für die Unterkategorie relevanten und genehmigten Teil-147-Lehrgang abgeschlossen hat.

nach von	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3
A1	—	6 Monate	6 Monate	6 Monate	2 Jahre	6 Monate	2 Jahre	1 Jahr	2 Jahre	1 Jahr	6 Monate
A2	6 Monate	—	6 Monate	6 Monate	2 Jahre	6 Monate	2 Jahre	1 Jahr	2 Jahre	1 Jahr	6 Monate
A3	6 Monate	6 Monate	—	6 Monate	2 Jahre	1 Jahr	2 Jahre	6 Monate	2 Jahre	1 Jahr	1 Jahr
A4	6 Monate	6 Monate	6 Monate	—	2 Jahre	1 Jahr	2 Jahre	6 Monate	2 Jahre	1 Jahr	1 Jahr
B1.1	keine	6 Monate	6 Monate	6 Monate	—	6 Monate	6 Monate	6 Monate	1 Jahr	1 Jahr	6 Monate
B1.2	6 Monate	keine	6 Monate	6 Monate	2 Jahre	—	2 Jahre	6 Monate	2 Jahre	1 Jahr	keine
B1.3	6 Monate	6 Monate	keine	6 Monate	6 Monate	6 Monate	—	6 Monate	1 Jahr	1 Jahr	6 Monate
B1.4	6 Monate	6 Monate	6 Monate	keine	2 Jahre	6 Monate	2 Jahre	—	2 Jahre	1 Jahr	6 Monate
B2	6 Monate	6 Monate	6 Monate	6 Monate	1 Jahr	1 Jahr	1 Jahr	1 Jahr	—	—	1 Jahr
B2L	6 Monate	6 Monate	6 Monate	6 Monate	1 Jahr	1 Jahr	1 Jahr	1 Jahr	1 Jahr	—	1 Jahr
B3	6 Monate	keine	6 Monate	6 Monate	2 Jahre	6 Monate	2 Jahre	1 Jahr	2 Jahre	1 Jahr	—“;

(24) Anlage V erhält folgende Fassung:

„Anlage V

Antragsformular — EASA-Formblatt 19

1. Diese Anlage enthält ein Muster des Formblatts für die Beantragung der in Anhang III (Teil-66) genannten Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen.
2. Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats kann das EASA-Formblatt 19 nur dann ändern, wenn zusätzliche Informationen für den Fall aufgenommen werden müssen, dass die nationalen Anforderungen eine Verwendung der gemäß Anhang III (Teil-66) erteilten Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen außerhalb der Anforderungen von Anhang I (Teil-M) und Anhang II (Teil-145) erlauben oder verlangen.

ANTRAG AUF ERTEILUNG / ÄNDERUNG / VERLÄNGERUNG DER TEIL-66-LIZENZ FÜR DIE INSTANDHALTUNG VON LUFTFAHRZEUGEN (AML)	EASA-FORMBLATT 19																																																																																																																																																																																																																
ANGABEN ZUM ANTRAGSTELLER: Name: Anschrift: Telefon: E-Mail: Staatsangehörigkeit: Geburtsdatum und -ort:																																																																																																																																																																																																																	
ANGABEN ZU TEIL-66 AML (soweit zutreffend): Lizenz-Nr.: Ausstellungsdatum:																																																																																																																																																																																																																	
ANGABEN ZUM ARBEITGEBER: Name: Anschrift: Referenz-Nr. der Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb: Telefon: Fax:																																																																																																																																																																																																																	
ANTRAG AUF: (Zutreffendes ankreuzen) Erteilung <input type="checkbox"/> Änderung <input type="checkbox"/> Verlängerung <input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 2px;">(Unter)Kategorien</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">A</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">B1</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">B2</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">B2L</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">B3</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">C</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">L (siehe unten)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">Flugzeug mit Turbinentriebwerk</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Flugzeug mit Kolbentriebwerk</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Hubschrauber mit Turbinentriebwerk</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Hubschrauber mit Kolbentriebwerk</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Avionik</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3" style="padding: 2px;">Siehe Systemberechtigungen unten</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit Höchststartmasse (MTOM) von 2 t und darunter</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td colspan="8" style="padding: 2px;">Systemberechtigungen für die B2L-Lizenz:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">1. Flugregelung</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">2. Instrumente</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">3. COM/NAV</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">4. Luftraumüberwachung</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">5. Luftfahrzeugzellensysteme</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="8" style="padding: 2px;">Unterkategorien der L-Lizenz:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">L1C: Segelflugzeuge in Verbundbauweise</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">L1: Segelflugzeuge.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">L2C: Motorsegler in Verbundbauweise und ELA1-Flugzeuge in Verbundbauweise</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">L2: Motorsegler und ELA1-Flugzeuge</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">L3H: Heißluftballone</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">L3G: Gasballone</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">L4H: Heißluft-Luftschiffe</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">L4G: ELA2-Gas-Luftschiffe</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">L5: andere Gas-Luftschiffe als ELA2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td colspan="8" style="padding: 2px;">Mustereintragung/Berechtigungseintragung/Aufhebung von Einschränkungen (sofern zutreffend): </td> </tr> </tbody> </table>		(Unter)Kategorien	A	B1	B2	B2L	B3	C	L (siehe unten)	Flugzeug mit Turbinentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						Flugzeug mit Kolbentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						Hubschrauber mit Turbinentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						Hubschrauber mit Kolbentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						Avionik			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Siehe Systemberechtigungen unten			Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit Höchststartmasse (MTOM) von 2 t und darunter					<input type="checkbox"/>			Technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge							<input type="checkbox"/>	Andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge							<input type="checkbox"/>	Systemberechtigungen für die B2L-Lizenz:								1. Flugregelung				<input type="checkbox"/>				2. Instrumente				<input type="checkbox"/>				3. COM/NAV				<input type="checkbox"/>				4. Luftraumüberwachung				<input type="checkbox"/>				5. Luftfahrzeugzellensysteme				<input type="checkbox"/>				Unterkategorien der L-Lizenz:								L1C: Segelflugzeuge in Verbundbauweise							<input type="checkbox"/>	L1: Segelflugzeuge.							<input type="checkbox"/>	L2C: Motorsegler in Verbundbauweise und ELA1-Flugzeuge in Verbundbauweise							<input type="checkbox"/>	L2: Motorsegler und ELA1-Flugzeuge							<input type="checkbox"/>	L3H: Heißluftballone							<input type="checkbox"/>	L3G: Gasballone							<input type="checkbox"/>	L4H: Heißluft-Luftschiffe							<input type="checkbox"/>	L4G: ELA2-Gas-Luftschiffe							<input type="checkbox"/>	L5: andere Gas-Luftschiffe als ELA2							<input type="checkbox"/>	Mustereintragung/Berechtigungseintragung/Aufhebung von Einschränkungen (sofern zutreffend):							
(Unter)Kategorien	A	B1	B2	B2L	B3	C	L (siehe unten)																																																																																																																																																																																																										
Flugzeug mit Turbinentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																															
Flugzeug mit Kolbentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																															
Hubschrauber mit Turbinentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																															
Hubschrauber mit Kolbentriebwerk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																															
Avionik			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Siehe Systemberechtigungen unten																																																																																																																																																																																																												
Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit Höchststartmasse (MTOM) von 2 t und darunter					<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																												
Technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge							<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																										
Andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge							<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																										
Systemberechtigungen für die B2L-Lizenz:																																																																																																																																																																																																																	
1. Flugregelung				<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																													
2. Instrumente				<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																													
3. COM/NAV				<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																													
4. Luftraumüberwachung				<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																													
5. Luftfahrzeugzellensysteme				<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																													
Unterkategorien der L-Lizenz:																																																																																																																																																																																																																	
L1C: Segelflugzeuge in Verbundbauweise							<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																										
L1: Segelflugzeuge.							<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																										
L2C: Motorsegler in Verbundbauweise und ELA1-Flugzeuge in Verbundbauweise							<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																										
L2: Motorsegler und ELA1-Flugzeuge							<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																										
L3H: Heißluftballone							<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																										
L3G: Gasballone							<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																										
L4H: Heißluft-Luftschiffe							<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																										
L4G: ELA2-Gas-Luftschiffe							<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																										
L5: andere Gas-Luftschiffe als ELA2							<input type="checkbox"/>																																																																																																																																																																																																										
Mustereintragung/Berechtigungseintragung/Aufhebung von Einschränkungen (sofern zutreffend):																																																																																																																																																																																																																	

Ich beantrage die Erteilung/Änderung/Verlängerung der Teil-66-Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen wie angegeben und bestätige, dass die in diesem Formblatt gemachten Angaben zum Zeitpunkt der Antragstellung korrekt sind.

Ich bestätige hiermit, dass

1. ich keine in einem anderen Mitgliedstaat erteilte Teil-66-Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen inne habe,
2. ich keine Teil-66-Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen in einem anderen Mitgliedstaat beantragt habe und
3. ich nie eine von einem anderen Mitgliedstaat erteilte Teil-66-Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen inne hatte, die in einem anderen Mitgliedstaat widerrufen oder ausgesetzt wurde.

Ich bin mir bewusst, dass unrichtige Angaben dazu führen können, dass ich keine Teil-66-Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen erhalte.

Unterschrift: Name:

Datum:

Ich möchte die folgenden Anrechnungen beantragen (sofern zutreffend):

.....

Anrechnung für Erfahrung aufgrund der Ausbildung gemäß Teil-147

.....

Anrechnungen aufgrund äquivalenter Prüfungszeugnisse

.....

Bitte alle entsprechenden Bescheinigungen beilegen

Empfehlung (sofern zutreffend): Hiermit wird bescheinigt, dass der Antragsteller über die einschlägigen Kenntnisse und Erfahrungen von Teil-66 in Bezug auf die Instandhaltung verfügt, und es wird empfohlen, dass die zuständige Behörde die Teil-66-Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen gewährt oder einträgt.

Unterschrift: Name:

Position: Datum:

EASA-Formblatt 19 Ausgabe 5“;

(25) Anlage VI wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Anlage VI – Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen gemäß Anhang III (Teil-66) – EASA-Formblatt 26“;

b) Am Anfang von Anlage VI und vor dem vorhandenen EASA-Formblatt 26 wird folgender Wortlaut eingefügt:

„1. Die folgenden Seiten enthalten ein Muster der Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen gemäß Anhang III (Teil-66).

2. Das Dokument ist in der gezeigten standardisierten Form zu drucken, seine Größe kann jedoch reduziert werden, um gegebenenfalls die Erstellung auf dem Computer zu ermöglichen. Bei Verringerung der Größe ist darauf zu achten, dass ausreichend Platz an den Stellen vorhanden ist, an denen amtliche Siegel/Stempel aufgebracht werden müssen. Mit dem Computer erstellte Dokumente müssen nicht alle leer bleibenden Felder enthalten, solange das Dokument deutlich als Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen, die in Übereinstimmung mit Anhang III (Teil-66) ausgestellt wurde, erkennbar ist.
3. Das Dokument kann in Englisch oder in der Amtssprache des Mitgliedstaats der zuständigen Behörde ausgefüllt werden. Im letzteren Fall ist für jeden Lizenzinhaber, der die Lizenz außerhalb dieses Mitgliedstaats benötigt, eine zweite Ausfertigung in englischer Sprache beizulegen, um das Verständnis zum Zweck der gegenseitigen Anerkennung sicherzustellen.
4. Jeder Lizenzinhaber muss eine eindeutige Lizenznummer haben, die aus einer nationalen Kennung und einer alphanumerischen Bezeichnung besteht.
5. Die Reihenfolge der Seiten des Dokuments kann von der Reihenfolge dieses Musters abweichen und das Dokument muss nicht unbedingt Trennlinien aufweisen, solange die enthaltenen Informationen so angeordnet sind, dass das Layout jeder Seite eindeutig anhand des Formats des hierin enthaltenen Musters der Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen identifiziert werden kann.
6. Das Dokument ist von der zuständigen Behörde zu erstellen. Es kann jedoch auch von einem nach Anhang II (Teil-145) genehmigten Instandhaltungsbetrieb erstellt werden, sofern die zuständige Behörde dem zustimmt und die Erstellung gemäß einem im Handbuch des Instandhaltungsbetriebs nach Punkt 145.A.70 von Anhang II (Teil-145) festgelegten Verfahren erfolgt. In allen Fällen obliegt der zuständigen Behörde die Ausstellung des Dokuments.
7. Die Vornahme jeder Änderung einer bestehenden Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen obliegt der zuständigen Behörde. Die Änderung kann jedoch auch von einem nach Anhang II (Teil-145) genehmigten Instandhaltungsbetrieb vorgenommen werden, sofern die zuständige Behörde dem zustimmt und die Änderung gemäß einem in dem Handbuch des Instandhaltungsbetriebs nach Punkt 145.A.70 von Anhang II (Teil-145) festgelegten Verfahren erfolgt. In allen Fällen obliegt der zuständigen Behörde die Änderung des Dokuments.
8. Der Inhaber der Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen muss diese Lizenz in gutem Zustand halten und sicherstellen, dass keine unbefugten Einträge vorgenommen werden. Die Nichteinhaltung dieser Vorschrift kann dazu führen, dass die Lizenz ungültig wird oder der Lizenzinhaber das Recht verliert, Freigabebescheinigungen auszustellen. Sie kann auch zu einer strafrechtlichen Verfolgung nach nationalem Recht führen.
9. Die nach Anhang III (Teil-66) erteilte Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen wird von allen Mitgliedstaaten anerkannt und muss bei der Arbeitsaufnahme in einem anderen Mitgliedstaat nicht ausgetauscht werden.
10. Der Anhang zum EASA-Formblatt 26 ist fakultativ und darf nur dafür verwendet werden, unter nationale Vorschriften fallende Rechte einzutragen, die nicht von Anhang III (Teil-66) abgedeckt werden.
11. Bezüglich der Seite der Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen für die Luftfahrzeugmusterberechtigung steht es der zuständigen Behörde frei, diese Seite erst zum Zeitpunkt der Eintragung der ersten Luftfahrzeugmusterberechtigung auszustellen, wobei für mehrere Luftfahrzeugmusterberechtigungen entsprechend mehr Seiten ausgestellt werden müssen.
12. Unbeschadet Punkt 11 ist jede Seite im Format dieses Musters auszustellen und muss die für die betreffende Seite vorgeschriebenen Angaben enthalten.
13. In der Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen ist klar anzugeben, dass die vermerkten Einschränkungen Ausschlüsse aus dem Recht zur Erteilung von Freigabebescheinigungen sind. Gelten keine Einschränkungen, ist die Seite „EINSCHRÄNKUNGEN“ mit dem Vermerk „Keine Einschränkungen“ zu versehen.
14. Bei der Verwendung eines Vordrucks für die Ausstellung der Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen sind alle Felder für Kategorien, Unterkategorien oder Musterberechtigungen, die keinen Berechtigungseintrag enthalten, so zu kennzeichnen, dass daraus das Nichtvorhandensein der diesbezüglichen Berechtigung hervorgeht.“;

c) Das Formblatt 26 erhält folgende Fassung:

