

*Anlage II***Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer**

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

a) Befähigung und Verantwortlichkeit

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

b) Aufgaben

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

Instandhaltungsaufgaben dürfen nicht vom Piloten/Eigentümer freigegeben werden, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

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

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

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

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

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

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