„I.
EUROPÄISCHE UNION (*)
[STAAT]
[NAME UND LOGO DER BEHÖRDE]

II.
Teil-66
LIZENZ FÜR DIE INSTANDHALTUNG
VON LUFTFAHRZEUGEN

III.
Lizenz Nr. [CODE DES Mitgliedstaats]
.66.[XXXX]

EASA-Formblatt 26 Ausgabe 5

IVa. Vollständiger Name des Inhabers:

IVb. Geburtsdatum und -ort:

V. Anschrift des Inhabers:

VI. Staatsangehörigkeit des Inhabers:

VII. Unterschrift des Inhabers:

III. Lizenz Nr.:

VIII. BEDINGUNGEN:

Diese Lizenz muss vom Inhaber unterzeichnet werden. Ihr muss ein Ausweisdokument, das ein Foto des Lizenzinhabers enthält, beiliegen.

Die Eintragung von Kategorien auf den Seiten mit der Überschrift „Teil-66 KATEGORIEN“ allein berechtigt den Inhaber nicht zur Ausstellung einer Freigabebeschneigung für ein Luftfahrzeug.

Wenn in dieser Lizenz eine Luftfahrzeugberechtigung eingetragen ist, erfüllt sie den Zweck von ICAO-Anhang 1.

Die Rechte des Inhabers dieser Lizenz sind durch die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 und insbesondere ihren Anhang III (Teil-66) vorgeschrieben.

Diese Lizenz bleibt gültig bis zu dem Datum, das auf der Seite „Einschränkungen“ festgelegt ist, es sei denn, sie wird vorher ausgesetzt oder widerrufen.

Die Rechte im Rahmen dieser Lizenz dürfen nur dann ausgeübt werden, wenn der Inhaber entweder in den vorangegangenen zwei Jahren eine sechsmonatige Erfahrung in der Instandhaltung gemäß den mit dieser Lizenz erteilten Rechten vorweisen kann oder die Voraussetzungen für die Erteilung der entsprechenden Rechte erfüllt.

III. Lizenz Nr.:

IX. Teil-66 KATEGORIEN

GÜLTIGKEIT	A	B1	B2	B2L	B3	L	C
Flugzeuge mit Turbinentriebwerk			entfällt		entfällt	entfällt	entfällt
Flugzeuge mit Kolbentriebwerk			entfällt		entfällt	entfällt	entfällt
Hubschrauber mit Turbinentriebwerk			entfällt		entfällt	entfällt	entfällt
Hubschrauber mit Kolbentriebwerk			entfällt		entfällt	entfällt	entfällt
Avionik	entfällt	entfällt			entfällt	entfällt	entfällt
Technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge	entfällt	entfällt	entfällt		entfällt	entfällt	
Andere als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge	entfällt	entfällt	entfällt		entfällt	entfällt	
Segelflugzeuge, Motorsegler, ELA1-Flugzeuge, Ballone und Luftschiffe	entfällt	entfällt	entfällt		entfällt		entfällt
Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter	entfällt	entfällt	entfällt			entfällt	entfällt

X. Unterschrift des Ausstellers und Datum:

XI. Dienstsiegel oder Stempel der ausstellenden Behörde:

III. Lizenz Nr.:

XII. TEIL-66 BERECHTIGUNGEN

Luftfahrzeugber- eichtigung/ Systemberech- tigungen	Kategorie/ Unterkategorie	Dienst- tempel und Datum

III. Lizenz Nr.:

XIII. TEIL-66 EINSCHRÄNKUNGEN

Gültig bis:

III. Lizenz Nr.:

Anhang zu EASA-Formblatt 26

XIV. NATIONALE RECHTE außerhalb des Anwendungsbereichs von Teil-66 gemäß [nationale Rechtsvorschrift] (Gültig nur in [Mitgliedstaat])

Dienststempel und Datum

III. Lizenz Nr.:

ABSICHTLICH FREI GELASSEN

26. Die folgenden Anlagen VII und VIII werden angefügt:

„Anlage VII

Erforderliche Grundkenntnisse für die Lizenz der Kategorie L für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen

Die Definitionen für die in dieser Anlage aufgeführten Stufen für das geforderte Wissen sind dieselben wie die in Punkt 1 von Anlage I von Anhang III (Teil-66) enthaltenen Definitionen.

Unterkategorien:	Die für jede Unterkategorie erforderlichen Module (siehe Entsprechungstabelle unten)
L1C: Segelflugzeuge in Verbundbauweise	1L, 2L, 3L, 5L, 7L und 12L
L1: Segelflugzeuge	1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L und 12L
L2C: Motorsegler in Verbundbauweise und ELA1-Flugzeuge in Verbundbauweise	1L, 2L, 3L, 5L, 7L, 8L und 12L
L2: Motorsegler und ELA1-Flugzeuge	1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L, 8L und 12L
L3H: Heißluftballone	1L, 2L, 3L, 9L und 12L
L3G: Gasballone	1L, 2L, 3L, 10L und 12L
L4H: Heißluft-Luftschiffe	1L, 2L, 3L, 8L, 9L, 11L und 12L
L4G: ELA2-Gas-Luftschiffe	1L, 2L, 3L, 8L, 10L, 11L und 12L
L5: Gas-Luftschiffe oberhalb ELA2	Erforderliches Grundwissen für eine beliebige B1-Unterkategorie zuzüglich 8L (für B1.1 und B1.3), 10L, 11L und 12L

INHALT

Modul-Bezeichnung

1L „Grundwissen“

2L „Menschliche Faktoren“

3L „Luftrecht“

4L „Luftfahrzeugzellen in Holzbauweise/in gewebebespannter Metallrohrbauweise“

5L „Luftfahrzeugzellen in Verbundbauweise“

6L „Luftfahrzeugzellen in Metallbauweise“

7L „Luftfahrzeugzellen allgemein“

8L „Triebwerk“

9L „Heißluftballon/Heißluft-Luftschiff“

10L „Gasballon/Gas-Luftschiff (frei/gefesselt)“

11L „Heißluft/Gas-Luftschiffe“

12L „Funk/ELT/Transponder/Instrumente“

MODUL 1L — GRUNDWISSEN

	Stufe
<p>1L.1 Mathematik</p> <p>Arithmetik</p> <ul style="list-style-type: none"> — Begriffe und Zeichen der Arithmetik; — Methoden der Multiplikation und Division; — Brüche und Dezimalzahlen; — Faktoren und Vielfache; — Gewichte, Maße und Umrechnungsfaktoren; — Verhältnis und Proportion; — Durchschnitt und Prozente; — Flächen, Volumen, Quadrate und Würfel. <p>Algebra</p> <ul style="list-style-type: none"> — Zur Bewertung einfacher algebraischer Ausdrücke: Addition, Subtraktion, Multiplikation und Division; — Verwendung von Klammern; — einfache algebraische Brüche. <p>Geometrie</p> <ul style="list-style-type: none"> — Einfache geometrische Konstruktionen; — Grafische Darstellung: Art und Anwendungen von Grafiken. 	1
<p>1L.2 Physik</p> <p>Materie</p> <ul style="list-style-type: none"> — Natur der Materie: die chemischen Elemente; — Chemische Verbindungen; — Aggregatzustände: fest, flüssig und gasförmig; — Zustandsänderungen. <p>Mechanik</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kräfte, Momente und Kräftepaare, Darstellung als Vektoren; — Schwerpunkt; — Spannung, Kompression, Scherung und Torsion; — Natur und Eigenschaften von festen, flüssigen und gasförmigen Stoffen. <p>Temperatur</p> <ul style="list-style-type: none"> — Thermometer und Temperaturskalen: Celsius, Fahrenheit und Kelvin; — Wärmedefinition. 	1
<p>1L.3 Elektrik</p> <p>Gleichstromkreise</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ohmsches Gesetz, erstes und zweites Kirchhoffsches Gesetz; — Bedeutung des Innenwiderstands einer Spannungsquelle; — Widerstand (physikalische Größe)/Widerstand (Bauteil); — Widerstandsfarbcodes, Werte und Toleranzen, Vorzugswerte, Wattennennleistung; — Serien- und Parallelschaltungen von Widerständen. 	1
<p>1L.4 Aerodynamik/Aerostatik</p> <p>Internationale Standardatmosphäre (ISA), Anwendung auf die Aerodynamik und Aerostatik.</p>	1

	Stufe
<p>Aerodynamik</p> <ul style="list-style-type: none"> — Luftströmung um einen Körper; — Grenzschicht, Laminar- und Turbulenzströmung; — Schub, Gewicht, aerodynamische Resultierende; — Erzeugung von Auftrieb und Widerstand: Anstellwinkel, Polarkurve, Strömungsabriss. <p>Aerostatik</p> <p>Hülleneffekte, Windeffekte, Höhen- und Temperatureffekte.</p>	
<p>1L.5 Arbeitssicherheit und Umweltschutz;</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sichere Arbeitsverfahren und Vorsichtsmaßnahmen bei der Arbeit mit Strom, Gasen (insbesondere Sauerstoff), Ölen und Chemikalien; — Kennzeichnung, Lagerung und Entsorgung von (für die Sicherheit und die Umwelt) gefährlichen Stoffen; — Abhilfemaßnahmen im Falle eines Feuers oder eines anderen Unfalls mit einer oder mehreren Gefahren, einschließlich Kenntnisse über Löschmittel. 	2

MODUL 2L — MENSCHLICHE FAKTOREN

	Stufe
<p>2L.1 Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> — Notwendigkeit der Berücksichtigung menschlicher Faktoren; — auf menschliche Faktoren/menschliche Fehler zurückzuführende Zwischenfälle; — „Murphy's Law“. 	1
<p>2L.2 Menschliches Leistungsvermögen und dessen Grenzen</p> <p>Sehen, Hören, Informationsverarbeitung, Aufmerksamkeit und Wahrnehmung, Gedächtnis.</p>	1
<p>2L.3 Sozialpsychologie</p> <p>Verantwortung, Motivation, Gruppendruck, Teamarbeit.</p>	1
<p>2L.4 Leistungsbeeinflussende Faktoren</p> <p>Fitness/Gesundheit, Stress, Schlaf, Müdigkeit, Alkohol, Medikamente, Drogenmissbrauch.</p>	1
<p>2L.5 Physische Umgebung</p> <p>Arbeitsumfeld (Klima, Lärm, Beleuchtung).</p>	1

MODUL 3L — LUFTRECHT

	Stufe
<p>3L.1 Rechtsrahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Rolle der Europäischen Kommission, der EASA und der nationalen Luftfahrtbehörden; — Anwendbare Teile von Teil-M und Teil-66. 	1
<p>3L.2 Reparaturen und Modifikationen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Genehmigung von Änderungen (Reparaturen und Modifikationen); — Standardänderungen und Standardreparaturen. 	2
<p>3L.3 Instandhaltungsunterlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Lufttüchtigkeitsanweisungen (AD), Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) (AMM, IPC, usw.); — Flughandbuch; — Instandhaltungsaufzeichnungen. 	2

MODUL 4L – LUFTFAHRZEUGZELLEN IN HOLZBAUWEISE/IN GEWEBEBESPANNTER METALLROHRBAUWEISE

	Stufe
<p>4L.1 Luftfahrzeugzellen in Holzbauweise/in gewebebespannter Metallrohrbauweise</p> <ul style="list-style-type: none"> — Holz, Sperrholz, Klebstoffe, Konservierung, Stromleitung, Eigenschaften, Bearbeitung; — Bespannung (Bespannungsmaterialien, Klebstoffe und Decklacke, natürliche und synthetische Bespannungsmaterialien und Klebstoffe); — Lackierung, Montage und Reparaturverfahren; — Erkennung von Schäden aufgrund der Überlastung von Strukturen aus Holz, Metallrohren und Gewebe; — Alterung von Holzkomponenten und Bespannungsmaterialien; — Rissprüfung (optisches Verfahren, z. B. Vergrößerungsglas) von Metallkomponenten; Korrosion und präventive Verfahren; Gesundheits- und Brandschutz. 	2
<p>4L.2 Material</p> <ul style="list-style-type: none"> — Holzarten, Stabilität und Bearbeitungseigenschaften; — Rohre und Beschläge aus Stahl und Leichtmetall; Bruchprüfungen von Schweißnähten; — Kunststoffe (Überblick, Verständnis der Eigenschaften); — Farben, Entfernung von Farben; — Leime, Klebstoffe; — Bespannungsmaterialien und –technologien (natürliche und synthetische Polymere). 	2
<p>4L.3 Erkennen von Schäden</p> <ul style="list-style-type: none"> — Überlastung von Strukturen aus Holz, Metallrohren und Gewebe; — Lastübertragungen; — Ermüdungsfestigkeit und Rissprüfung. 	3
<p>4L.4 Durchführung praktischer Tätigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sichern von Stiften, Schrauben, Kronenmuttern, Spannschrauben; — Spleissung mit Kauschen — Nicopress- und Taluritreparaturen; — Reparatur von Bespannungsmaterialien; — Reparatur von transparenten Materialien; — Reparaturübungen (Sperrholz, Stringer, Leisten, Außenhaut); — Aufrüsten von Luftfahrzeugen. Berechnung des Massenausgleichs von Steuerflächen und Ruderausschlägen, Messung der Bedienkräfte; — Durchführung von 100-Stunden/Jahresinspektionen an einer Luftfahrzeugzelle in Holzbauweise oder in gewebebespannter Metallrohrbauweise. 	2

MODUL 5L — LUFTFAHRZEUGZELLEN IN VERBUNDBAUWEISE

	Stufe
<p>5L.1 Luftfahrzeugzellen aus faserverstärktem Kunststoff (FVK)</p> <ul style="list-style-type: none"> — Grundlagen der FVK-Bauweise; — Harze (Epoxid, Polyester, Phenol, Vinylester); — Verstärkungsstoffe Glas-, Aramid- und Kohlenstofffasern, Eigenschaften; — Füllstoffe; — Stützkerne (Balsa, Waben, Schaumstoff); — Bauweise, Lastübertragungen (reine FVK-Schale, Sandwich); 	2

	Stufe
<ul style="list-style-type: none"> — Erkennen von Schäden bei der Überbeanspruchung von Komponenten; — Verfahren für FVK-Projekte (entsprechend dem Instandhaltungsbetriebshandbuch), einschließlich Lagerbedingungen für das Material. 	
<p>5L.2 Material</p> <ul style="list-style-type: none"> — Thermoplasten; thermoplastische Polymere, Katalysatoren; — Verständnis der Eigenschaften, der Bearbeitungstechnologien, Lösen, Verbinden, Schweißen; — FVK-Harze: Epoxid, Polyester, Vinylester, Phenole; — Verstärkungsmaterialien; — Von der Grundfaser bis zu Filamenten (Ausgangsprodukt, Finish), Webmuster; — Eigenschaften einzelner Verstärkungsmaterialien (E-Glasfaser, Aramidfaser, Kohlenstofffaser); — Problem mit Systemen aus unterschiedlichen Materialien, Matrix; — Adhäsion/Kohäsion, unterschiedliches Verhalten von Fasermaterialien; — Füllmaterial und Pigmente; — Technische Anforderungen an Füllmaterial; — Veränderte Eigenschaften der Harzzusammensetzung durch den Einsatz von E-Glas, Mikroballon, Aerosole, Baumwolle, Mineralien, Metallpulver, organische Stoffe; — Decklack und Reparaturtechnologien; — Stützstoffe; — Waben (Papier, FVK, Metall), Balsaholz, Divinyzelle (Contizell), Entwicklungstrends. 	2
<p>5L.3 Montage von Luftfahrzeugzellen aus faserverstärkten Verbundstrukturen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Reine Schale; — Sandwich; — Montage von Tragflächen, Rumpf und Steuerflächen. 	2
<p>5L.4 Erkennen von Schäden</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verhalten der FVK-Komponenten bei Überbeanspruchung; — Erkennen von Delaminationen, losen Klebestellen; — Biegefrequenz von Tragflächen; — Lastübertragungen; — reib- und formschlüssige Verbindung; — Ermüdungsfestigkeit und Korrosion von Metallteilen; — Kleben von Metall, Oberflächenbearbeitung von Stahl- und Aluminiumkomponenten während des Klebens mit faserverstärktem Kunststoff. 	3
<p>5L.5 Formherstellung</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gips- und Keramikformen; — GFK-Formen, Deckschicht, Verstärkungsmaterialien, Steifigkeitsprobleme; — Metallformen; — Positive und Negative. 	2
<p>5L.6 Durchführung praktischer Tätigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sichern von Stiften, Schrauben, Kronenmuttern, Spannschrauben; — Spleissung mit Kauschen — Nicopress- und Taluritreparaturen; — Reparatur von Bespannungsmaterialien; — Reparatur von reinen FVK-Schalen; 	2

	Stufe
<ul style="list-style-type: none"> — Formherstellung/Formen einer Komponente (z. B. Rumpfnase, Fahrwerksverkleidung, Flügelspitze und Winglet); — Reparatur von Sandwich-Schalen mit beschädigter Innen- und Außenlage; — Reparatur einer Sandwich-Schale mit Vakuumtechnik; — Reparatur transparenter Kunststoffe (Acrylglas) mit Ein- und Zweikomponentenklebern; — Verklebung zwischen transparenten Materialien und deren Rahmen; — Tempern von transparenten Materialien und anderen Komponenten; — Durchführung von Reparaturen an Bauteilen in Sandwichbauweise (geringfügige Reparatur < 20 cm); — Aufrüsten von Luftfahrzeugen. Berechnung des Massenausgleichs von Steuerflächen und Ruderausschlägen, Messung der Bedienkräfte; — Durchführung von 100-Stunden/Jahresinspektionen bei einer FVK-Luftfahrzeugzelle. 	

MODUL 6L — LUFTFAHRZEUGZELLEN IN METALLBAUWEISE

	Stufe
<p>6L.1 Luftfahrzeugzellen in Metallbauweise</p> <ul style="list-style-type: none"> — Metallische Materialien und Halbfertigprodukte, Bearbeitungsverfahren; — Ermüdungsfestigkeit und Rissprüfung. — Montage von Metallkomponenten, Nietverbindungen, Klebeverbindungen — Erkennen von Schäden an überbeanspruchten Komponenten, Korrosionseffekte; — Gesundheits- und Brandschutz. 	2
<p>6L.2 Material</p> <ul style="list-style-type: none"> — Stahl und Stahllegierungen; — Leichtmetalle und Leichtmetalllegierungen; — Nietmaterialien; — Kunststoffe; — Lacke und Farben; — Metallkleber; — Korrosionsarten; — Spannungsmaterialien und -technologien (natürliche und synthetische Polymere). 	2
<p>6L.3 Erkennen von Schäden</p> <ul style="list-style-type: none"> — Überbeanspruchte Luftfahrzeugzellen in Metallbauweise, Nivellieren, Symmetriemessung; — Lastübertragungen; — Ermüdungsfestigkeit und Rissprüfung. — Erkennen loser Nietverbindungen. 	3
<p>6L.4 Montage von Luftfahrzeugzellen in Metall- und Verbundbauweise</p> <ul style="list-style-type: none"> — Außenhaut; — Spanten; — Stringer und Längsträger; — Spantenkonstruktion; — Probleme mit Konstruktionen aus unterschiedlichen Materialien. 	2
<p>6L.5 Verbindungselemente</p> <ul style="list-style-type: none"> — Klassifizierung von Passungen und Abständen; — metrische und Empire-Maßsysteme; — Bolzen mit Übermaß. 	2

	Stufe
<p>6L.6 Durchführung praktischer Tätigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sichern von Stiften, Schrauben, Kronenmuttern, Spannschrauben; — Spleissung mit Kauschen — Nicopress- und Taluritreparaturen; — Reparatur von Bespannungsmaterialien, Oberflächenschäden, Bohrtechniken; — Reparatur von transparenten Materialien; — Zuschneiden von Blechen (Aluminium und Leichtmetalllegierungen, Stahl und Stahllegierungen); — Falzen, Biegen, Abkanten, Treiben, Glätten, Sicken; — Reparaturnieten von Luftfahrzeugzellen in Metallbauweise nach Reparaturanweisungen oder Zeichnungen; — Bewerten von Nietfehlern; — Aufrüsten von Luftfahrzeugen. Berechnung des Massenausgleichs von Steuerflächen und Ruder-ausschlägen, Messung der Bedienkräfte; — Durchführung von 100-Stunden/Jahresinspektionen bei einer Luftfahrzeugzelle in Metallbauweise. 	2
MODUL 7L — LUFTFAHRZEUGZELLEN ALLGEMEIN	
	Stufe
<p>7L.1 Steuerung</p> <ul style="list-style-type: none"> — Steuerung im Cockpit: Bedienhebel im Cockpit, Farbmarkierungen, Form der Bedienelemente; — Steuerflächen, Landeklappen, Oberflächen der Luftbremsen, Steuerungen, Scharniere, Lager, Halterungen, Steuerstangen, Umlenkhebel, Ruderhörner, Umlenkrollen, Steuerseile, Ketten, Rohre, Walzen, Schienen, Spindelantriebe, Oberflächen, Freigängigkeit, Schmierstoffe, Dämpfungsflächen, Massenausgleich; — Überlagerung von Steuerungen: Querruder-Landeklappen, Bremsklappen-Landeklappen; — Trimmssysteme. 	3
<p>7L.2 Luftfahrzeugzellensystem</p> <ul style="list-style-type: none"> — Fahrwerk: Besonderheiten des Fahrwerks und Stoßdämpfers, Ausfahrmechanismus, Bremsen, Trommel-, Scheibenbremse, Rad, Reifen und Einfahrmechanismus, elektrisches Einfahren, Notverfahren; — Verbindungspunkte von Tragfläche und Rumpf, Verbindungspunkte von Leitwerk (Höhen- und Seitenleitwerk) und Rumpf, Steuerflächen-Anschlusspunkte; — Zulässige Instandhaltungsmaßnahmen; — Schleppen: Schlepp-/Anhebemechanismus; — Kabine: Sitze und Sicherheitsgurte, Kabinengestaltung, Frontscheibe, Fenster, Beschilderung, Gepäckraum, Steuerung im Cockpit, Kabinenbelüftung, Gebläse; — Wasserballast: Wasserbehälter, Leitungen, Ventile, Ablässe, Be-/Entlüftung, Tests; — Kraftstoffanlage: Tanks, Leitungen, Filter, Be-/Entlüftung, Ablässe, Befüllung, Tankwahlventil, Pumpen, Anzeigen, Tests, Anschlüsse; — Hydraulik: Auslegung, Akkumulatoren, Druck- und Kraftverteilung, Anzeigen; — Flüssigkeiten und Gas: Hydraulik, sonstige Flüssigkeiten, Niveau, Behälter, Leitungen, Ventile, Filter; — Schutz: Brandschotte, Brandschutz, Blitzschutz-Potenzialausgleich, Spannschrauben, Schließvorrichtungen, statische Ableitungen. 	2
<p>7L.3 Verbindungselemente</p> <ul style="list-style-type: none"> — Zuverlässigkeit von Stiften, Nieten, Schrauben; — Steuerkabel, Spannschrauben; — Schnellkupplungen (L'Hotellier, SZD, Polen). 	2

	Stufe
7L.4 Sicherungselemente — Zulässigkeit von Sicherungsverfahren, Sicherungsstifte, Federstahlstifte, Sicherungsdraht, Stopp-Muttern, Farbe; — Schnellkupplungen.	2
7L.5 Ermittlung von Gewicht und Schwerpunkt	2
7L.6 Rettungssysteme	2
7L.7 Bordmodule — Staudrucksystem, Vakuumsystem/dynamisches System, hydrostatischer Test; — Fluginstrumente: Fahrtmesser, Höhenmesser, Variometer, Anschluss und Funktion, Markierungen; — Anordnung und Anzeigen, Bedienpanel, Stromkabel; — Kreisel, Filter, Anzeigeeinstrumente; Funktionsprüfung; — Magnetkompass: Einbau und Kompensieren; — Segelflugzeuge. akustisches Variometer, Flugdatenschreiber, Zusammenstoßwarnanlage; — Sauerstoffsystem.	2
7L.8 Einbau und Anschlüsse von Bordmodulen — Fluginstrumente, Einbauanforderungen (Notlandebedingungen nach CS-22); — Elektrische Verkabelung, Spannungsquellen, Akkumulatorenarten, elektrische Parameter, Stromgenerator, Schutzschalter, Energiebilanz, Erdung, Verbindungen, Anschlüsse, Warnungen, Sicherungen, Lampen, Beleuchtung, Schalter, Voltmeter, Amperemeter, elektrische Anzeigen.	2
7L.9 Kolbenantrieb Schnittstelle zwischen Triebwerk und Luftfahrzeugzelle.	2
7L.10 Propeller — Kontrolle; — Austausch; — Auswuchten;	2
7L.11 Einfahrssystem — Kontrolle der Propellerstellung; — Einfahrvorrichtung des Triebwerks und/oder des Propellers.	2
7L.12 Physische Inspektionsverfahren — Reinigung, Verwendung von Licht und Spiegeln; — Messgeräte; — Messung von Steuerausschlägen; — Drehmoment von Schrauben und Bolzen; — Abnutzung von Lagern; — Prüfgeräte; — Kalibrierung der Messgeräte.	2
MODUL 8L — TRIEBWERK	
	Stufe
8L.1 Lärmgrenzwerte — Erklärung des Begriffs des „Geräuschpegels“; — Lärmbescheinigung; — Verbesserte Schalldämmung — Möglichkeiten der Verringerung von Geräuschemissionen.	1

	Stufe
<p>8L.2 Kolbenmotoren</p> <ul style="list-style-type: none"> — Viertakt-Ottomotor, luftgekühlter Motor, flüssigkeitsgekühlter Motor; — Zweitakt-Motor; — Kreiskolbenmotor; — Effizienz und Einflussfaktoren (Druck-Volumen-Diagramm, Leistungskurve); — Lärmdämmungsgeräte. 	2
<p>8L.3 Propeller</p> <ul style="list-style-type: none"> — Blatt, Spinner, Rückplatte, Druckspeicher, Nabe; — Bedienung des Propellers; — Verstellpropeller, am Boden und im Flug verstellbare Propeller – mechanisch, elektrisch und hydraulisch; — Auswuchten (statisch, dynamisch); — Lärmprobleme. 	2
<p>8L.4 Triebwerkssteuerungen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Mechanische Steuerungen; — Elektrische Steuerungen; — Tankanzeigen; — Funktionen, Merkmale, typische Fehler und Fehlermeldungen. 	2
<p>8L.5 Schläuche</p> <ul style="list-style-type: none"> — Material und Bearbeitung von Kraftstoff- und Ölschläuchen; — Kontrolle der Lebensdauer. 	2
<p>8L.6 Zubehörteile</p> <ul style="list-style-type: none"> — Betrieb der Magnetzündung; — Kontrolle der Instandhaltungsgrenzen; — Funktion von Vergasern; — Instandhaltungsanweisungen zu charakteristischen Merkmalen; — Elektrische Brennstoffpumpen; — Betrieb von Propellerreglern; — Elektrische Propellerregelung; — Hydraulische Propellerregelung; 	2
<p>8L.7 Zündung</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bauweisen: Spulenzündung, Magnetzündung und Thyristorzündung; — Leistungsfähigkeit der Zündung und Vorheizsystem; — Zündungsmodule und Vorheizsystem; — Prüfen und Testen einer Zündkerze. 	2
<p>8L.8 Einlasssysteme und Abgasanlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Funktion und Montage; — Einbau von Schalldämpfern und Heizgeräten; — Gondeln und Triebwerksverkleidungen; — Prüfen und Testen; — CO-Emissionstest. 	2

	Stufe
<p>8L.9 Kraftstoffe und Schmierstoffe</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kraftstoffmerkmale; — Kennzeichnung, umweltfreundliche Lagerung; — Mineralische und synthetische Schmieröle und deren Parameter: Kennzeichnung und Merkmale, Anwendung; — Umweltfreundliche Lagerung und ordnungsgemäße Entsorgung von Altöl. 	2
<p>8L.10 Dokumentation</p> <ul style="list-style-type: none"> — Unterlagen des Triebwerks- und Propellerherstellers; — Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA); — Flughandbücher (AFM) und Luftfahrzeugwartungshandbücher (AMM); — Zeit zwischen Überholungen (TBO); — Lufttüchtigkeitsanweisungen (LTA/AD), technische Anmerkungen und Service Bulletins. 	2
<p>8L.11 Anschauungsmaterial</p> <ul style="list-style-type: none"> — Zylindereinheit mit Ventil; — Vergaser; — Hochspannungsmagnet; — Differentialdruckprüfer für Zylinder; — Überhitzte/beschädigte Kolben; — Zündkerzen unterschiedlich betriebener Motoren. 	2
<p>8L.12 Praktische Erfahrung</p> <ul style="list-style-type: none"> — Arbeitssicherheit / Unfallverhütung (Umgang mit Kraftstoffen und Schmierstoffen, Triebwerksstart); — Justieren der Triebwerksteuerstangen und Bowdenzüge; — Einstellung der Leerlaufdrehzahl; — Kontrolle und Einstellung des Zündzeitpunkts; — Funktionsprüfung der Magneten; — Kontrolle der Zündanlage; — Prüfen und Reinigen von Zündkerzen; — Durchführung der in der 100-Stunden/Jahresinspektion eines Flugzeuges enthaltenen Triebwerksaufgaben — Prüfen der Kompression; — Statischer Test und Bewertung des Triebwerklaufts; — Dokumentation der Instandhaltungsarbeiten, einschließlich des Austauschs von Komponenten. 	2
<p>8L.13 Gaswechsel bei Verbrennungsmotoren</p> <ul style="list-style-type: none"> — Viertakt-Hubkolbenmotor und Steuereinheiten; — Energieverluste; — Einstellung des Zündzeitpunktes; — Durchflussverhalten von Steuereinheiten; — Wankelmotor und Steuereinheiten; — Zweitaktmotor und Steuereinheiten; — Gasaustausch; — Lader; — Leerlaufbereich und Leistungsspektrum. 	2

	Stufe
<p>8L.14 Zündung, Verbrennung und Kraftstoffe</p> <ul style="list-style-type: none"> — Zündung; — Zündkerzen; — Zündsystem; — Verbrennungsvorgang; — Normale Verbrennung; — Wirkungsgrad und mittlerer Druck; — Klopfen des Motors und Oktanzahl; — Brennkammerformen; — Kraftstoff/Luft-Gemisch im Vergaser; — Vergaserprinzip, Vergasergleichung; — Einfacher Vergaser; — Probleme des einfachen Vergasers und ihre Lösung; — Vergasermodele; — Kraftstoff/Luft-Gemisch bei Einspritzung; — Mechanische Einspritzsteuerung; — Elektronische Einspritzsteuerung; — Kontinuierliche Einspritzung; — Vergleich Vergaser - Einspritzung. 	2
<p>8L.15 Fluginstrumente in Luftfahrzeugen mit Einspritzmotoren</p> <ul style="list-style-type: none"> — Besondere Fluginstrumente (Einspritzmotor); — Interpretation der Angaben in einer statischen Prüfung; — Interpretation der Angaben im Flug in verschiedenen Flughöhen. 	2
<p>8L.16 Instandhaltung von Luftfahrzeugen mit Einspritzmotoren</p> <ul style="list-style-type: none"> — Dokumentation, Herstellerunterlagen, usw.; — Allgemeine Instandhaltungsanweisungen (auf Stundenbasis); — Funktionsprüfungen; — Testlauf am Boden; — Testflug; — Suche von Fehlern im Einspritzsystem und deren Behebung. 	2
<p>8L.17 Arbeitssicherheit und Sicherheitsbestimmungen</p> <p>Arbeitssicherheit und Sicherheitsbestimmungen für Arbeiten an Einspritzsystemen.</p>	2
<p>8L.18 Bildliche Darstellungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Vergaser; — Komponenten des Einspritzsystems; — Luftfahrzeug mit Einspritzmotor; — Werkzeug für Arbeiten an Einspritzsystemen. 	2
<p>8L.19 Elektrischer Antrieb</p> <ul style="list-style-type: none"> — Energiesystem, Akkumulatoren, Einbau; — Elektromotor; — Prüfung von Wärme, Geräuschen und Vibrationen; — Prüfung von Spulen; — Elektrische Leitungen und Kontrollsysteme; 	2

	Stufe
<ul style="list-style-type: none"> — Ausfahr- und Einfahrssysteme der Triebwerkspylone; — Bremssysteme für den Motor / Propeller — Motorbelüftungssysteme; — Praktische Erfahrung von 100-Stunden/Jahresinspektionen. 	
<p>8L.20 Düsenantrieb</p> <ul style="list-style-type: none"> — Motoreinbau; — Ausfahr- und Einfahrssysteme der Triebwerkspylone; — Brandschutz; — Kraftstoff- und Schmiersysteme; — Motorstartsysteme, Startunterstützung durch Gas; — Bewertung von Motorschäden; — Motorwartung; — Aus-, Wiedereinbau und Prüfung des Motors; — Praktische Erfahrung mit Zustands-/ Laufzeit- / Jahresinspektionen; — Zustandsinspektionen. 	2
8L.21 Digitale Triebwerksteuerung (FADEC)	2

MODUL 9L „HEISSLUFT- BALLON/LUFTSCHIFF“

	Stufe
<p>9L.1 Grundsätze und Montage von Heißluftballonen/Heißluft-Luftschiffen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Montage und Einzelteile; — Hüllen; — Hüllenmaterialien; — Hüllensysteme; — Herkömmliche Formen und Sonderformen; — Kraftstoffanlage; — Brenner, Brennerrahmen und Brenneraufhängung; — Druckgasbehälter und Druckgasleitung; — Korb und alternative Bauteile (Sitze); — Aufrüstzubehör; — Instandhaltungs- und Wartungsaufgaben; — Jahres/100-Stunden-Inspektion; — Bordbücher; — Flughandbücher (AFM) und Luftfahrzeugwartungshandbücher (AMM); — Aufrüstung und Vorbereitung zum Start (Startfesselung); — Start. 	3
<p>9L.2 Praktische Ausbildung</p> <p>Betriebskontrollen, Instandhaltungs- und Wartungsaufgaben (gemäß Flughandbuch).</p>	3
<p>9L.3 Hülle</p> <ul style="list-style-type: none"> — Stoffe; — Nähte; — Lastbänder, Reißsicherung; — Kronenringe; 	3

	Stufe
<ul style="list-style-type: none"> — Parachute-Ventil und Schnellentleerungssysteme; — Reißbahn; — Drehventil; — Membrane/Luftleitungssysteme (Sonderformen und Luftschiffe); — Umlenkrollen; — Steuer- und Sicherungsleinen; — Knoten; — Temperaturmessstreifen, Temperaturmarkierung, Hüllenthermometer; — Hüllenseile; — Beschläge, Karabinerhaken. 	
<p>9L.4 Brenner und Kraftstoffsystem</p> <ul style="list-style-type: none"> — Heizspiralen; — Fahr-, Flüssiggasentnahme- und Pilotflammenventile; — Brenner/Düsen; — Zündflammen/Verdampfer/Düsen; — Brennerrahmen; — Kraftstoff/Druckgasleitungen/-schläuche; — Kraftstoff-/Druckgasbehälter, Ventile und Beschläge. 	3
<p>9L.5 Korb und Korbaufhängung (einschl. alternativer Bauteile)</p> <ul style="list-style-type: none"> — Korbbarten (einschl. alternativer Bauteile); — Korbmaterialien: Peddigrohr und Weide, Leder, Holz, Polstermaterial, Halteseile; — Sitze, Rollen; — Karabinerhaken, Schäkel und Stifte; — Brennerhaltestangen; — Haltebänder für die Druckgasbehälter; — Zubehör. 	3
<p>9L.6 Ausrüstung</p> <ul style="list-style-type: none"> — Feuerlöscher, Löschdecke; — Instrumente (einfach oder kombiniert). 	3
<p>9L.7 Kleinere Reparaturen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Nähen; — Kleben; — kleine Korbgeflechtausbesserungen. 	3
<p>9L.8 Verfahren für die physische Inspektion</p> <ul style="list-style-type: none"> — Reinigung, Verwendung von Licht und Spiegeln; — Messgeräte; — Messung von Steuerausschlägen (nur Luftschiffe); — Drehmoment von Schrauben und Bolzen; — Abnutzung von Lagern (nur Luftschiffe); — Prüfgeräte; — Kalibrierung der Messgeräte. — Test des Hüllensoffs. 	2

MODUL 10L „GASBALLON/GAS-LUFTSCHIFF (frei/gefesselt)“

	Stufe
10L.1 Grundsätze und Montage von Gasballonen/Gas-Luftschiffen — Montage von Einzelteilen; — Hüllen- und Netzmaterial; — Hülle, Reißbahn, Notöffnung, Seile und Gurte; — Festes Gasventil; — Flexibles Gasventil (Parachute); — Netz; — Lastring; — Korb und Zubehör (einschließlich alternativer Bauteile); — elektrostatische Entladungspfade; — Halteleine und Schlepptau; — Instandhaltung und Wartung; — Jahresinspektion; — Flugunterlagen; — Flughandbücher (AFM) und Luftfahrzeugwartungshandbücher (AMM); — Aufrüstung und Vorbereitung zum Start — Start.	3
10L.2 Praktische Ausbildung — Betriebskontrollen; — Instandhaltungs- und Wartungsaufgaben (nach AMM und AFM); — Sicherheitsvorschriften bei der Verwendung von Wasserstoff als Traggas.	3
10L.3 Hülle — Stoffe; — Pole und Polverstärkung; — Reißbahn und Reißleine; — Parachute und Sicherungsleinen; — Ventile und Seile; — Füllansatz, Pöschelring und Seile; — elektrostatische Entladungspfade;	3
10L.4 Ventil — Federn; — Dichtungen; — Schraubmuffen; — Steuerleitungen; — elektrostatische Entladungspfade;	3
10L. Netz oder Aufrüsten (ohne Netz) — Arten von Netzen und anderen Leinen; — Maschengrößen und Winkel; — Netzring; — Knüpfmethoden; — elektrostatische Entladungspfade;	3

	Stufe
10L.6 Lastring	3
10L.7 Korb (einschließlich alternativer Bauteile) — Korbarten (einschließlich alternativer Bauteile) — Stropps und Knebel; — Ballastsystem (Taschen und Halterungen); — elektrostatische Entladungspfade;	3
10L.8 Reißleine und Ventelseile	3
10L.9 Halteleine und Schlepptau	3
10L.10 Kleinere Reparaturen — Kleben; — Spleißen von Hanfseilen.	3
10L.11 Ausrüstung Instrumente (einfach oder kombiniert).	3
10L.12 Fesselseil (nur gefesselte Gasballone) — Seilarten; — Hinnehmbare Beschädigung des Seils; — Seilrolle; — Seilklemmen.	3
10L.13 Winde (nur gefesselte Gasballone) — Arten von Winden; — Mechanisches System; — Elektrisches System; — Notsystem; — Bodenverankerung/Auflastung der Winde	3
10L.14 Verfahren für die physische Inspektion — Reinigung, Verwendung von Licht und Spiegeln; — Messgeräte; — Messung von Steuerausschlägen (nur Luftschiffe); — Drehmoment von Schrauben und Bolzen; — Abnutzung von Lagern (nur Luftschiffe); — Prüfgeräte; — Kalibrierung der Messgeräte. — Test des Hüllenstoffs.	2

MODULE 11L „HEISSLUFT-LUFTSCHIFFE/GASLUFTSCHIFFE“

	Stufe
11L.1 Grundsätze und Montage von kleinen Luftschiffen — Hülle, Ballonett; — Ventile, Öffnungen; — Gondel; — Antrieb; — Flughandbücher (AFM) und Luftfahrzeugwartungshandbücher (AMM); — Aufrüstung und Vorbereitung zum Start.	3

	Stufe
11L.2 Praktische Ausbildung — Betriebskontrollen; — Instandhaltungs- und Wartungsaufgaben (nach AMM und AFM);	3
11L.3 Hülle — Stoffe; — Reißbahn und Reifleinie; — Ventile; — Aufhängungssystem.	3
11L.4 Gondel (einschließlich alternativer Bauteile) — Gondelart (einschließlich alternativer Bauteile); — Art und Materialien der Luftfahrzeugzellen; — Erkennen von Schäden.	3
11L.5 Elektrische Anlage — Grundlagen bordseitiger Stromkreise; — Spannungsquellen (Akkumulatoren, Befestigung, Belüftung, Korrosion); — Akkumulatoren aus Blei, Nickel-Cadmium (NiCd) oder Sonstigem, Trockenbatterien; — Generatoren; — elektrische Verkabelung, Anschlüsse; — Sicherungen; — Externe Spannungsquelle; — Energiebilanz.	3
11L.6 Antrieb — Kraftstoffanlage: Tanks, Leitungen, Filter, Be-/Entlüftung, Ablässe, Befüllung, Tankwahlventil, Pumpen, Anzeigen, Tests, Anschlüsse; — Antriebsinstrumente; — Grundlagen der Messung und Instrumente; — Drehzahlmessung; — Druckmessung; — Temperaturmessung; — Messung des verfügbaren Kraftstoffs/Durchflusses.	3
11L.7 Ausrüstung — Feuerlöscher, Löschdecke; — Instrumente (einfach oder kombiniert).	3

MODUL 12L „FUNKGERÄT/ELT/TRANSPONDER/INSTRUMENTE“

	Stufe
12L.1 Funk/ELT — Kanalabstand; — Prüfung der Grundfunktionen; — Batterien; — Anforderungen an Tests und Wartung	2

	Stufe
12L.2 Transponder — Basisbetrieb; — Typische tragbare Konfiguration, einschließlich Antenne; — Erläuterung der Modi A, C, S; — Anforderungen an Tests und Wartung	2
12L.3 Instrumente — Hand-Höhenmesser/Variometer; — Batterien; — Prüfung der Grundfunktionen.	2

Anlage VIII

Grundlagenprüfungsstandard für die Lizenz der Kategorie L für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen

- (a) Für Prüfungen des in Anlage VII geforderten Grundwissens gilt folgende Standardisierungsgrundlage:
- i) Alle Prüfungen müssen unter Verwendung von Auswahlfragen nach dem in Punkt (ii) festgelegten Format durchgeführt werden. Die falschen Alternativantworten müssen für nicht Fachkundige gleichermaßen plausibel erscheinen. Sämtliche Alternativantworten müssen sich eindeutig auf die Frage beziehen und in Wortwahl, grammatischem Aufbau und Länge ähnlich gehalten sein. Bei Fragen nach Zahlenwerten sollten die falschen Antworten Verfahrensfehlern entsprechen, beispielsweise in falschem Sinne angewandten Berichtigungen oder fehlerhaften Umrechnungen von Einheiten: es darf sich nicht um reine Zufallszahlen handeln.
 - ii) Für jede Auswahlfrage müssen drei alternative Antworten vorhanden sein, von denen eine die richtige Antwort sein muss, und dem Kandidaten muss pro Modul ein Zeitraum von durchschnittlich 75 Sekunden pro Frage zur Verfügung stehen.
 - iii) Um ein Modul zu bestehen, müssen mindestens 75 % der Fragen richtig beantwortet werden.
 - iv) Strafpunkte (Punktabzug für falsch beantwortete Fragen) dürfen nicht vergeben werden.
 - v) Die zur Beantwortung der Fragen erforderlichen Kenntnisse müssen im Verhältnis zum Technologieniveau der Luftfahrzeugkategorie stehen.
- (b) Anzahl der Fragen je Modul:
- i) Modul 1L „Grundwissen“: 12 Fragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 15 Minuten;
 - ii) Modul 2L „Menschliche Faktoren“: 8 Fragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 10 Minuten;
 - iii) Modul 3L „Luftrecht“: 24 Fragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 30 Minuten;
 - iv) Modul 4L „Luftfahrzeugzellen in Holzbauweise/in gewebebespannter Metallrohrbauweise“: 32 Fragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 40 Minuten;
 - v) Modul 5L „Luftfahrzeugzellen in Verbundbauweise“: 32 Fragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 40 Minuten;
 - vi) Modul 6L „Luftfahrzeugzellen in Metallbauweise“: 32 Fragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 40 Minuten;
 - vii) Modul 7L „Luftfahrzeugzellen Allgemein“: 64 Fragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 80 Minuten;
 - viii) Modul 8L „Triebwerk“: 48 Fragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 60 Minuten;
 - ix) Modul 9L „Heißluftballon/Heißluft-Luftschiff“: 36 Fragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 45 Minuten;
 - x) Modul 10L „Gasballon/Gasluftschiff (frei/gefesselt)“: 40 Fragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 50 Minuten;
 - xi) Modul 11L „Heißluft/Gas-Luftschiffe“: 36 Fragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 45 Minuten;
 - xii) Modul 12L „Funk/ELT/Transponder/Instrumente“: 16 Fragen. Zur Verfügung stehende Zeit: 20 Minuten.“

ANHANG IV

Anhang IV wird wie folgt geändert:

(1) In Punkt 147.A.145 erhält Punkt (a) folgende Fassung:

- „a) Ein Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal darf die folgenden Aufgaben in Übereinstimmung mit dem Handbuch des Ausbildungsbetriebs für Instandhaltungspersonal wahrnehmen:
- i) Grundlagenlehrgänge entsprechend dem Lehrplan oder Teilen des Lehrplans gemäß Anhang III (Teil-66);
 - ii) Luftfahrzeugmusterlehrgänge und aufgabenbezogene Lehrgänge gemäß Anhang III (Teil-66);
 - iii) die Prüfung von Auszubildenden, die die Grundlagen- oder Luftfahrzeugmusterlehrgänge in dem Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal absolviert haben;
 - iv) die Luftfahrzeugmusterprüfungen von Auszubildenden, die keinen Luftfahrzeugmusterlehrgang bei dem Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal absolviert haben;
 - v) die Grundlagenprüfungen von Auszubildenden, die keinen Grundlagenlehrgang bei dem Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal absolviert haben, sofern
 1. die Prüfung an einem der in der Genehmigungsurkunde genannten Standorte durchgeführt wird oder
 2. falls die Prüfung nicht an dem in der Genehmigungsurkunde genannten Standort durchgeführt wird, wie nach Punkt (b) und (c) zulässig, die Prüfungsfragen entweder
 - aus der europäischen zentralen Fragenbank (European Central Question Bank, ECQB) oder
 - bei Nichtverwendung der ECQB von der zuständigen Behörde ausgewählt werden;
 - vi) die Ausstellung von Urkunden gemäß Anlage III nach erfolgreichem Abschluss der gemäß den Punkten (a)(i), (a)(ii), (a)(iii), (a)(iv) bzw. (a)(v) anerkannten Grundlagen- und Luftfahrzeugmusterlehrgängen und der entsprechenden Prüfungen.“;

(2) die Anlagen I und II erhalten folgende Fassung:

„Anlage I

Dauer des Grundlagenlehrgangs

Die vollständigen Grundlagenlehrgänge müssen folgende Mindestdauer haben:

Grundlagenlehrgang	Anzahl der Unterrichtsstunden	Anteil der theoretischen Ausbildung (in %)
A1	800	30–35
A2	650	30–35
A3	800	30–35
A4	800	30–35
B1.1	2 400	50-60
B1.2	2 000	50-60
B1.3	2 400	50-60
B1.4	2 400	50-60
B2	2 400	50-60
B2L	1 500 (*)	50-60
B3	1 000	50-60

(*) Diese Stundenanzahl erhöht sich je nach Wahl der zusätzlichen Systemberechtigungen wie folgt:

Systemberechtigung	Anzahl der Unterrichtsstunden	Anteil der theoretischen Ausbildung (in %)
COM/NAV	90	50-60
INSTRUMENTE	55	
FLUGREGELUNG	80	
LUFTRAUMÜBERWACHUNG	40	
LUFTFAHRZEUGZELLENSYSTEME	100	

Anlage II

**Genehmigung des Ausbildungsbetriebs für Instandhaltungspersonal gemäß Anhang IV (Teil-147) —
EASA-Formblatt 11**

Seite 1 von 2

[MITGLIEDSTAAT (*)]

Mitgliedstaat der Europäischen Union (**)

**GENEHMIGUNGSURKUNDE DES AUSBILDUNGS- UND PRÜFUNGSBETRIEBS FÜR
INSTANDHALTUNGSPERSONAL**

Referenz-Nr.: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].147.[XXXX].

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission in ihrer geltenden Fassung und vorbehaltlich der im Folgenden angegebenen Bedingungen bescheinigt die [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)] hiermit:

[NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

die Genehmigung als Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal entsprechend Abschnitt A von Anhang IV (Teil-147) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014, dem die Durchführung der Ausbildung und Abnahme von Prüfungen gemäß dem beigefügten Genehmigungsverzeichnis sowie die Ausstellung entsprechender Anerkennungsurkunden an die Ausbildungsteilnehmer unter Verwendung der obigen Referenz-Nr. genehmigt ist.

BEDINGUNGEN:

1. Diese Genehmigung unterliegt den im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des gemäß Abschnitt A von Anhang IV (Teil-147) genehmigten Handbuchs des Ausbildungsbetriebs für Instandhaltungspersonal aufgeführten Einschränkungen.
2. Diese Genehmigung setzt die Einhaltung der im genehmigten Handbuch des Ausbildungsbetriebs für Instandhaltungspersonal aufgeführten Verfahren voraus.
3. Diese Genehmigung behält so lange ihre Gültigkeit, wie der Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal die Bestimmungen von Anhang IV (Teil-147) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 einhält.
4. Vorbehaltlich der Erfüllung der vorstehenden Bedingungen behält die Genehmigung ihre Gültigkeit für eine unbegrenzte Dauer, sofern sie nicht zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen worden ist.

Datum der Erstaussstellung:

Datum dieser Revision:

Revision-Nr.:

Unterschrift:

Für die zuständige Behörde: [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

EASA-Formblatt 11 Ausgabe 5

(*) oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.

(**) Für Nicht-EU-Mitgliedstaaten oder EASA zu streichen.

**GENEHMIGUNGSVERZEICHNIS DES AUSBILDUNGS- UND PRÜFUNGSBETRIEBS FÜR
INSTANDHALTUNGSPERSONAL**

Referenz-Nr.: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*).147.[XXXX].

Betrieb: [NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]

LEHRGANG	LIZENSKATEGORIE	EINSCHRÄNKUNG	
GRUNDLAGEN (**)	B1 (**)	TB1.1 (**)	FLUGZEUGE MIT TURBINENTRIEBWERK (**)
		TB1.2 (**)	FLUGZEUGE MIT KOLBENTRIEBWERK (**)
		TB1.3 (**)	HUBSCHRAUBER MIT TURBINENTRIEBWERK (**)
		TB1.4 (**)	HUBSCHRAUBER MIT KOLBENTRIEBWERK (**)
	B2 (**)/(****)	TB2 (**)	AVIONIK (**)
	B2L (**)	TB2L (**)	AVIONIK (Systemberechtigungen angeben) (**)
	B3 (**)	TB3 (**)	Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter (**)
	A (**)	TA.1 (**)	FLUGZEUGE MIT TURBINENTRIEBWERK (**)
		TA.2 (**)	FLUGZEUGE MIT KOLBENTRIEBWERK (**)
		TA.3 (**)	HUBSCHRAUBER MIT TURBINENTRIEBWERK (**)
		TA.4 (**)	HUBSCHRAUBER MIT KOLBENTRIEBWERK (**)
L (**) (Nur Prüfung)	TL (**)	DIE JEWEILIGE UNTERKATEGORIE DER LIZENZ ANGEBEN (**)	
MUSTER/AUF- GABEN (**)	C (**)	T4 (**)	[LUFTFAHRZEUGMUSTER ANGEBEN] (***)
	B1 (**)	T1 (**)	[LUFTFAHRZEUGMUSTER ANGEBEN] (***)
	B2 (**)	T2 (**)	[LUFTFAHRZEUGMUSTER ANGEBEN] (***)
	A (**)	T3 (**)	[LUFTFAHRZEUGMUSTER ANGEBEN] (***)

Dieses Genehmigungsverzeichnis ist auf die im Abschnitt „Arbeitsumfang“ des Handbuchs des Ausbildungsbetriebs für Instandhaltungspersonal aufgeführten Ausbildungen und Prüfungen beschränkt.

Referenz des Handbuchs des Ausbildungsbetriebs für Instandhaltungspersonal:

Datum der Erstaussstellung:

Datum der letzten genehmigten Revision: Revision-Nr.:

Unterschrift:

Für die zuständige Behörde: [ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE DES MITGLIEDSTAATS (*)]

(*) oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.

(**) Nichtzutreffendes streichen, falls der Betrieb nicht über die entsprechende Genehmigung verfügt.

(***) Entsprechende Berechtigung und Einschränkungen ergänzen.

(****) Die Genehmigung für den Grundlagenlehrgang und die Grundlagenprüfung B2 schließt den Grundlagenlehrgang und die Grundlagenprüfung B2L für alle Systemberechtigungen ein.“

(3) das EASA-Formblatt 149 Ausgabe 2 in Anlage III erhält folgende Fassung:

Seite 1 von 1
ANERKENNUNGSURKUNDE
Referenz-Nr.: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].147.[XXXX].[YYYYY]
Die vorliegende Anerkennungsurkunde wird ausgestellt für:
[NAME]
[GEBURTSDATUM UND -ORT]
durch:
[NAME UND ANSCHRIFT DES BETRIEBS]
Referenz-Nr.: [CODE DES MITGLIEDSTAATS (*)].147.[XXXX].
Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal, dem die Durchführung der Ausbildung und Abnahme von Prüfungen gemäß seinem Genehmigungsverzeichnis und Anhang IV (Teil-147) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 genehmigt ist.
Durch die vorliegende Urkunde wird bestätigt, dass die oben genannte Person den theoretischen (**) und/oder praktischen Teil (**) des unten genannten genehmigten Luftfahrzeugmusterlehrgangs sowie die zugehörigen Prüfungen gemäß der geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 1321/2014 der Kommission absolviert hat.
[LUFTFAHRZEUGMUSTERLEHRGANG (**)]
[BEGINN UND ENDE DES LEHRGANGS]
[ANGABE DER THEORETISCHEN ODER PRAKTISCHEN TEILE]
oder
[LUFTFAHRZEUGMUSTERPRÜFUNG (**)]
[ENDDATUM]
Datum:
Unterschrift:
Für: [NAME DES BETRIEBS]

EASA-Formblatt 149 Ausgabe 3

(*) oder EASA, falls die EASA die zuständige Behörde ist.
(**) Nichtzutreffendes streichen.

ANHANG V

Anhang Va wird wie folgt geändert:

(1) Im Inhaltsverzeichnis wird der folgende Punkt T.A.501 nach „Unterabschnitt E – Instandhaltungsbetrieb“ eingefügt:

„T.A.501 **Instandhaltungsbetrieb**“;

(2) in Punkt T.A.201 erhält Punkt 3 folgende Fassung:

„3. Das in Punkt 2 genannte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit muss sicherstellen, dass die Instandhaltung und Freigabe des Luftfahrzeugs von einem Instandhaltungsbetrieb vorgenommen werden, der die Anforderungen von Unterabschnitt E dieses Anhangs (Teil-T) erfüllt. Zu diesem Zweck muss das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, wenn es diese Anforderungen nicht selbst erfüllt, einen Vertrag mit einem Instandhaltungsbetrieb schließen, der diese Anforderungen erfüllt.“;

(3) folgender Titel wird den Bestimmungen von „Unterabschnitt E – Instandhaltungsbetrieb“ hinzugefügt:

„T.A. 501 **Instandhaltungsbetrieb**“;

(4) Punkt T.A.716 wird ersetzt durch:

„T.A.716 **Beanstandungen**

Nach Erhalt einer Mitteilung über Beanstandungen gemäß Punkt T.B.705 muss das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit einen Plan mit Abhilfemaßnahmen festlegen und innerhalb eines mit der zuständigen Behörde zu vereinbarenden Zeitraums die Durchführung der Maßnahmen zur Zufriedenheit dieser Behörde nachweisen.“.

BESCHLÜSSE

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2018/1143 DER KOMMISSION

vom 10. August 2018

zur Änderung der Entscheidungen 92/260/EWG und 93/197/EWG im Hinblick auf den Test auf Equine Virus-Arteriitis-Infektion

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2018) 5071)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2009/156/EG des Rates vom 30. November 2009 zur Festlegung der tierseuchenrechtlichen Vorschriften für das Verbringen von Equiden und für ihre Einfuhr aus Drittländern ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 15 Buchstabe a und Buchstabe b Ziffer ii Unterabsatz 1, auf Artikel 16 Absatz 2 und auf Artikel 19 Einleitungssatz und Buchstabe b,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Richtlinie 2009/156/EG sind die tierseuchenrechtlichen Vorschriften für die Einfuhr lebender Equiden in die Union festgelegt. Sie ermächtigt die Kommission unter anderem, die besonderen Voraussetzungen für die zeitweilige Zulassung registrierter Equiden und die Einfuhr von Equiden in die Union festzulegen.
- (2) Gemäß der Entscheidung 92/260/EWG der Kommission ⁽²⁾ gestatten die Mitgliedstaaten die zeitweilige Zulassung von registrierten Pferden, die den tierseuchenrechtlichen Bedingungen und den Bescheinigungsanforderungen entsprechen, welche u. a. in deren Anhang II Buchstaben A bis E aufgeführt sind, in die Union.
- (3) Gemäß der Entscheidung 93/197/EWG der Kommission ⁽³⁾ gestatten die Mitgliedstaaten die Einfuhr von registrierten Equiden und Zucht- und Nutzequiden, die den tierseuchenrechtlichen Bedingungen und den Bescheinigungsanforderungen entsprechen, welche u. a. in deren Anhang II Buchstaben A bis E aufgeführt sind, in die Union.
- (4) Kommen unkastrierte männliche Equiden aus einem Drittland, in dem in den sechs Monaten vor dem Versand offiziell die Equide Virus-Arteriitis-Infektion (EAV) gemeldet wurde, so können sie nur nach einem negativen Test auf EAV oder nach einer Impfung gegen diese Seuche mit regelmäßiger Auffrischung in die Union eingeführt werden.
- (5) Zusätzlich zu den Unionsbedingungen für das Testen oder die Impfung unkastrierter männlicher Equiden, die in die Union verbracht werden sollen, enthält Kapitel 12.9 des Gesundheitskodex für Landtiere („Kodex“) der Weltorganisation für Tiergesundheit (OIE), Ausgabe 2017 ⁽⁴⁾, Empfehlungen für das Testen unkastrierter männlicher Equide auf EAV.
- (6) Kann weder eine Spermaprobe für den Test eines seropositiven unkastrierten männlichen Equiden gewonnen noch ein lückenloser Impfschutz bescheinigt werden, so ist eine Testpaarung des männlichen Equiden mit zwei seronegativen Stuten nach Artikel 12.9.2 Absatz 4 Buchstabe a des Kodex eine angemessene Alternative, um sicherzustellen, dass diese unkastrierten männlichen Equiden den Virus für EAV nicht mit ihrem Samen weitergeben.
- (7) Aufgrund von Lieferengpässen beim Impfstoff gegen EAV ist es notwendig, ein Testprotokoll für diese Krankheit im Einklang mit den Empfehlungen der OIE zu erstellen und die Gesundheitsbescheinigungen des Anhangs II Buchstaben A bis E der Entscheidung 92/260/EWG bzw. der Entscheidung 93/197/EWG zu ändern.

⁽¹⁾ ABl. L 192 vom 23.7.2010, S. 1.

⁽²⁾ Entscheidung 92/260/EWG der Kommission vom 10. April 1992 über die tierseuchenrechtlichen Bedingungen und die Beurkundung für die zeitweilige Zulassung registrierter Pferde (AbI. L 130 vom 15.5.1992, S. 67).

⁽³⁾ Entscheidung 93/197/EWG der Kommission vom 5. Februar 1993 über die tierseuchenrechtlichen Bedingungen und die Beurkundung für die Einfuhr von registrierten Equiden sowie Zucht- und Nutzequiden (AbI. L 86 vom 6.4.1993, S. 16).

⁽⁴⁾ http://www.oie.int/index.php?id=169&L=0&htmfile=chapitre_eav.htm

- (8) Die Entscheidungen 92/260/EWG und 93/197/EWG sollten daher entsprechend geändert werden.
- (9) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang II Buchstaben A bis E der Entscheidung 92/260/EWG wird gemäß Anhang I des vorliegenden Beschlusses geändert.

Artikel 2

Anhang II Buchstaben A bis E der Entscheidung 93/197/EWG wird gemäß Anhang II des vorliegenden Beschlusses geändert.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 10. August 2018

Für die Kommission
Vytenis ANDRIUKAITIS
Mitglied der Kommission

ANHANG I

Die Entscheidung 92/260/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Anhang II Buchstaben A bis E erhält bei jeder Gesundheitsbescheinigung Abschnitt III Buchstabe e Ziffer v folgende Fassung:

„^(?) v) im Falle eines über 180 Tage alten unkastrierten männlichen Tieres

— entweder die Equine Virus-Arteriitis-Infektion (EVA) während der letzten sechs Monate amtlich festgestellt wurde ^(?)

oder

— das Tier anhand einer am ^(?), also innerhalb der letzten 21 Tage vor der Ausfuhr, entnommenen Blutprobe mittels Virusneutralisationstest mit negativem Ergebnis bei einer Serumverdünnung von 1:4 auf EVA untersucht wurde ^(?);

oder

anhand einer am ^(?) gleichteiligen Probe aus dem innerhalb der letzten 21 Tage vor der Ausfuhr gewonnenen vollständigen Ejakulat mittels Virusisolationstest mit negativem Ergebnis auf EVA untersucht wurde ^(?);

oder

das Tier mit negativem Ergebnis einem Virusisolationstest, einer Polymerasekettenreaktion (PCR) oder einer Echtzeit-PCR auf EVA unterzogen wurde, und zwar anhand einer gleichteiligen Probe aus dem vollständigen Ejakulat, das nach einer Blutprobe dieses Tieres gewonnen wurde, die am ^(?), d. h. in den sechs Monaten vor dem Versanddatum, entnommen worden war und bei einem Virusneutralisationstest auf EVA bei einer Serumverdünnung von mindestens 1:4 einen positiven Befund ergeben hatte ^(?);

oder

der männliche Equide, der zuvor positiv auf Antikörper gegen EVA getestet oder gegen EVA geimpft worden war, binnen sechs Monaten vor dem Versanddatum

a) an zwei aufeinanderfolgenden Tagen einer Testpaarung mit mindestens zwei Stuten unterzogen wurde, die während der sieben Tage davor und mindestens der 28 Tage danach in Isolation gehalten wurden und an denen anhand einer zum Zeitpunkt der Testpaarung und einer mindestens 28 Tage danach entnommenen Blutprobe zwei serologische Tests auf EVA mit negativem Ergebnis bei einer Serumverdünnung von 1:4 durchgeführt wurden, und

b) anhand einer 21 Tage vor dem Versanddatum am ^(?) entnommenen Blutprobe einem Virusneutralisationstest auf EVA unterzogen wurde und zwar:

— entweder mit positivem Ergebnis bei einer Serumverdünnung von mindestens 1:4 ^(?)

— oder mit negativem Ergebnis bei einer Serumverdünnung von mindestens 1:4 ^(?);

oder

— das Tier unter amtstierärztlicher Überwachung mit einem von der zuständigen Behörde zugelassenen Impfstoff am ^(?) gegen die EVA entsprechend einem der folgenden Erstimpfprogramme geimpft und diese Impfung regelmäßig aufgefrischt wurde ^(?):

EVA-Erstimpfprogramme:

Hinweis: Auf das oben bezeichnete Tier nicht zutreffende Impfprogramme bitte streichen.

Prüfen der Bescheinigungen über den der Erstimpfung vorangegangenen Test sowie über die Erstimpfung und Auffrischungsimpfung.

a) Die Impfung wurde am Tag der Blutprobenentnahme durchgeführt; der damit durchgeführte Virusneutralisationstest ergab bei einer Serumverdünnung von 1:4 ein negatives Ergebnis ^(?). Oder:

b) Die Impfung wurde während einer amtstierärztlich überwachten Isolationsperiode von längstens 15 Tagen nach einer Blutprobenentnahme durchgeführt; der damit durchgeführte Virusneutralisationstest ergab bei einer Serumverdünnung von 1:4 ein negatives Ergebnis ^(?). Oder:

c) Die Impfung wurde während einer amtstierärztlich überwachten Isolationsperiode durchgeführt, als das Tier zwischen 180 und 270 Tagen alt war. Während der Isolationsperiode wurden zwei Blutproben im Abstand von mindestens 10 Tagen entnommen, die bei einem Virusneutralisationstest auf EVA einen stabilen oder abnehmenden Antikörpertiter aufwiesen ^(?). Oder:

- d) Die Impfung wurde durchgeführt, nachdem das Tier einem Virusneutralisationstest auf EVA unterzogen worden war, der bei einer Serumverdünnung von 1:4 einen negativen Befund ergab und anhand einer Blutprobe durchgeführt wurde, die frühestens 7 Tage nach Beginn einer ununterbrochenen Isolation entnommen wurde, deren Dauer 21 Tage ab der Impfung betrug ⁽³⁾. Oder:
- e) Die Impfung wurde im Alter von 180 bis 250 Tagen durchgeführt, nachdem das Tier einem Virusneutralisationstest auf EVA unterzogen worden war, der bei einer Serumverdünnung von 1:4 einen negativen Befund ergab oder der am gleichen Tag von demselben Labor anhand von zwei Blutproben, die im Abstand von mindestens 14 Tagen entnommen wurden, durchgeführt wurde und stabile oder abnehmende Titer ergab ⁽³⁾.

oder

- jegliche Anforderungen für einen Test auf EVA oder für eine Impfung gegen EVA durch die Rechtsvorschrift der Union (Verweis auf den geltenden Rechtsakt der Union einfügen) erlassen wurden, mit der Begründung, dass das Tier zur Teilnahme an der in dem Rechtsakt genannten Pferdesportveranstaltung zeitweilig in die Union zugelassen und von anderen Equiden, die nicht an dieser Veranstaltung teilnehmen, getrennt gehalten wird, und dass jegliche Zuchtstätigkeit, einschließlich die Entnahme von Sperma, während des zeitweiligen Aufenthalts in der Union untersagt ist ⁽³⁾.“
2. In jeder Gesundheitsbescheinigung in Anhang II Buchstaben A, B und D, wird die Fußnote 6 gelöscht;
 3. In jeder Gesundheitsbescheinigung in Anhang II Buchstaben C und E, wird die Fußnote 7 gelöscht.

—

ANHANG II

Die Entscheidung 93/197/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Anhang II Buchstaben A, C, D und E erhält bei jeder Gesundheitsbescheinigung Abschnitt III Buchstabe e Ziffer v folgende Fassung:

„^(?) v) im Falle eines über 180 Tage alten unkastrierten männlichen Tieres

— entweder keine Equine Virus-Arteriitis-Infektion (EVA) während der letzten sechs Monate amtlich festgestellt wurde ^(?)

oder

— das Tier anhand einer am ⁽⁴⁾, also innerhalb der letzten 21 Tage vor der Ausfuhr, entnommenen Blutprobe mittels Virusneutralisationstest mit negativem Ergebnis bei einer Serumverdünnung von 1:4 auf EVA untersucht wurde ^(?);

oder

anhand einer am ⁽⁴⁾ gleichteiligen Probe aus dem innerhalb der letzten 21 Tage vor der Ausfuhr gewonnenen vollständigen Ejakulat mittels Virusisolationstest mit negativem Ergebnis auf EVA untersucht wurde ^(?);

oder

das Tier mit negativem Ergebnis einem Virusisolationstest, einer Polymerasekettenreaktion (PCR) oder einer Echtzeit-PCR auf EVA unterzogen wurde, und zwar anhand einer gleichteiligen Probe aus dem vollständigen Ejakulat, das nach einer Blutprobe dieses Hengstes gewonnen wurde, die am ⁽⁴⁾, d. h. in den sechs Monaten vor dem Versanddatum, entnommen worden war und bei einem Virusneutralisationstest auf EVA bei einer Serumverdünnung von mindestens 1:4 einen positiven Befund ergeben hatte ^(?);

oder

der männliche Equide, der zuvor positiv auf Antikörper gegen EVA getestet oder gegen EVA geimpft worden war, binnen sechs Monaten vor dem Versanddatum

a) an zwei aufeinanderfolgenden Tagen einer Testpaarung mit mindestens zwei Stuten unterzogen wurde, die während der sieben Tage davor und mindestens der 28 Tage danach in Isolation gehalten wurden und an denen anhand einer zum Zeitpunkt der Testpaarung und einer mindestens 28 Tage danach entnommenen Blutprobe zwei serologische Tests auf EVA mit negativem Ergebnis bei einer Serumverdünnung von 1:4 durchgeführt wurden, und

b) anhand einer 21 Tage vor dem Versanddatum am ⁽⁴⁾ entnommenen Blutprobe einem Virusneutralisationstest auf EVA unterzogen wurde und zwar:

— entweder mit positivem Ergebnis bei einer Serumverdünnung von mindestens 1:4 ^(?)

— oder mit negativem Ergebnis bei einer Serumverdünnung von mindestens 1:4 ^(?);

oder

— das Tier unter amtstierärztlicher Überwachung mit einem von der zuständigen Behörde zugelassenen Impfstoff am ⁽⁴⁾ gegen die EVA entsprechend einem der folgenden Erstimpfprogramme geimpft und diese Impfung regelmäßig aufgefrischt wurde ^(?):

EVA-Erstimpfprogramme:

Hinweis: Auf das oben bezeichnete Tier nicht zutreffende Impfprogramme bitte streichen.

Prüfen der Bescheinigungen über den der Erstimpfung vorangegangenen Test sowie über die Erstimpfung und Auffrischungsimpfung.

a) Die Impfung wurde am Tag der Blutprobenentnahme durchgeführt; der damit durchgeführte Virusneutralisationstest ergab bei einer Serumverdünnung von 1:4 ein negatives Ergebnis ^(?). Oder:

b) Die Impfung wurde während einer amtstierärztlich überwachten Isolationsperiode von längstens 15 Tagen nach einer Blutprobenentnahme durchgeführt; der damit durchgeführte Virusneutralisationstest ergab bei einer Serumverdünnung von 1:4 ein negatives Ergebnis ^(?). Oder:

c) Die Impfung wurde während einer amtstierärztlich überwachten Isolationsperiode durchgeführt, als das Tier zwischen 180 und 270 Tagen alt war. Während der Isolationsperiode wurden zwei Blutproben im Abstand von mindestens 10 Tagen entnommen, die bei einem Virusneutralisationstest auf EVA einen stabilen oder abnehmenden Antikörpertiter aufwiesen ^(?). Oder:

- d) Die Impfung wurde durchgeführt, nachdem das Tier einem Virusneutralisationstest auf EVA unterzogen worden war, der bei einer Serumverdünnung von 1:4 einen negativen Befund ergab und anhand einer Blutprobe durchgeführt wurde, die frühestens 7 Tage nach Beginn einer ununterbrochenen Isolation entnommen wurde, deren Dauer 21 Tage ab der Impfung betrug ⁽³⁾. Oder:
- e) Die Impfung wurde im Alter von 180 bis 250 Tagen durchgeführt, nachdem das Tier einem Virusneutralisationstest auf EVA unterzogen worden war, der bei einer Serumverdünnung von 1:4 einen negativen Befund ergab oder der am gleichen Tag von demselben Labor anhand von zwei Blutproben, die in einem Abstand von mindestens 14 Tagen entnommen wurden, durchgeführt wurde und stabile oder abnehmende Titer ergab ⁽³⁾ “

2. In Anhang II Buchstabe B erhält Abschnitt III Buchstabe e Ziffer v der Gesundheitsbescheinigung folgende Fassung:

„⁽²⁾ v) im Falle eines über 180 Tage alten Hengstes

- entweder keine Equine Virus-Arteriitis-Infektion (EVA) während der letzten sechs Monate amtlich festgestellt wurde ⁽²⁾

oder

- das Tier anhand einer am ⁽⁴⁾, also innerhalb der letzten 21 Tage vor der Ausfuhr, entnommenen Blutprobe mittels Virusneutralisationstest mit negativem Ergebnis bei einer Serumverdünnung von 1:4 auf EVA untersucht wurde ⁽²⁾;

oder

anhand einer am ⁽⁴⁾ gleichzeitigen Probe aus dem innerhalb der letzten 21 Tage vor der Ausfuhr gewonnenen vollständigen Ejakulat mittels Virusisolationstest mit negativem Ergebnis auf EVA untersucht wurde ⁽²⁾;

oder

das Tier mit negativem Ergebnis einem Virusisolationstest, einer Polymerasekettenreaktion (PCR) oder einer Echtzeit-PCR auf EVA unterzogen wurde, und zwar anhand einer gleichzeitigen Probe aus dem vollständigen Ejakulat, das nach einer Blutprobe dieses Hengstes gewonnen wurde, die am ⁽⁴⁾, d. h. in den sechs Monaten vor dem Versanddatum, entnommen worden war und bei einem Virusneutralisationstest auf EVA bei einer Serumverdünnung von mindestens 1:4 einen positiven Befund ergeben hatte ⁽²⁾;

oder

der männliche Equide, der zuvor positiv auf Antikörper gegen EVA getestet oder gegen EVA geimpft worden war, binnen sechs Monaten vor dem Versanddatum

- a) an zwei aufeinanderfolgenden Tagen einer Testpaarung mit mindestens zwei Stuten unterzogen wurde, die während der sieben Tage davor und mindestens der 28 Tage danach in Isolation gehalten wurden und an denen anhand einer zum Zeitpunkt der Testpaarung und einer mindestens 28 Tage danach entnommenen Blutprobe zwei serologische Tests auf EVA mit negativem Ergebnis bei einer Serumverdünnung von 1:4 durchgeführt wurden, und
- b) anhand einer 21 Tage vor dem Versanddatum am ⁽⁴⁾ entnommenen Blutprobe einem Virusneutralisationstest auf EVA unterzogen wurde und zwar:
- entweder mit positivem Ergebnis bei einer Serumverdünnung von mindestens 1:4 ⁽²⁾
- oder mit negativem Ergebnis bei einer Serumverdünnung von mindestens 1:4 ⁽²⁾;

oder

- das Tier unter amtstierärztlicher Überwachung mit einem von der zuständigen Behörde zugelassenen Impfstoff am ⁽⁴⁾ gegen die EVA entsprechend einem der folgenden Erstimpfprogramme geimpft und diese Impfung regelmäßig aufgefrischt wurde ⁽²⁾:

EVA-Erstimpfprogramme:

Hinweis: Auf das oben bezeichnete Tier nicht zutreffende Impfprogramme bitte streichen.

Prüfen der Bescheinigungen über den der Erstimpfung vorangegangenen Test sowie über die Erstimpfung und Auffrischungsimpfung.

- a) Die Impfung wurde am Tag der Blutprobenentnahme durchgeführt; der damit durchgeführte Virusneutralisationstest ergab bei einer Serumverdünnung von 1:4 ein negatives Ergebnis ⁽²⁾. Oder:
- b) Die Impfung wurde während einer amtstierärztlich überwachten Isolationsperiode von längstens 15 Tagen nach einer Blutprobenentnahme durchgeführt; der damit durchgeführte Virusneutralisationstest ergab bei einer Serumverdünnung von 1:4 ein negatives Ergebnis ⁽²⁾. Oder:

- c) Die Impfung wurde während einer amtstierärztlich überwachten Isolationsperiode durchgeführt, als das Tier zwischen 180 und 270 Tagen alt war. Während der Isolationsperiode wurden zwei Blutproben im Abstand von mindestens 10 Tagen entnommen, die bei einem Virusneutralisationstest auf EVA einen stabilen oder abnehmenden Antikörpertiter aufwiesen ⁽²⁾. Oder:
- d) Die Impfung wurde durchgeführt, nachdem das Tier einem Virusneutralisationstest auf EVA unterzogen worden war, der bei einer Serumverdünnung von 1:4 einen negativen Befund ergab und anhand einer Blutprobe durchgeführt wurde, die frühestens 7 Tage nach Beginn einer ununterbrochenen Isolation entnommen wurde, deren Dauer 21 Tage ab der Impfung betrug ⁽²⁾. Oder:
- e) Die Impfung wurde im Alter von 180 bis 250 Tagen durchgeführt, nachdem das Tier einem Virusneutralisationstest auf EVA unterzogen worden war, der bei einer Serumverdünnung von 1:4 einen negativen Befund ergab oder der am gleichen Tag von demselben Labor anhand von zwei Blutproben, die in einem Abstand von mindestens 14 Tagen entnommen wurden, durchgeführt wurde und stabile oder abnehmende Titer ergab ⁽²⁾.“

RECHTSAKTE VON GREMIEN, DIE IM RAHMEN INTERNATIONALER ÜBEREINKÜNFT EINGESETZT WURDEN

**BESCHLUSS Nr. 1/2017 DES WPA-AUSSCHUSSES EINGESETZT DURCH DAS INTERIMS-
ABKOMMEN ZUR FESTLEGUNG EINES RAHMENS FÜR EIN WIRTSCHAFTSPARTNERSCHAFTS-
ABKOMMEN ZWISCHEN DEN STAATEN DES ÖSTLICHEN UND DES SÜDLICHEN AFRIKA
EINERSEITS UND DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT UND IHREN MITGLIEDSTAATEN
ANDERERSEITS**

vom 3. Oktober 2017

**betreffend den Beitritt der Republik Kroatien zur Europäischen Union und die Änderungen der
Liste der mit der Europäischen Union assoziierten Länder und Gebiete [2018/1144]**

DER WPA-AUSSCHUSS —

gestützt auf das am 29. August 2009 in Grand Baie unterzeichnete und seit dem 14. Mai 2012 vorläufig angewandte Interimsabkommen zur Festlegung eines Rahmens für ein Wirtschaftspartnerschaftsabkommen zwischen den Staaten des östlichen und des südlichen Afrika einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits ⁽¹⁾ (im Folgenden „Abkommen“), insbesondere auf Artikel 63, 67 und 70,

gestützt auf den Vertrag über den Beitritt der Republik Kroatien zur Europäischen Union sowie die von der Republik Kroatien am 22. März 2017 hinterlegte Akte über den Beitritt zu diesem Abkommen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 63 des Abkommens gilt das Abkommen einerseits für die Gebiete, in denen der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union angewandt wird, nach Maßgabe jenes Vertrags und andererseits für die Gebiete der unterzeichnenden Staaten des östlichen und des südlichen Afrika (im Folgenden „ESA-Staaten“).
- (2) Nach Artikel 67 Absatz 3 des Abkommens kann der WPA-Ausschuss über alle im Zusammenhang mit dem Beitritt neuer Mitgliedstaaten zur Europäischen Union erforderlichen Änderungsmaßnahmen beschließen.
- (3) Gemäß Artikel 70 des Abkommens sind die Anhänge und Protokolle Bestandteil des Abkommens und können vom WPA-Ausschuss überprüft und geändert werden.
- (4) Im Anschluss an die Änderung des Status von Mayotte ⁽²⁾ und Saint-Barthélemy ⁽³⁾ sowie das Inkrafttreten des Beschlusses 2013/755/EU des Rates ⁽⁴⁾ sollte die Liste der überseeischen Länder und Gebiete in Anhang IX des Protokolls 1 des Abkommens aktualisiert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Republik Kroatien als Vertragspartei des Abkommens nimmt das Abkommen sowie die Anhänge, Protokolle und Erklärungen zu diesem Abkommen in gleicher Weise wie die anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft an bzw. zur Kenntnis.

⁽¹⁾ ABl. L 111 vom 24.4.2012, S. 2.

⁽²⁾ Beschluss 2012/419/EU des Europäischen Rates vom 11. Juli 2012 zur Änderung des Status von Mayotte gegenüber der Europäischen Union (ABl. L 204 vom 31.7.2012, S. 131).

⁽³⁾ Beschluss 2010/718/EU des Europäischen Rates vom 29. Oktober 2010 zur Änderung des Status der Insel Saint-Barthélemy gegenüber der Europäischen Union (ABl. L 325 vom 9.12.2010, S. 4).

⁽⁴⁾ Beschluss 2013/755/EU des Rates vom 25. November 2013 über die Assoziierung der überseeischen Länder und Gebiete mit der Europäischen Union („Übersee-Assoziationsbeschluss“) (ABl. L 344 vom 19.12.2013, S. 1).

Artikel 2

Das Abkommen wird wie folgt geändert:

1. Artikel 69 erhält folgende Fassung:

„Artikel 69

Verbindlicher Wortlaut

Dieses Abkommen ist in zwei Urschriften in bulgarischer, dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, kroatischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer und ungarischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.“

2. Anhang IV des Protokolls 1 erhält folgende Fassung:

„ANHANG IV DES PROTOKOLLS 1

ERKLÄRUNG AUF DER RECHNUNG

Die Erklärung auf der Rechnung, deren Wortlaut nachstehend wiedergegeben ist, ist gemäß den Fußnoten auszufertigen. Die Fußnoten brauchen jedoch nicht wiedergegeben zu werden.

Bulgarische Fassung

Износителят на продуктите, обхванати от този документ (митническо разрешение № ... ⁽¹⁾) декларира, че освен където е отбелязано друго, тези продукти са с ... преференциален произход ⁽²⁾.

Spanische Fassung

El exportador de los productos incluidos en el presente documento (autorización aduanera n.º ... ⁽¹⁾) declara que, salvo indicación en sentido contrario, estos productos gozan de un origen preferencial ... ⁽²⁾.

Kroatische Fassung

Izvoznik proizvoda obuhvaćenih ovom ispravom (carinsko ovlaštenje br ... ⁽¹⁾) izjavljuje da su, osim ako je drukčije izričito navedeno, ovi proizvodi ... ⁽²⁾ preferencijalnog podrijetla.

Tschechische Fassung

Vývozce výrobků uvedených v tomto dokumentu (číslo povolení ... ⁽¹⁾) prohlašuje, že kromě zřetelně označených mají tyto výrobky preferenční původ v ... ⁽²⁾.

Dänische Fassung

Eksporthøren af varer, der er omfattet af nærværende dokument, (toldmyndighedernes tilladelse nr. ... ⁽¹⁾), erklærer, at varerne, medmindre andet tydeligt er angivet, har præferenceoprindelse i ... ⁽²⁾.

Deutsche Fassung

Der Ausführer (Ermächtigter Ausführer; Bewilligungs-Nr. ... ⁽¹⁾) der Waren, auf die sich dieses Handelspapier bezieht, erklärt, dass diese Waren, soweit nicht anderes angegeben, präferenzbegünstigte ... ⁽²⁾ Ursprungswaren sind.

Estnische Fassung

Käesoleva dokumendiga hõlmatud toodete eksportija (tolli kinnitus nr. ... ⁽¹⁾) deklareerib, et need tooted on ... ⁽²⁾ sooduspäritoluga, välja arvatud juhul, kui on selgelt näidatud teisiti.

Griechische Fassung

Ο εξαγωγέας των προϊόντων που καλύπτονται από το παρόν έγγραφο (άδεια τελωνείου υπ' αριθ. ... ⁽¹⁾) δηλώνει ότι, εκτός εάν δηλώνεται σαφώς άλλως, τα προϊόντα αυτά είναι προτιμησιακής καταγωγής ... ⁽²⁾.

Englische Fassung

The exporter of the products covered by this document (customs authorisation No ... ⁽¹⁾) declares that, except where otherwise clearly indicated, these products are of ... ⁽²⁾ preferential origin.

Französische Fassung

L'exportateur des produits couverts par le présent document (autorisation douanière n° ... ⁽¹⁾) déclare que, sauf indication claire du contraire, ces produits ont l'origine préférentielle ... ⁽²⁾.

Italienische Fassung

L'esportatore delle merci contemplate nel presente documento (autorizzazione doganale n. ... ⁽¹⁾) dichiara che, salvo indicazione contraria, le merci sono di origine preferenziale ... ⁽²⁾.

Lettische Fassung

To produktu eksportētājs, kuri ietverti šajā dokumentā (muitas atļauja Nr. ... ⁽¹⁾), deklarē, ka, izņemot tur, kur ir citādi skaidri noteikts, šiem produktiem ir preferenciāla izcelsme ... ⁽²⁾.

Litauische Fassung

Šiame dokumente išvardytų prekių eksportuotojas (muitinės liudijimo Nr ... ⁽¹⁾) deklaruoja, kad, jeigu kitaip nenurodyta, tai yra ... ⁽²⁾ preferencinės kilmės prekės.

Ungarische Fassung

A jelen okmányban szereplő áruk exportőre (vámfelhatalmazási szám: ... ⁽¹⁾) kijelentem, hogy eltérő egyértelmű jelzés hiányában az áruk preferenciális ... ⁽²⁾ származásúak.

Maltesische Fassung

L-esportatur tal-prodotti koperti b'dan id-dokument (awtorizzazzjoni tad-dwana nru. ... ⁽¹⁾) jiddikjara li, hlief fejn indikat b'mod ċar li mhux hekk, dawn il-prodotti huma ta' oriġini preferenzjali ... ⁽²⁾.

Niederländische Fassung

De exporteur van de goederen waarop dit document van toepassing is (douanevergunning nr. ... ⁽¹⁾), verklaart dat, behoudens uitdrukkelijke andersluidende vermelding, deze goederen van preferentiële ... oorsprong zijn ⁽²⁾.

Polnische Fassung

Eksporter produktów objętych tym dokumentem (upoważnienie władz celnych nr ... ⁽¹⁾) deklaruje, że z wyjątkiem gdzie jest to wyraźnie określone, produkty te mają ... ⁽²⁾ preferencyjne pochodzenie.

Portugiesische Fassung

O abaixo-assinado, exportador dos produtos abrangidos pelo presente documento (autorização aduaneira n.º ... ⁽¹⁾), declara que, salvo indicação expressa em contrário, estes produtos são de origem preferencial ... ⁽²⁾.

Rumänische Fassung

Exportatorul produselor ce fac obiectul acestei document (autorizația vamală nr. ... ⁽¹⁾) declară că, exceptând cazul în care în mod expres este indicat altfel, aceste produse sunt de origine preferențială ... ⁽²⁾.

Slowenische Fassung

Izvoznik blaga, zajetega s tem dokumentom (pooblastilo carinskih organov št ... ⁽¹⁾) izjavlja, da, razen če ni drugače jasno navedeno, ima to blago preferencialno ... ⁽²⁾ poreklo.

Slowakische Fassung

Vývozca výrobkov uvedených v tomto dokumente (číslo povolenia ... ⁽¹⁾) vyhlasuje, že okrem zreteľne označených, majú tieto výrobky preferenčný pôvod v ... ⁽²⁾.

Finnische Fassung

Tässä asiakirjassa mainittujen tuotteiden viejä (tullin lupa n:o ... ⁽¹⁾) ilmoittaa, että nämä tuotteet ovat, ellei toisin ole selvästi merkitty, etuuskohteluun oikeutettuja ... alkuperätuotteita ⁽²⁾.

Schwedische Fassung

Exportören av de varor som omfattas av detta dokument (tullmyndighetens tillstånd nr. ... ⁽¹⁾) försäkrar att dessa varor, om inte annat tydligt markerats, har förmånsberättigande ... ursprung ⁽²⁾.

..... ⁽³⁾

(Ort und Datum)

..... ⁽⁴⁾

(Unterschrift des Ausführers Name des Unterzeichners in Druckschrift)

Anmerkungen

- ⁽¹⁾ Wird die Erklärung auf der Rechnung von einem ermächtigten Ausführer im Sinne des Artikels 22 des Protokolls ausgefertigt, so ist die Bewilligungsnummer des ermächtigten Ausführers an dieser Stelle einzutragen. Wird die Erklärung auf der Rechnung nicht von einem ermächtigten Ausführer ausgefertigt, so werden die Wörter in Klammern weg- bzw. der Raum leer gelassen.
- ⁽²⁾ Der Ursprung der Erzeugnisse ist anzugeben. Betrifft die Erklärung auf der Rechnung ganz oder teilweise Erzeugnisse mit Ursprung in Ceuta und Melilla im Sinne des Artikels 40 des Protokolls, so bringt der Ausführer auf dem Papier, auf dem die Erklärung ausgefertigt wird, deutlich sichtbar die Kurzbezeichnung „CM“ an.
- ⁽³⁾ Diese Angaben können entfallen, wenn sie in dem Papier selbst enthalten sind.
- ⁽⁴⁾ Siehe Artikel 21 Absatz 5 des Protokolls. In Fällen, in denen der Ausführer nicht unterzeichnen muss, entfällt auch der Name des Unterzeichners.“

Artikel 3

Die Europäische Union übermittelt den ESA-Staaten die kroatische Sprachfassung des Abkommens.

Artikel 4

- Das Abkommen wird auf Waren angewandt, die entweder aus einem der ESA-Staaten in die Republik Kroatien oder aus der Republik Kroatien in einen der ESA-Staaten ausgeführt werden, welche die Bestimmungen des Protokolls 1 zum Abkommen erfüllen und sich am 1. Juli 2013 entweder im Durchgangsverkehr oder in einem der ESA-Staaten oder Kroatien in vorübergehender Verwahrung, in einem Zolllager oder in einer Freizone befanden.
- In den in Absatz 1 genannten Fällen wird Präferenzbehandlung gewährt, sofern den Zollbehörden des Einfuhrlands binnen vier Monaten nach Inkrafttreten dieses Beschlusses ein von den Zollbehörden des Ausfuhrlands nachträglich ausgestellter Ursprungsnachweis vorgelegt wird.

Artikel 5

Die ESA-Staaten verpflichten sich, im Zusammenhang mit dem Beitritt der Republik Kroatien zur Europäischen Union auf Ansprüche, Ersuchen und Vorlagen sowie auf die Änderung oder Zurücknahme von Zugeständnissen nach Artikel XXIV:6 und Artikel XXVIII GATT 1994 oder Artikel XXI GATS zu verzichten.

Artikel 6

Anhang IX des Protokolls 1 des Abkommens erhält folgende Fassung:

„ANHANG IX DES PROTOKOLLS 1

ÜBERSEEISCHE LÄNDER UND GEBIETE

„Überseeische Länder und Gebiete“ im Sinne dieses Protokolls sind die im Vierten Teil des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft genannten nachstehend aufgeführten Länder und Gebiete:

(Diese Liste lässt den Status dieser Länder und Gebiete und seine Entwicklung unberührt.)

- Überseeische Länder und Gebiete, die besondere Beziehungen zum Königreich Dänemark unterhalten:

— Grönland

2. Überseeische Länder und Gebiete, die besondere Beziehungen zur Französischen Republik unterhalten:
 - Neukaledonien und Nebengebiete
 - Französisch-Polynesien
 - St. Pierre und Miquelon
 - Saint Barthélemy
 - Französische Süd- und Antarktisgebiete
 - Wallis und Futuna
3. Überseeische Länder und Gebiete, die besondere Beziehungen zum Königreich der Niederlande unterhalten:
 - Aruba
 - Bonaire
 - Curaçao
 - Saba
 - Sint Eustatius
 - Sint Maarten
4. Überseeische Länder und Gebiete, die besondere Beziehungen zum Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland unterhalten:
 - Anguilla
 - Bermuda
 - Kaimaninseln
 - Falklandinseln
 - Südgeorgien und südliche Sandwichinseln
 - Montserrat
 - Pitcairn
 - St. Helena und Nebengebiete
 - Britisches Antarktis-Territorium
 - Britisches Territorium im Indischen Ozean
 - Turks- und Caicosinseln
 - Britische Jungferninseln“

Artikel 7

Dieser Beschluss tritt am 3. Oktober 2017 in Kraft.

Die Artikel 3 und 4 gelten mit Wirkung vom 1. Juli 2013.

Geschehen zu Antananarivo am 3. Oktober 2017.

Für die ESA-Unterzeichnerstaaten
Haymandoyal DILLUM

Für die Europäische Union
Cecilia MALMSTRÖM

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE