



Entwurf eines Erlasses zur Festlegung der grundlegenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen (ULM) und zur Änderung des Erlasses vom 31. Mai 1982 zur Genehmigung einer neuen Vorschrift für den Bau von Luftfahrzeugen von Amateuren.

Das Königliche Dekret 765/2022 vom 20. September 2022 zur Regelung des Einsatzes von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen (ULM) hat den Anwendungsbereich der Vorschriften über ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge auf Luftfahrzeuge, Hubschrauber und motorisierte Ultraleicht-Tragschrauber mit höchstens zwei Sitzen für Insassen ausgeweitet, deren höchstzulässige Startmasse (MTOM) 600 kg oder bei Amphibienluftfahrzeugen und Hubschraubern 650 kg nicht überschreitet, wobei gleichzeitig die höchstzulässige Leermasse, die diese Luftfahrzeuge haben dürfen, festgelegt wird. Diese neue Verordnung hat auch erhebliche Änderungen in Bezug auf die Betriebsbeschränkungen von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen, einschließlich der Festlegung neuer Höchstflughöhen, im Einklang mit den Bestimmungen der Luftfahrtvorschriften der Europäischen Union für den Betrieb von Luftfahrzeugen mit Ausnahme komplizierter motorgetriebener Luftfahrzeuge, die nicht über zusätzliche Sauerstoffgeräte verfügen, eingeführt.

Darüber hinaus hat die Europäische Kommission kürzlich die Vorschriften für die Zertifizierung für die Lufttüchtigkeit bestimmter nicht komplizierter Luftfahrzeuge geändert, die der europäischen Luftfahrtverordnung unterliegen, die normalerweise für den allgemeinen Luftverkehrsbetrieb verwendet werden; dies bedeutet, dass mit Ausnahme des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs und des spezialisierten Flugbetriebs als Alternative zu den gewöhnlichen Musterzulassungen die Möglichkeit vorgesehen wird, dass ihre Musterbauart durch die Vorlage einer „Compliance-Erklärung für die Konstruktion“ von der interessierten Partei anerkannt wird, sobald eine solche Erklärung von der zuständigen Luftfahrtbehörde registriert und der interessierten Partei ihre Registrierung mitgeteilt hat, nachdem diese die in dieser neuen europäischen Verordnung, bekannt als „Teil 21 Leicht“, vorgesehenen Kontrollen durchgeführt hat.

Abgesehen von diesen regulatorischen Änderungen ist es in der Wirklichkeit so, dass der derzeitige Stand der technischen Entwicklung es der Industrie ermöglicht hat, ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge mit einer neuen Konstruktion und neuen Materialien herzustellen, deren Leistung und Ausrüstung sich kaum von denen der leichten Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt unterscheiden, was auch die Aktualisierung der Anforderungen an die erstmalige Bescheinigung der Lufttüchtigkeit bedeutet, um nicht nur Aspekte der strukturellen Festigkeit und des Baus zu berücksichtigen, sondern auch diejenigen, die unter anderem die Qualität von Flug, Motor, Ausrüstung oder Betriebsbeschränkungen betreffen.

Im Zuge der industriellen Entwicklung und wie in anderen Industriebranchen wurde die Konstruktion und Herstellung von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen Gegenstand einer schrittweisen Verlagerung oder Internationalisierung, was unter anderem dazu geführt hat, dass in Spanien technische Normen für die Zertifizierung der Musterbauart bestehen und anerkannt werden, die zuvor von anderen Staaten oder in bestimmten internationalen Organisationen angenommen wurden und daher ist es ratsam, dass die nationalen Vorschriften dieser Wirklichkeit angemessen Rechnung tragen.

Kurz gesagt, die technische Entwicklung bei der Konstruktion und Herstellung von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen, die Verlagerung oder Internationalisierung der Branche und die regulatorischen Änderungen, die sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene vorgenommen werden, erfordern eine Überprüfung der technischen und administrativen Anforderungen, die in dem Erlass vom 14. November 1988 festgelegt sind, in der die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge festgelegt sind.

Dieser Erlass enthält in Kapitel I allgemeine Bestimmungen über den Gegenstand, den Anwendungsbereich und die Bestimmung der darin verwendeten Begriffe. In Bezug auf seinen Zweck beschränkt sich dieser auf die Regelung der erstmaligen Lufttüchtigkeit und der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen, ohne neue Bestimmungen oder andere



Änderungen im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Lizenzen ihres Personals einzuführen. Hinsichtlich seines Anwendungsbereichs folgt er dem Anwendungsbereich des Königlichen Dekrets 765/2022 vom 20. September 2022, den er umsetzt, und geht nicht darüber hinaus, obwohl eine besondere vereinfachte Regelung in Bezug auf die erstmalige Bescheinigung der Lufttüchtigkeit und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von einsitzigen ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen eingeführt wurde, die in den Anwendungsbereich des Königlichen Dekrets 765/2022 vom 20. September 2022 fallen und deren Leermasse (ausgenommen ballistische Fallschirme) 120 kg nicht übersteigt, was der Praxis der Nachbarländer entspricht, wobei die Begriffsbestimmungen aus Gründen der Klarheit für die Adressaten des Erlasses und zur Rechtssicherheit eingeführt werden.

Der materielle Inhalt des Erlasses beginnt mit Kapitel II, das die Anforderungen und Pflichten des Unternehmens für die erstmalige Bescheinigung der Lufttüchtigkeit sowie der Inhaber der Compliance-Erklärung über die Einhaltung der eingetragenen Konstruktion regelt, beginnend mit den Anforderungen, die von Entwicklungsbetrieben zu erfüllen sind, die die Erteilung einer eingeschränkten Musterzulassung für ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge beantragen, sowie den Verpflichtungen für ihre Aufrechterhaltung, sobald sie erteilt wurde, um die Anforderungen zu erfüllen, die von Betrieben, die an serienmäßiger Herstellung von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen beteiligt sind, zu erfüllen sind. Als Alternative zu der Beantragung einer eingeschränkten Musterzulassung ist für ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge die Möglichkeit vorgesehen, die Musterbauart durch Vorlage der „Compliance-Erklärung für die Konstruktion“ zu validieren, die der Verhältnismäßigkeit von Teil 21 Leicht für leichte Luftfahrzeuge der europäischen Verordnung entspricht und gleichzeitig die Verpflichtungen der Inhaber der „Compliance-Erklärung für die Konstruktion“ widerspiegelt, die von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit endgültig registriert wurde.

Anschließend wird in Kapitel III über die Lufttüchtigkeit der Musterbauart festgestellt, dass die Musterbauart eines ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugs in jedem Fall den im Anhang des Erlasses festgelegten grundlegenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit entsprechen muss, um die eingeschränkte Musterzulassung zu erhalten, wobei die staatliche Agentur für Flugsicherheit in begründeten und außergewöhnlichen Ausnahmefällen von jeder grundlegenden Anforderung absehen kann. In Anlehnung an die gängige Praxis im Rechtsvergleich der Nachbarländer sind die Mittel zum Nachweis der Einhaltung grundlegender Anforderungen an die Lufttüchtigkeit vom Anhang in den Zulassungsgrundlagen und Zertifizierungsspezifikationen festgelegt, die von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit angenommen oder von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit als akzeptabel anerkannt wurden. Auch für die Erlangung eingeschränkter Musterzulassungen sind verfahrensspezifische Besonderheiten festgelegt.

Neu ist die Möglichkeit, die Lufttüchtigkeit der Musterbauart mittels der von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit registrierten „Compliance-Erklärung für die Konstruktion“ zu bestätigen.

In jedem Fall sollen beide Arten des Nachweises der Lufttüchtigkeit der Musterbauart unbegrenzt gültig sein, sofern die fortlaufende Einhaltung der Anforderungen für die Erteilung bzw. Registrierung und gegebenenfalls die Erfüllung der Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gewährleistet ist. Sie legt auch die Anforderungen für Änderungen an der Konstruktion von Luftfahrzeugen mit einer eingeschränkten Musterzulassung oder einer Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion fest.

Kapitel IV regelt die Zertifizierung der Lufttüchtigkeit von bereits hergestellten Luftfahrzeugen. Bisher wurde die Erteilung eines eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses nur für solche ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge akzeptiert, für deren Konstruktion die staatliche Agentur für Flugsicherheit zuvor eine eingeschränkte Musterzulassung erteilt hatte. Mit diesem Erlass können derartige eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse auch auf der Grundlage einer von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit registrierten Compliance-Erklärung für die Konstruktion ausgestellt werden; oder auf der Grundlage einer gültigen eingeschränkten Musterzulassung, die von einer Luftfahrtbehörde im Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt wurde; oder auf der Grundlage einer gültigen eingeschränkten Musterzulassung, die von einer Luftfahrtbehörde in einem Drittland erteilt wurde, deren Musterzulassungssystem ein Sicherheitsniveau gewährleistet, das dem in diesem Erlass



festgelegten Sicherheitsniveaus entspricht und diese Gleichwertigkeit zuvor durch eine Entscheidung der zuständigen Stelle auf der Grundlage der Angelegenheit der staatlichen Agentur für Flugsicherheit anerkannt wurde.

Berücksichtigt wird auch die Möglichkeit, eine Fluggenehmigung in den Fällen zu erhalten, wenn ein ultraleichtes motorisiertes Luftfahrzeug (ULM) nicht über ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis verfügen kann oder zwar über ein solches verfügt, aber keine der darin enthaltenen Bedingungen erfüllt, wenn nachgewiesen wird, dass es unter bestimmten Bedingungen und für bestimmte Zwecke sicher fliegen kann.

Am Ende des Kapitels werden die Bedingungen für die Änderung von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen festgelegt, die gegebenenfalls von einer Einzelperson oder zuvor von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit registriert werden müssen.

Wenn die Lufttüchtigkeit der Musterbauart auf eine der vorgenannten Weisen anerkannt wurde und das eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnis oder die Fluggenehmigung für das entsprechende ultraleichte motorisierte Luftfahrzeug ausgestellt wurde, muss der Betrieb des Luftfahrzeugs aus Gründen der öffentlichen Sicherheit – sowohl für die Betriebssicherheit des Luftfahrzeugs als auch für die Sicherheit der davon betroffenen Personen und Güter von der wirksamen Aufrechterhaltung seiner Lufttüchtigkeit abhängig sein. Zu diesem Zweck wird in Kapitel V festgelegt, wer für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich ist, es kann wie bis jetzt der Eigentümer des Luftfahrzeugs oder eine andere Person sein, die unter einem Rechtstitel eine Genehmigung zur Steuerung dieses Luftfahrzeugs hat; die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Aufgaben; die Anforderungen an die Durchführung der Instandhaltung; sowie die Verpflichtung ein Instandhaltungsprogramm entwickelt zu haben und dessen Mindestinhalt.

Ebenso ist als neuer Aspekt in Bezug auf die vorherige Regelung im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vorgesehen, dass zusammen mit der Ausstellung des eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausgestellt wird, ohne die das eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnis nicht gültig ist. Die Gültigkeit des Lufttüchtigkeitszeugnisses ist zeitlich begrenzt, kann jedoch von der für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Person durch Vorlage einer „Erklärung über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ verlängert werden; kurz gesagt, dass er oder sie unter seiner/ihrer Verantwortung die Aufgaben erfüllt hat, die für die Instandhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß diesem Erlass erforderlich sind und eine physische Überprüfung des Luftfahrzeugs durchgeführt hat, so dass er oder sie zufriedenstellend überprüft hat, dass es mit seiner/ihrer eingeschränkten Musterzulassung oder der Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion übereinstimmt.

In Übereinstimmung mit der europäischen und internationalen Praxis regelt Kapitel VI die Lufttüchtigkeitsanweisungen, die von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit für ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge erlassen werden können, wenn es Hinweise auf Mängel in einem Luftfahrzeug gibt, die sich auf andere Luftfahrzeuge auswirken können, die nach derselben eingeschränkten Musterzulassung oder Compliance-Erklärung für die Konstruktion hergestellt wurden, mit dem Ziel, sie zu beheben, um die geforderten Standards in Bezug auf die Betriebssicherheit zu gewährleisten.

Am Ende des materiellen Teils des Erlasses sieht Kapitel VII gemeinsame Bestimmungen über das Verwaltungsverfahren vor, die, soweit dies in dem Erlass nicht vorgesehen ist, die Bestimmungen des Gesetzes 39/2015 vom 1. Oktober 2015 über das Gemeinsame Verwaltungsverfahren der öffentlichen Verwaltungen anwenden. Zu den Besonderheiten gehören auch die Überwachung von Organisationen und Inhabern einer Compliance-Erklärung über die registrierte Konstruktion sowie ein Verweis auf die anwendbare Sanktionsregelung, die im Gesetz 21/2003 vom 7. Juli 2003 über die Flugsicherheit vorgesehen ist.

Zum Abschluss des Erlasses werden die Zusatz-, Übergangs-, Ausnahme- und Schlussbestimmungen betrachtet. Dazu gehört auch die erste Übergangsbestimmung, die den



Bestimmungen der ersten Übergangsbestimmung des Königlichen Dekrets 765/2022 vom 20. September 2022 entspricht, mit dem eine Übergangsfrist für die Gültigkeit eingeschränkter Lufttüchtigkeitszeugnisse mit überschüssiger Leermasse und Formen der Anpassung an die Obergrenzen der Leermasse festgelegt wurden; die Ausnahmebestimmung, mit der der Erlass vom 14. November 1988 zur Festlegung der Anforderungen für die Lufttüchtigkeit für ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge aufgehoben wird; und die erste Schlussbestimmung, die spezifische Änderungen des mit Verordnung vom 31. Mai 1982 genehmigten Erlasses über den Bau eines Luftfahrzeugs von Amateuren vornimmt.

Dieser Erlass entspricht den Grundsätzen einer guten Vorschrift gemäß Artikel 129 des Gesetzes 39/2015 vom 1. Oktober 2015 über das Gemeinsame Verwaltungsverfahren der öffentlichen Verwaltungen.

Sie entspricht dem Grundsatz der Erforderlichkeit, da sie durch die Gewährleistung der Sicherheit dieser Luftfahrzeuge und des allgemeinen Luftverkehrs als Ausdruck der Flugsicherheit motiviert ist, die wiederum Teil des allgemeinen Interesses an der öffentlichen Sicherheit sowie der öffentlichen Sicherheit der davon betroffenen Personen und Güter ist. Darüber hinaus enthält der vorliegende Erlass mehrere Sicherheitsempfehlungen des Ausschusses für Unfälle und Störungen in der Zivilluftfahrt.

Sie respektiert den Grundsatz der Wirksamkeit, soweit die mit der Norm verfolgten Ziele durch die Festlegung dieser Verordnung erreicht werden. Insbesondere wird die Sicherheit der Verwendung von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen erhöht und dies erleichtert die Ausstellung von eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnissen für Luftfahrzeuge mit Musterzulassungen, die von ausländischen Luftfahrtbehörden erteilt wurden, sowie deren Einfuhr.

Sie trägt auch dem Grundsatz der Rechtssicherheit Rechnung, da sie mit den nationalen Rechtsvorschriften, insbesondere mit den Bestimmungen des Königlichen Dekrets 765/2022 vom 20. September 2022 und insbesondere in Bezug auf ihre erste Übergangsbestimmung, die die Verkündung dieses Erlasses vorsieht, sowie mit den Rechtsvorschriften der Europäischen Union, in deren Anwendungsbereich sie nicht eingreift, übereinstimmt, während sie den Erlass vom 14. November 1988, die sie ersetzt, ausdrücklich aufhebt.

In Anbetracht der Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und der Effizienz beschränkt sich der Erlass auf die Festlegung der Bestimmungen, die einerseits für die Deckung der festgestellten Bedürfnisse unerlässlich sind, insbesondere durch die Festlegung einer weniger anspruchsvollen besonderen Regelung und Regulierungsbedingungen in Bezug auf die erstmalige Bescheinigung über die Lufttüchtigkeit und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen, die unter das Königliche Dekret 765/2022 vom 20. September 2022 fallen und eine Leermasse (ausgenommen ballistische Fallschirme) von höchstens 120 kg aufweisen und andererseits auf das Bemühen um die Verhältnismäßigkeit mit der Verordnung der Europäischen Union zu demselben Gegenstand, Teil 21 Leicht, unter Berücksichtigung der Möglichkeit, die Lufttüchtigkeit dieser Luftfahrzeuge durch eine von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit registrierte „Compliance-Erklärung für die Konstruktion“ zu beweisen und eine Erklärungsregelung für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen festzulegen. Berücksichtigt wird auch die effiziente Nutzung öffentlicher Mittel, die keine Erhöhung der Ressourcen, Vergütungen oder sonstigen Personalkosten zur Folge hat.

Schließlich wurden nach dem Grundsatz der Transparenz der Gegenstand und der Anwendungsbereich des Erlasses eindeutig bestimmt und gleichzeitig die Beteiligung ihrer Empfänger durch Konsultationen und öffentliche Information und Anhörung des Sektors ermöglicht.

Dieser Ministerialerlass unterliegt dem Verfahren der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 und des Königlichen Dekrets 1337/1999 vom 31. Juli 1999 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft.



Dieser Erlass wird in Ausübung der ausschließlichen Befugnisse des Staates auf dem Gebiet der Kontrolle des Luftraums, des Verkehrs und des Luftverkehrs sowie der Registrierung von Luftfahrzeugen gemäß Artikel 149.1.20 der Verfassung und aufgrund der behördlichen Genehmigung von der ersten Schlussbestimmung des Königlichen Dekrets 765/2022 vom 20. September 2022 erlassen.

Aufgrund deren erlasse ich mit vorheriger Zustimmung des Finanzministers und des öffentlichen Dienstes, (...) des Staatsrates ein Dekret:

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1. *Gegenstand und Anwendungsbereich.*

1. Dieser Erlass bezweckt die Festlegung der Vorschrift, die sowohl für die erstmalige Bescheinigung über die Lufttüchtigkeit als auch für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen gilt (im Folgenden „Luftfahrzeug“ oder „ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge (ULM)“ genannt).

2. Dieser Erlass gilt für die Konstruktion, Herstellung und Verwendung in Bezug auf die Lufttüchtigkeit der zivilen motorisierten Luftfahrzeuge, die in eine der Kategorien gemäß Artikel 1.2 des Königlichen Dekrets 765/2022 vom 20. September 2022 über die Verwendung von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen (ULM) fallen, mit Ausnahme der in Artikel 2 genannten.

3. ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge (ULM) der „Kategorie A“, von denen in Artikel 1.2 des Königlichen Dekrets 765/2022 vom 20. September 2022 die Rede ist, die keine neuartigen oder ungewöhnlichen Konstruktionsmerkmale aufweisen, d. h. solche, die zuvor nicht durch Zulassungsspezifikationen oder Industriestandards, die zuvor von der zuständigen Stelle der staatlichen Agentur für Flugsicherheit als annehmbare Nachweisverfahren zusammengestellt wurden, abgedeckt waren und deren Leermasse (ausgenommen ballistische Fallschirme) 120 kg nicht überschreitet und die über einen Sitz verfügen, unterliegen der folgenden vereinfachten Sonderregelung:

a) In Bezug auf die Lufttüchtigkeit der Musterbauart gilt Kapitel III Abschnitt 2 nicht für sie, so dass sie daher keine eingeschränkte Musterzulassung erhalten können, sondern die Lufttüchtigkeit der Konstruktion nur durch die Eintragung der Compliance-Erklärung für die Konstruktion gemäß Kapitel III Abschnitt 3 nachweisen können, mit der Ausnahme, dass Artikel 25 Absätze 6 und 7 nicht für sie gelten;

b) Änderungen der Compliance-Erklärung für die Konstruktion, die gemäß der Einstufung nach Artikel 24 (gemäß Artikel 27 Absatz 2) als geringfügig gelten, können durch eine Compliance-Erklärung für die Konstruktion mitgeteilt werden, die der Inhaber der Compliance-Erklärung für die Konstruktion an die staatliche Agentur für Flugsicherheit gerichtet hat oder durch eine Person, die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich ist;

c) Änderungen der Compliance-Erklärung für die Konstruktion, die gemäß der Einstufung nach Artikel 24 (gemäß Artikel 27 Absatz 2) als erheblich gelten, werden nicht von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit registriert, sondern vom Inhaber der Compliance-Erklärung für die Konstruktion genehmigt, der sicherstellt, dass die Konstruktion weiterhin den für das Luftfahrzeug geltenden detaillierten technischen Spezifikationen entspricht und dass das Luftfahrzeug keine Merkmale aufweist, die seine Nutzung unsicher machen;

d) Die Lufttüchtigkeitszeugnisse sind fünf Jahre lang gültig.

Artikel 2. *Begriffsbestimmungen.*



Im Sinne der vorliegenden Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) „Fluggenehmigung“: Besonderes Lufttüchtigkeitszeugnis, das von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit ausgestellt wurde, das den Betrieb eines Luftfahrzeugs gestattet, das die geltenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit nicht erfüllt oder für das nicht nachgewiesen wurde, das es die Anforderungen erfüllt, das aber unter bestimmten Bedingungen und zu bestimmten Zwecken vor der Durchführung des Fluges sicher fliegen kann.

b) „Zulassungsgrundlage“: Eine Reihe technischer Anforderungen, die von der zuständigen Luftfahrtbehörde festgelegt wurden, um über die Zulassung der Konstruktion eines Luftfahrzeugmodells, das als „Muster“ bezeichnet wird, zu entscheiden. Sie bestehen aus Zulassungsspezifikationen, die für ein bestimmter Luftfahrzeugtyp gelten, und, für den Fall, dass eine in diesen Spezifikationen festgelegte Anforderung nicht erfüllt werden kann, aus besonderen Bedingungen, die von der Luftfahrtbehörde für nicht angemessen abgedeckte Aspekte oder für gleichwertige Sicherheitsüberprüfungen festgelegt wurden, die ein ähnliches Sicherheitsniveau gewährleisten.

c) „Service Bulletins“: Dokument, das von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller eines Luftfahrzeugs, eines Triebwerks oder eines Bauteils verwendet wird, um den Betreibern Anweisungen für die Durchführung von Änderungen und/oder Konstruktionsänderungen mitzuteilen und die Kontrollen an in Betrieb befindlichen Luftfahrzeugen zu melden.

d) „Bescheinigung über die eingeschränkte Lufttüchtigkeit“: Von einer Luftfahrtbehörde ausgestelltes Dokument, aus dem hervorgeht, dass vorbehaltlich etwaiger Betriebsbeschränkungen festgestellt wurde, dass das Luftfahrzeug einer eingeschränkten Musterzulassung, einer von der zuständigen Luftfahrtbehörde registrierten Compliance-Erklärung für die Konstruktion oder gleichwertigen Dokumenten entspricht und für den sicheren Betrieb geeignet ist.

e) „Eingeschränkte Musterzulassung“: Von einer Luftfahrtbehörde ausgestelltes Dokument zur Festlegung der Konstruktion eines Modells oder einer Modellfamilie eines Luftfahrzeugs, eines Triebwerks oder Propellers und zur Bescheinigung, dass diese Konstruktion den einschlägigen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit des Staates dieser Behörde entspricht.

f) „Erklärung über die Entwicklungsbefähigung“: Dokument, in dem ein Entwicklungsbetrieb unter eigener Verantwortung erklärt, dass er die in diesem Erlass festgelegten Anforderungen an die Kapazität und die in seinen Konstruktionshandbüchern festgelegten Verfahren einhält.

g) „Erklärung über die Produktionskapazität“: Dokument, in dem ein Herstellungsbetrieb oder ein Hersteller unter eigener Verantwortung erklärt, dass er die in diesem Erlass festgelegten Anforderungen an die Kapazität und die in seinen Herstellungshandbüchern festgelegten Verfahren einhält.

h) „Compliance-Erklärung für die Konstruktion“: Dokument, in dem eine natürliche oder juristische Person unter eigener Verantwortung erklärt, dass die in dieser Erklärung enthaltene Musterbauart den in diesem Erlass festgelegten Anforderungen an die Lufttüchtigkeit entspricht, wobei sie sich auf die Unterlagen bezieht, die es nachweisen. Für die Zwecke dieses Erlasses gelten die an die staatliche Agentur für Flugsicherheit übermittelten Compliance-Erklärungen für die Konstruktion, die den darin festgelegten Anforderungen entsprechen, als Dokument, das der eingeschränkten Musterzulassung gleichwertig ist.

i) „Lufttüchtigkeitsanweisungen“: Von einer Zivilluftfahrtbehörde ausgestelltes Dokument mit Maßnahmen für Luftfahrzeuge für die in diesem Dokument festgelegten Fälle, wenn die Betriebssicherheit gefährdet ist, um ein akzeptables Sicherheitsniveau wiederherzustellen, aus dem hervorgeht, dass andernfalls das Sicherheitsniveau des Luftfahrzeugs beeinträchtigt werden könnte.



j) „Musterbauart“: Die ursprüngliche Konzeption eines bestimmten Luftfahrzeugs, einschließlich seiner vollständigen Definition, Zeichnungen und Spezifikationen, Anweisungen für seine Herstellung, Instandhaltung und Nutzung, kann Optionen, Varianten und sogar andere Modelle enthalten.

k) „Zulassungsspezifikationen“: Eine Reihe von technischen Anforderungen, die von verschiedenen Zivilluftfahrtbehörden für eine bestimmte Kategorie von Luftfahrzeugen oder Luftfahrterzeugnissen veröffentlicht wurden und mit denen die grundlegenden Anforderungen des Anhangs erfüllt werden können.

l) „Datenblatt“: Dokument, in dem allgemeine technische Informationen und Daten über eine bestimmte Musterbauart, z. B. Inhaber, Herstellungsbetrieb oder Hersteller, Definitionsdokument, einschließlich der Modelle oder Varianten, Abmessungen, Gewichte, Einschränkungen, des Motor- und Propellermodells, Kraftstoffs, der Fähigkeiten, Zulassungsgrundlagen, Handbücher zum Flug und zur Instandhaltung, Besatzungsmitglieder und andere relevante technische Daten enthalten sind.

m) „Lizenz für eine Luftfahrzeugstation“: Dokument, das von der zuständigen Behörde ausgestellt wurde, das die Nutzung der im Luftfahrzeug eingebauten Funksendeanlagen genehmigt und die Sende- oder Empfangsanlagen festlegt, die in einem Luftfahrzeug zur Verfügung stehen.

n) „Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“: Reihe von Verfahren, mit denen Luftfahrzeuge, Triebwerke, Propeller und Teile die Einhaltung der für jedes Luftfahrzeugmodell geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen bestätigen und ebenfalls während ihrer gesamten Nutzungsdauer in einem sicheren Betriebszustand bleiben.

ñ) „Instandhaltung vor dem Flug“: Spezifische Instandhaltungsarbeiten, die vor dem Flug nach Anweisungen des Herstellungsbetriebs oder des Herstellers und/oder den Lufttüchtigkeitsanweisungen, die nicht unter die allgemeine Überprüfung vor dem Flug fallen, auszuführen sind.

o) „Leermasse“: Gewicht eines vollständig fertiggestellten Luftfahrzeugs einschließlich aller Ausrüstung, ohne den ausfliegbaren Kraftstoff, obwohl einschließlich des unverbrauchbaren Kraftstoffs und der Höchstmenge an Schmieröl, Kühlstoffen und hydraulischer Flüssigkeit, sofern vorhanden.

p) „Entwicklungsbetrieb“: Betrieb, der sich mit der Luftfahrzeugkonstruktion befasst.

q) „Herstellungsbetrieb“ oder „Hersteller“: Betrieb, der sich mit der Serienfertigung von Luftfahrzeugen entweder durch eigene Konstruktion oder durch Dritte, denen er zur Verfügung steht, befasst.

KAPITEL II

Anforderungen an Organisationen, denen die Aufgabe der erstmaligen Bescheinigung über die Lufttüchtigkeit übertragen wurde und an Inhaber einer abgegebenen Compliance-Erklärung für die Konstruktion und ihre Pflichten

ABSCHNITT 1 ENTWICKLUNGSBETRIEBE

Artikel 3. *Anforderungen an Entwicklungsbetriebe und ihre Pflichten.*

Um Inhaber einer eingeschränkten Musterzulassung für ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge (ULM) zu werden, die in den Anwendungsbereich dieses Erlasses fallen, sind die Entwicklungsbetriebe zur Einhaltung der Bestimmungen dieses Abschnitts verpflichtet.

Artikel 4. *Konstruktionshandbuch.*



Ein Entwicklungsbetrieb muss über ein Konstruktionshandbuch verfügen, das entweder direkt oder durch einen Verweis mindestens die folgenden Informationen enthält:

- a) Eine Beschreibung seiner Organisationsstruktur;
- b) Eine Beschreibung der Konstruktionsverfahren;
- c) Eine Beschreibung des in Artikel 5 aufgeführten Konstruktionsmanagementsystems;

d) Eine Beschreibung der Bestände der Organisation gemäß Artikel 6, sowohl Sachmittel als auch Personal, einschließlich seiner Qualifikationen und Erfahrungen, sowie der der beauftragten Organisationen; und

e) Eine Beschreibung des Umfangs der Konstruktionstätigkeiten, einschließlich mindestens der Angabe der Art von Entwicklungsarbeiten, der Kategorien der Produkte, für die die Konstruktionstätigkeiten durchgeführt werden, sowie der Funktionen und Pflichten, die die Organisation bezüglich der Lufttüchtigkeit ihrer Produkte wahrnimmt, der beauftragten Tätigkeiten und der Koordinierung mit der Produktion.

Artikel 5. *Konstruktionsmanagementsystem.*

1. Ein Entwicklungsbetrieb muss ein Konstruktionsmanagementsystem mit klar definierter Rechenschaftspflicht und Verantwortungsbereichen für die gesamte Organisation festlegen, das:

a) der Art und Komplexität seiner Tätigkeiten, der Größe des Betriebs entspricht und die mit diesen Tätigkeiten verbundenen Risiken berücksichtigt;

b) so eingerichtet wird, dass die Rechenschaftspflicht bei einer einzigen Person, die gemäß Artikel 6.1 als Konstruktionsleiter des Betriebs benannt wurde, liegt.

2. Der Betrieb sollte im Rahmen des Konstruktionsmanagementsystems über die Mittel für eine Konstruktionssicherung verfügen, indem er für Produkte ein System für die Kontrolle und Überwachung der Konstruktion und von Konstruktionsänderungen sowie von Reparaturverfahren einrichtet, umsetzt und aufrechterhält. Dieses System muss:

a) eine Funktion umfassen, die dafür sorgt, dass die Konstruktion der Luftfahrzeuge und die Konstruktionsänderungen sowie die Reparaturverfahren den einschlägigen Zulassungsgrundlagen genügen;

b) festlegen, auf welche Weise das Konstruktionssicherungssystem der Abnahme der entwickelten Bauteile oder der von Partnern durchgeführten Aufgaben nach den Methoden Rechnung trägt, die schriftlichen Verfahren unterliegen.

3. Der Betrieb sollte aktuelle Prozesse und Verfahren zur Gewährleistung der Konformität der Produktentwicklung mit der Einhaltung der anwendbaren Grundlage der Musterzulassung einrichten und aufrechterhalten.

4. Der Betrieb muss über einen Beleg für sein Konstruktionsmanagementsystem verfügen und dass es die Anforderungen dieses Artikels erfüllt. Insbesondere muss er über Belege, mit denen Prozesse und Verfahren dokumentiert werden, zur Gewährleistung der Konformität der Produktentwicklung mit der Einhaltung der anwendbaren Grundlage der Musterzulassung, verfügen. Die Unterlagen werden der staatlichen Agentur für Flugsicherheit zur Verfügung gestellt, wenn diese dies anfordert.

Artikel 6. *Bestände eines Entwicklungsbetriebs*



1. Der Betrieb muss einen Leiter des Entwicklungsbetriebs benennen, der befugt ist, dafür zu sorgen, dass innerhalb des Betriebs alle Entwicklungstätigkeiten den vorgeschriebenen Standards entsprechen und dass die Entwicklung kontinuierlich den Anforderungen des Konstruktionsmanagementsystems entspricht.

2. Der Leiter des Entwicklungsbetriebs muss innerhalb des Betriebs Personal benennen, das in Schlüsselpositionen verantwortlich ist für:

a) die Einhaltung der geltenden Grundlage der Musterzulassung bei der Konstruktion der Produkte sowie bei Konstruktionsänderungen und Reparaturverfahren; und

b) die Benennung einer anderen Person oder einer Personengruppe (je nach Größe des Betriebs), die benötigt wird, um die Einhaltung der Anforderungen dieses Abschnitts zu gewährleisten.

3. Die im vorstehenden Abschnitt genannte Person oder Personengruppe muss:

a) dem Leiter des Entwicklungsbetriebs gegenüber verantwortlich sein und direkten Zugang zu ihm haben;

b) angemessene Kenntnisse und Erfahrungen haben, um den ihr zugewiesenen Aufgaben gerecht werden zu können.

4. Der Betrieb gewährleistet, dass:

a) er über angemessenes und erfahrenes Personal verfügt, das befugt ist, dafür zu sorgen, dass die zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen werden;

b) Es verfügt über geeignete Ausrüstungen und Räumlichkeiten, die es dem Personal ermöglichen, dafür zu sorgen, dass die entwickelten Produkte die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit erfüllen;

c) Eine umfängliche und effiziente Zusammenarbeit innerhalb des Betriebs in Fragen der Lufttüchtigkeit besteht.

5. Die Organisation dokumentiert ihre Organisationsstruktur sowie das Personal in Schlüsselpositionen, das dafür verantwortlich ist, dass der Betrieb den Anforderungen dieses Abschnitts genügt, die Dokumentation stets aktualisiert und sie der staatlichen Agentur für Flugsicherheit auf Anforderung zur Verfügung stellt.

Artikel 7. *Verpflichtungen der Entwicklungsbetriebe.*

Ein Entwicklungsbetrieb, der eine eingeschränkte Musterzulassung besitzt, muss:

a) Nach Prozessen, Verfahren und Praktiken, die in seinem Entwicklungshandbuch festgelegt sind, arbeiten;

b) Feststellen, dass die Produktkonstruktionen, einschließlich der Änderungen und Reparaturen, keine unsicheren Merkmale aufweisen und der geltenden Grundlage der Musterzulassung genügen;

c) Über ein System zur Erfassung, Untersuchung und Analyse von Daten im Zusammenhang mit Ausfällen, Fehlfunktionen, Mängeln oder sonstigen Ereignissen, die nachteilige Auswirkungen auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs haben können, verfügen. Die aus diesem System gewonnenen Informationen allen bekannten Inhabern oder Betreibern des Produkts, des Teils oder der Ausrüstung zur Verfügung stellen;



- d) Der staatlichen Agentur für Flugsicherheit alle Ausfälle, Fehlfunktionen, Mängel oder sonstige Ereignisse melden, von denen er in Bezug auf ein Produkt, Teil oder eine Ausrüstung, die Bestandteil des Hauptmusters oder der Austauschkonstruktion sind, Kenntnis erlangt hat, deren Inhaber er ist und die zu einem unsicheren Zustand geführt haben oder dazu führen könnten, was so schnell wie möglich, in keinem Fall jedoch später als 72 Stunden nach Feststellung des möglichen unsicheren Zustands, zu erfolgen hat, es sei denn, außergewöhnliche Umstände verhindern dies;
- e) Den Grund eines Konstruktionsmangels untersuchen und der staatlichen Agentur für Flugsicherheit über die Ergebnisse seiner Untersuchung sowie über alle Maßnahmen, die er ergreift oder zu ergreifen beabsichtigt, um diesen Mangel zu beheben, berichten;
- f) alle Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen und -verfahren, die nach den Zulassungsgrundlagen und -inhalten, gegebenenfalls nach den anwendbaren Nutzungs-, Betriebs- und Instandhaltungshandbüchern erforderlich sind, erstellen, pflegen und ständig aktualisieren sowie diese Informationen der staatlichen Agentur für Flugsicherheit auf Anforderung zur Verfügung stellen;
- g) Dem Inhaber, der ein gemäß seiner eingeschränkten Musterzulassung hergestelltes Luftfahrzeug erwirbt, alle Anweisungen und Verfahren, die für seinen Betrieb und die Aufrechterhaltung seiner Lufttüchtigkeit erforderlich sind, zur Verfügung zu stellen;
- h) Allen bekannten Betreibern alle Aktualisierungen oder Änderungen der Anweisungen und Verfahren, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs erforderlich sind, zur Verfügung zu stellen;
- i) Für den Fall, dass ein Luftfahrzeug von einem anderen Betrieb als dem Inhaber der eingeschränkten Musterzulassung hergestellt wird oder Montageaufgaben erfordert, stellt er sicher, dass dieser Betrieb über die erforderlichen Daten, Materialien und den Personaleinsatz verfügt, um derartige Montagetätigkeiten durchzuführen, so dass jedes fertiggestellte Luftfahrzeug den Daten seiner Musterbauart entspricht und sicher für den Betrieb und daher lufttüchtig ist;
- j) Den Zugang des Inspektionspersonals der staatlichen Agentur für Flugsicherheit zu ihren Einrichtungen, Aufzeichnungen und Unterlagen sowie zu denen ihrer Unterauftragnehmer ermöglichen, um Inspektionen durchzuführen;
- k) Alle Informationen und Aufzeichnungen zum Nachweis der Übereinstimmung mit der Konstruktion und der Kapazität des Betriebs mindestens über einen Zeitraum führen und aufrechterhalten und der staatlichen Agentur für Flugsicherheit zur Verfügung zu stellen, in dem ein Luftfahrzeug im Luftfahrzeugregister Spaniens verbleibt;
- i) Der staatlichen Agentur für Flugsicherheit unverzüglich Folgendes mitteilen:
 - 1. Jede Änderung der in der Erklärung über die Entwicklungsbefähigung enthaltenen Informationen;
 - 2. Änderungen des Konstruktionsmanagementsystems, die für den Nachweis der Konformität oder der Lufttüchtigkeitsmerkmale eines Luftfahrzeugs von Bedeutung sind;
 - 3. Die Einstellung jeder Tätigkeit, die Gegenstand einer Compliance-Erklärung für die Konstruktion ist.

ABSCHNITT 2 HERSTELLUNGSBETRIEBE

Artikel 8. *Anforderungen an Herstellungsbetriebe oder Hersteller und ihre Pflichten.*



Für die serienmäßige Herstellung von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen (ULM), die in den Anwendungsbereich dieses Erlasses fallen, sind die Herstellungsbetriebe oder Hersteller, die als solche in einer eingeschränkten Musterzulassung oder in einer Compliance-Erklärung für die Konstruktion des registrierten Typs enthalten sind, zur Einhaltung der Bestimmungen dieses Abschnitts verpflichtet.

Artikel 9. *Herstellungshandbuch.*

Der Herstellungsbetrieb muss über ein Produktionshandbuch verfügen, das entweder direkt oder durch einen Verweis mindestens die folgenden Informationen enthält:

- a) Eine Beschreibung seiner Organisationsstruktur;
- b) Eine Beschreibung der Herstellungsverfahren;
- c) Eine Beschreibung des Produktionsmanagementsystems gemäß Artikel 10, einschließlich der Beschreibung des in diesem Artikel genannten Qualitätssicherungssystems; und
- d) Eine Beschreibung der Bestände des Herstellungsbetriebs gemäß Artikel 11, sowohl Sachmittel als auch Personal, einschließlich seiner Qualifikationen und Erfahrungen, sowie der der beauftragten Organisationen.
- e) Eine Beschreibung des Umfangs der Produktionstätigkeiten, einschließlich mindestens der Angabe der Art von Produktionsarbeiten, der beauftragten Tätigkeiten und der Koordinierung mit der Entwicklung.

Artikel 10. *Produktionsmanagementsystem*

1. Der Betrieb muss ein Produktionsmanagementsystem festlegen, umsetzen und aufrechterhalten, in dem die Zuweisung der Zuständigkeiten innerhalb der Organisation eindeutig festgelegt ist.

2. Der Betrieb muss einen Produktionsleiter des Betriebs mit angemessenen Befugnissen innerhalb des Betriebs benennen, der für die Einhaltung der Bestimmungen des vorstehenden Absatzes durch den Betrieb verantwortlich ist.

3. Das Produktionsmanagementsystem muss Mittel enthalten, die die Aufrechterhaltung eines Qualitätssicherungssystems ermöglichen. Dieses Qualitätssicherungssystem muss dem Betrieb ermöglichen, es sicherzustellen, dass jedes Luftfahrzeug oder Teil, das von ihm oder von seinen Partnern hergestellt oder von Dritten geliefert oder an Dritte vergeben wird, den anwendbaren Konstruktionsdaten entspricht und sich in einem betriebssicheren Zustand befindet.

4. Das Qualitätssicherungssystem enthält Kontrollverfahren für:

- a) Ausstellung, Genehmigung oder Änderung von Dokumenten;
- b) Audits und Kontrollen zur Bewertung von Lieferanten und Unterauftragnehmern;
- c) Überprüfung, dass zugelieferte Produkte, Teile, Materialien und Ausrüstungen, darunter auch von den Abnehmern dieser Produkte zugelieferte fabrikneue oder gebrauchte Artikel, den anwendbaren Konstruktionsdaten entsprechen;
- d) Kennzeichnung und Nachverfolgbarkeit;
- e) Herstellungsprozesse;
- f) Inspektionen und Prüfungen, auch Testflüge;



- g) Kalibrierung von Werkzeugen, Vorrichtungen und Prüfeinrichtungen;
- h) Kontrolle von Nichtkonformität;
- i) Koordinierung der Lufttüchtigkeit mit der Konstruktion;
- j) Erstellung und Aufbewahrung von Aufzeichnungen;
- k) Schulung und Kompetenz des Personals;
- l) Ausstellung von Lufttüchtigkeitsdokumenten;
- m) Handhabung, Lagerung und Verpackung;
- n) Interne Qualitätsaudits und die daraus resultierenden Abhilfemaßnahmen;
- ñ) Durchführung der Arbeiten nach Abschluss der Herstellung, jedoch vor der Auslieferung, zur Erhaltung des betriebssicheren Zustands des Luftfahrzeugs;
- o) Antrag auf Erteilung von Fluggenehmigungen.

5. Der Betrieb muss im Rahmen des Produktionsmanagementsystems eine unabhängige Überwachungsfunktion einrichten, um die Einhaltung der einschlägigen Anforderungen sowie die Einhaltung und Angemessenheit des Produktionsmanagementsystems zu überprüfen. Diese Überwachung muss Rückmeldungen an die in Artikel 11 Buchstabe c und d genannte Person oder Personengruppe vorsehen, damit gegebenenfalls erforderliche Abhilfemaßnahmen durchgeführt werden.

6. Der Betrieb muss im Rahmen des Produktionsmanagementsystems Prozesse und Verfahren festlegen und auf dem neuesten Stand halten, die die Konformität der hergestellten Luftfahrzeuge und Teile mit den anwendbaren Konstruktionsdaten gewährleisten. Ist der Betrieb nicht Inhaber einer Musterzulassung, so trifft er Vereinbarungen mit dem Inhaber einer Musterzulassung, um sicherzustellen, dass der Betrieb über solche Daten verfügt.

7. Der Betrieb muss über Verfahren verfügen, mit denen er sicherstellt, dass neu hergestellte Luftfahrzeuge, die einem anderen Betreiber noch nicht zur Verfügung gestellt wurden, gemäß den geltenden Instandhaltungsanweisungen instand und in einem lufttüchtigen Zustand gehalten werden und dass gegebenenfalls die Freigabebescheinigung für jede abgeschlossene Instandhaltung ausgestellt wird.

8. Der Betrieb muss über Belege, mit denen das Produktionsmanagementsystem und die Einhaltung der Anforderungen dieses Artikels dokumentiert werden, verfügen. Insbesondere muss der Betrieb über Belege, mit denen Prozesse und Verfahren dokumentiert werden, verfügen, mit denen er sicherstellt, dass die hergestellten Luftfahrzeuge und Teile mit den geltenden Konstruktionsdaten übereinstimmen. Die Unterlagen werden der staatlichen Agentur für Flugsicherheit zur Verfügung gestellt, wenn diese dies anfordert.

Artikel 11. *Bestände des Herstellungsbetriebs.*

Der Herstellungsbetrieb muss Folgendes gewährleisten:

a) Einrichtungen, Arbeitsbedingungen, Ausrüstungen und Werkzeuge, zugehörige Prozesse und Materialien, Umfang und Kompetenz des Personals und die allgemeine Organisation sind im Hinblick auf die Einhaltung seiner Verpflichtungen gemäß Artikel 12 angemessen;



b) Ein Verfahren festlegen, mit dem der Betrieb sicherstellt, dass die Konstruktionsdaten auf dem neuesten Stand gehalten, korrekt in die Produktionsdaten eingearbeitet, auf dem neuesten Stand gehalten und allen Mitarbeitern zur Verfügung gestellt werden, die sie zur Erfüllung ihrer Aufgaben benötigen;

c) Ein Produktionsleiter wurde benannt, der befugt ist, dafür zu sorgen, dass innerhalb des Betriebs alle Herstellungstätigkeiten den vorgeschriebenen Standards entsprechen und dass der Betrieb kontinuierlich den Anforderungen des Produktionsmanagementsystems entspricht;

d) Der Produktionsleiter hat eine Person oder eine Personengruppe benannt, die benötigt wird, um die Einhaltung der Anforderungen dieses Abschnitts zu gewährleisten, und ihre Benennung erfolgt mit der Festlegung ihr zugewiesenen Befugnisse. Diese Person oder Personengruppe ist dem Produktionsleiter gegenüber verantwortlich und hat direkten Zugang zu ihm. Diese Person oder Personengruppe verfügt über angemessene Kenntnisse, Ausbildungen und Erfahrungen, um den ihr zugewiesenen Aufgaben gerecht werden zu können;

e) das Personal auf allen Ebenen muss mit ausreichenden Befugnissen ausgestattet sein, um den ihm zugewiesenen Aufgaben gerecht werden zu können und es besteht innerhalb des erklärten Herstellungsbetriebs eine umfängliche und effiziente Zusammenarbeit in Fragen der Lufttüchtigkeit;

f) Die Organisationsstruktur sowie das Personal in Schlüsselpositionen, das dafür verantwortlich ist, dass der Betrieb diesem Abschnitt genügt, müssen dokumentiert und stets aktualisiert werden;

g) Erfordert der Abschluss der Herstellung eines Luftfahrzeugs die Erfüllung von Aufgaben durch eine andere natürliche oder juristische Person, wie die Durchführung von erneuten Montageaufgaben nach der Beförderung oder dem Einbau optionaler Ausrüstung, so muss die natürliche oder juristische Person, die diese Aufgaben wahrnimmt, vom Antragsteller für die eingeschränkte Musterzulassung ermächtigt werden und über die erforderlichen Verfahren und Mittel verfügen.

Die staatliche Agentur für Flugsicherheit kann Inspektionen durchführen, die sie für erforderlich hält, um festzustellen, ob der Betrieb über ausreichende Sachmittel und ausreichendes Personal verfügt, um diese Aufgaben wahrzunehmen. Diese natürliche oder juristische Person sowie der Umfang der für sie genehmigten Aufgaben müssen in das Datenblatt der eingeschränkten Musterzulassung aufgenommen werden, sobald diese genehmigt wurde.

Artikel 12. *Verpflichtungen der Herstellungsbetriebe.*

Der Herstellungsbetrieb oder der Hersteller, der in eine eingeschränkte Musterzulassung einbezogen wurde, muss:

a) Herstellungstätigkeiten an Luftfahrzeugen, für die eine eingeschränkte Musterzulassung gilt, gemäß den in seinem Herstellungshandbuch festgelegten Verfahren, Praktiken und Prozessen durchführen, wobei er sicherstellt, dass jedes fertiggestellte Luftfahrzeug den Daten seiner Musterbauart entspricht, und sicher für den Betrieb und daher lufttüchtig ist;

b) Die staatliche Agentur für Flugsicherheit über alle nach der Lieferung festgestellten Abweichungen in der Produktion unterrichten, die zu einem unsicheren Zustand führen können;

c) Jedes Luftfahrzeug an einer sichtbaren Stelle durch ein brandsicheres Schild, auf dem mindestens die folgenden Angaben eingraviert, eingätzt, eingeprägt oder nach einem sonst zugelassenen Verfahren brandsicher angebracht sind:

1. Name des Herstellungsbetriebs oder des Herstellers des Luftfahrzeugs;

2. Bezeichnung des Modells;



3. Code oder Nummer der eingeschränkten Musterzulassung; und

4. Seriennummer.

d) Bei der Herstellung neuer Luftfahrzeuge und vor der Ausstellung der vollständigen Compliance-Erklärung gemäß Artikel 29 Absatz 2 Buchstabe a:

1. Der Betrieb, der die Montage durchführt, muss sicherstellen, dass das Luftfahrzeug für den sicheren Betrieb geeignet ist und der für die eingeschränkte Musterzulassung genehmigten Konstruktion entspricht;

2. Bis das Luftfahrzeug einem anderen Betreiber zur Verfügung gestellt wird, stellt der Betrieb sicher, dass das Luftfahrzeug in einem lufttüchtigen Zustand gehalten wird und dass die Instandhaltung, einschließlich etwaiger notwendiger Reparaturen, entsprechend den anwendbaren Konstruktionsdaten durchgeführt wird;

e) Der Betrieb muss vor Ausstellung einer Freigabebescheinigung nach einer Instandhaltung gemäß Absatz 2 Buchstabe d dieses Artikels feststellen, dass jedes fertiggestellte Luftfahrzeug im notwendigen Umfang instandgehalten wurde und sich in einem betriebssicheren Zustand befindet;

f) Den Zugang des Inspektionspersonals der staatlichen Agentur für Flugsicherheit zu ihren Einrichtungen, Aufzeichnungen und Unterlagen sowie zu denen ihrer Unterauftragnehmer ermöglichen, um Inspektionen durchzuführen; und

g) Alle Informationen und Aufzeichnungen über den Nachweis der Einhaltung der Herstellung und der Kapazität des Betriebs sowie über den Nachweis der Herstellung und Inspektion jedes Luftfahrzeugs, mindestens über einen Zeitraum führen und aufrechterhalten und der staatlichen Agentur für Flugsicherheit zur Verfügung zu stellen, in dem ein Luftfahrzeug im Luftfahrzeugregister Spaniens verbleibt;

o) Der staatlichen Agentur für Flugsicherheit unverzüglich Folgendes mitteilen:

1. Jede Änderung der Information, die in der Erklärung über die Produktionskapazität enthalten ist;

2. Änderungen des Produktionsmanagementsystems, die für den Nachweis der Konformität oder der Lufttüchtigkeitsmerkmale eines Luftfahrzeugs von Bedeutung sind;

3. Die Einstellung der unter die Erklärung über die Produktionskapazität fallenden Tätigkeiten.

ABSCHNITT 3 INHABER EINER EINGETRAGENEN COMPLIANCE-ERKLÄRUNG FÜR DIE KONSTRUKTION

Artikel 13. *Verpflichtungen der Inhaber einer eingetragenen Compliance-Erklärung für die Konstruktion.*

Eine natürliche oder juristische Person, die der staatlichen Agentur für Flugsicherheit eine Compliance-Erklärung für die Konstruktion gemäß Artikel 25 abgibt, muss:

a) Feststellen, dass die Produktkonstruktionen, einschließlich der Änderungen und Reparaturen, keine unsicheren Merkmale aufweisen und den für das Luftfahrzeug geltenden detaillierten technischen Spezifikationen gemäß Artikel 25 Absatz 2 genügen;

b) Jederzeit die in Abschnitt 2 dieses Kapitels für Herstellungsbetriebe festgelegten Anforderungen einhalten;



c) Über ein System zur Erfassung, Untersuchung und Analyse von Daten im Zusammenhang mit Ausfällen, Fehlfunktionen, Mängeln oder sonstigen Ereignissen, die nachteilige Auswirkungen auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs haben können, verfügen. Die Informationen über dieses System werden allen bekannten Inhabern oder Betreibern des Produkts, des Teils oder der Ausrüstung zur Verfügung gestellt;

d) Der staatlichen Agentur für Flugsicherheit alle Ausfälle, Fehlfunktionen, Mängel oder sonstige Ereignisse melden, von denen er in Bezug auf ein Produkt, Teil oder eine Ausrüstung, die Bestandteil der Compliance-Erklärung für die Konstruktion sind, Kenntnis erlangt hat und die zu einem unsicheren Zustand geführt haben oder dazu führen könnten, was so schnell wie möglich, werden. und in keinem Fall jedoch später als 72 Stunden nach Feststellung des möglichen unsicheren Zustands, es sei denn, außergewöhnliche Umstände verhindern dies;

e) Den Grund eines Konstruktionsmangels untersuchen und der staatlichen Agentur für Flugsicherheit über die Ergebnisse seiner Untersuchung sowie über alle Maßnahmen, die er ergreift oder zu ergreifen beabsichtigt, um diesen Mangel zu beheben, berichten;

f) Alle Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen und -verfahren, die nach den detaillierten technischen Spezifikationen, in denen die Konformität erklärt wurde und enthalten ist, gegebenenfalls nach den anwendbaren Nutzungs-, Betriebs- und Instandhaltungshandbüchern erforderlich sind, erstellen, pflegen und ständig aktualisieren sowie diese Informationen der staatlichen Agentur für Flugsicherheit auf Anforderung zur Verfügung stellen;

g) Dem Inhaber, der ein gemäß der Compliance-Erklärung für die Konstruktion hergestelltes Luftfahrzeug erwirbt, alle Anweisungen und Verfahren, die für seinen Betrieb und die Aufrechterhaltung seiner Lufttüchtigkeit erforderlich sind, zur Verfügung zu stellen;

h) Allen bekannten Betreibern alle Aktualisierungen oder Änderungen der Anweisungen und Verfahren, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs erforderlich sind, zur Verfügung zu stellen;

i) Herstellungstätigkeiten an Luftfahrzeugen, für die eine Compliance-Erklärung für die Konstruktion gilt, gemäß den in seinem Herstellungshandbuch festgelegten Verfahren, Praktiken und Prozessen durchführen, wobei er sicherstellt, dass jedes fertiggestellte Luftfahrzeug den Daten seiner Musterbauart entspricht und sicher für den Betrieb und daher lufttüchtig ist;

j) Jedes Luftfahrzeug an einer sichtbaren Stelle durch ein brandsicheres Schild, auf dem mindestens die folgenden Angaben eingraviert, eingätzt, eingeprägt oder nach einem sonst zugelassenen Verfahren brandsicher angebracht sind:

1. Name des Herstellungsbetriebs oder des Herstellers des Luftfahrzeugs;
2. Bezeichnung des Modells;
3. Code oder Nummer der Compliance-Erklärung für die Konstruktion; und
4. Seriennummer.

k) Bei der Herstellung neuer Luftfahrzeuge und vor der Ausstellung der vollständigen Compliance-Erklärung gemäß Artikel 29.2):

1. Der Betrieb, der die Montage durchführt, muss sicherstellen, dass das Luftfahrzeug für den sicheren Betrieb geeignet ist und der erklärten Konstruktion entspricht;

2. Bis das Luftfahrzeug einem anderen Betreiber oder Hersteller zur Verfügung gestellt wird, stellt der Betrieb sicher, dass das Luftfahrzeug in einem lufttüchtigen Zustand gehalten wird und dass



die Instandhaltung, einschließlich etwaiger notwendiger Reparaturen, entsprechend den anwendbaren Konstruktionsdaten durchgeführt wird;

l) Den Zugang des Inspektionspersonals der staatlichen Agentur für Flugsicherheit zu ihren Einrichtungen, Aufzeichnungen und Unterlagen sowie zu denen ihrer Unterauftragnehmer ermöglichen, um Inspektionen durchzuführen;

m) Alle Informationen und Aufzeichnungen über den Nachweis der Einhaltung der Konstruktion und der Herstellung sowie über den Nachweis der Inspektion jedes hergestellten Luftfahrzeugs, mindestens über einen Zeitraum führen und aufrechterhalten und der staatlichen Agentur für Flugsicherheit zur Verfügung zu stellen, in dem ein Luftfahrzeug im Luftfahrzeugregister Spaniens verbleibt;

n) Der staatlichen Agentur für Flugsicherheit unverzüglich die Einstellung der unter die Compliance-Erklärung für die Konstruktion fallenden Tätigkeiten zu übermitteln.

KAPITEL III

Lufttüchtigkeit der Musterbauart

ABSCHNITT 1 GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN AN DIE LUFTTÜCHTIGKEIT

Artículo 14. *Grundlegende Anforderungen an die Lufttüchtigkeit.*

Um eine eingeschränkte Musterzulassung zu erhalten oder damit die Compliance-Erklärung für die Konstruktion registriert werden kann, muss die Musterbauart den im Anhang festgelegten grundlegenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit entsprechen.

Die Einhaltung dieser Anforderungen wird der staatlichen Agentur für Flugsicherheit im Rahmen des entsprechenden Verwaltungsverfahrens, das in diesem Erlass vorgesehen ist, bescheinigt.

ABSCHNITT 2 MUSTERZULASSUNG

Artículo 15. *Bestimmung der anwendbaren Zulassungsgrundlagen.*

1. In den Verwaltungsverfahren für die Musterzulassung legt die staatliche Agentur für Flugsicherheit die anwendbaren Zulassungsgrundlagen fest, die Folgendes umfassen:

a) Zertifizierungsspezifikationen zur Anwendung grundlegender Anforderungen an die Lufttüchtigkeit des Anhangs auf die Musterkonstruktion:

1. Auf eine besondere Art und Weise angepasst an den konkreten Fall; oder

2. Unter Bezugnahme auf diejenigen, die von den Luftfahrtbehörden anderer Staaten erlassen wurden, die zuvor durch Entscheidung der zuständigen Stelle aufgrund der Angelegenheit der staatlichen Agentur für Flugsicherheit als annehmbare Nachweisverfahren zur Einhaltung der Bestimmungen erklärt wurden.

b) Besondere Bedingungen zusätzlich zu den Zertifizierungsspezifikationen für Musterbauart, wenn:

1. Sie neuartige oder ungewöhnliche Merkmale in Bezug auf die Konstruktionspraktiken, auf denen die geltenden Zertifizierungsspezifikationen beruhen, aufweisen;

2. Das Luftfahrzeug für einen ungewöhnlichen Verwendungszweck bestimmt ist; oder

3. Die Erfahrung mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs oder anderer gleichartiger Produkte oder



mit Produkten mit gleichartigen Konstruktionsmerkmalen gezeigt haben, dass sich unsichere Bedingungen einstellen können.

2. Die staatliche Agentur für Flugsicherheit kann ausnahmsweise und in begründeter Weise Abweichungen von den grundlegenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit des Anhangs zulassen, sofern die Musterbauart ein für die Nutzung des Luftfahrzeugs angemessenes Maß an Betriebssicherheit bietet, wobei zu berücksichtigen sind:

a) Technische Entwicklung der zivilen Lufttüchtigkeit zu dem Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug ursprünglich entworfen wurde; und

b) die Zwecke, für die das Luftfahrzeug speziell entworfen wurde und die Art des Betriebs, für den es bestimmt ist.

Artículo 16. *Antrag auf Erteilung einer eingeschränkten Musterzulassung.*

1. Jeder Entwicklungsbetrieb kann bei der staatlichen Agentur für Flugsicherheit eine eingeschränkte Musterzulassung für ein ultraleichtes motorisiertes Luftfahrzeug (ULM) beantragen, wobei gegebenenfalls das Modell verwendet wird, das interessierten Parteien über seine Website zur Verfügung gestellt wird und bescheinigt wird, dass dieser Entwicklungsbetrieb:

a) Die Anforderungen von Kapitel II Abschnitt 1 als Entwicklungsbetrieb erfüllt, indem er eine Erklärung über die Konstruktionsfähigkeit gemäß Artikel 17 und das Konstruktionshandbuch gemäß Artikel 4 mit dem Antrag einreicht;

b) die Anforderungen von Kapitel II Abschnitt 2 als Herstellungsbetrieb oder Hersteller erfüllt, wenn derselbe Entwicklungsbetrieb sowohl als Herstellungsbetrieb oder Hersteller des Modells, für das die Bescheinigung beantragt wird, fungiert, indem er zusammen mit dem Antrag eine Erklärung über die Produktionskapazität gemäß Artikel 18 und das Produktionshandbuch gemäß Artikel 9 einreicht oder wenn dies der Fall ist, dass ein Entwicklungsbetrieb Vereinbarungen mit einem Herstellungsbetrieb, der als Hersteller des Luftfahrzeugmodells, für das die Bescheinigung beantragt wird (oder, falls ja, für die Verwendung des Prototyps im beantragten Zulassungsverfahren) abgeschlossen hat und dass er die Anforderungen von Kapitel II Abschnitt 2 erfüllt, wofür der Entwicklungsbetrieb zusammen mit dem Antrag eine von dem Herstellungsbetrieb ausgefüllte und unterzeichnete Erklärung über die Produktionskapazität als Hersteller des Luftfahrzeugmodells, für das die Bescheinigung beantragt wird, gemäß Artikel 18 und sein Produktionshandbuch gemäß Artikel 9 einreicht.

2. Zusätzlich zu den oben genannten Unterlagen ist dem Antrag mindestens Folgendes beizufügen:

a) ein Plan mit einer dreidimensionalen Zeichnung des Luftfahrzeugs und seine vorläufigen Basisdaten, einschließlich der von dem betreffenden Entwicklungsbetrieb vorgesehenen Betriebskennzahlen und Betriebsbeschränkungen;

b) Die Zertifizierungsspezifikationen, die der Entwicklungsbetrieb zur Erlangung der eingeschränkten Musterzulassung anzuwenden beabsichtigt. Zu diesem Zweck kann er auf Spezifikationen zurückgreifen, die zuvor von einer zuständigen Stelle der staatlichen Agentur für Flugsicherheit als annehmbare Nachweisverfahren für die Erfüllung der Anforderungen erklärt wurden, oder auf andere, an den konkreten Fall angepasste Spezifikationen, wobei er gegebenenfalls die von ihm für erforderlich gehaltenen Abweichungen angibt.

Artículo 17. *Erklärung über die Entwicklungsbefähigung.*

Die Erklärung über die Konstruktionsfähigkeit ist an die staatliche Agentur für Flugsicherheit zusammen mit den folgenden Unterlagen und Informationen über den Entwicklungsbetrieb zu richten:



- a) seinem Firmen- und Handelsnamen;
- b) Kontaktdaten, Anschrift des Hauptsitzes und, falls abweichend, Anschrift des Mittelpunkts seiner Tätigkeit und gegebenenfalls der Betriebsstätten des Betriebs;
- c) Name und Kontaktdaten des Direktors oder Managers des Betriebs;
- d) dem geplanten Umfang der Entwicklungsarbeiten gemäß Artikel 4 Buchstabe c;
- e) Einer vom Direktor oder Leiter des Betriebs unterzeichneten Erklärung, in der bestätigt wird, dass der Betrieb:
 - 1. Über ein Konstruktionsmanagementsystem verfügt, das den Bestimmungen von Artikel 5 genügt und zur Aufrechterhaltung dieses Systems bestimmt ist; und
 - 2. Die gemäß Artikel 5.3 festgelegten Prozesse und Verfahren anwendet.

Artículo 18. *Erklärung über die Produktionskapazität.*

Die Erklärung über die Produktionskapazität ist zusammen mit den folgenden Unterlagen und Informationen über den Herstellungsbetrieb einzureichen:

- a) seinem Firmen- und Handelsnamen;
- b) Kontaktdaten, Anschrift des Hauptsitzes und, falls abweichend, Anschrift des Mittelpunkts seiner Tätigkeit und gegebenenfalls der Betriebsstätten des Betriebs;
- c) Dem geplanten Umfang der Arbeiten;
- d) Dem erwarteten Produktionsbeginn;
- e) Einer vom Direktor oder Leiter des Betriebs unterzeichneten Erklärung, in der bestätigt wird, dass der Betrieb:
 - 1. Über ein Produktionsmanagementsystem verfügt, das den Bestimmungen von Artikel 10 genügt und zur Aufrechterhaltung dieses Systems bestimmt ist; und
 - 2. Die gemäß Artikel 10.6 festgelegten Prozesse und Verfahren einführt;

Artículo 19. *Genehmigung der Zulassungsgrundlagen.*

1. In Anbetracht der von dem betreffenden Entwicklungsbetrieb vorgeschlagenen Zertifizierungsspezifikationen bewertet die staatliche Agentur für Flugsicherheit ihre Eignung zum Nachweis der im Anhang festgelegten grundlegenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit und entscheidet über deren Genehmigung, Ablehnung oder Festlegung von zusätzlichen besonderen Bedingungen, die zur Gewährleistung der Betriebssicherheit erforderlich sein können und die zusammen die Grundlage für die Zertifizierung bilden.

2. Die genehmigten Zulassungsgrundlagen sind dem betreffenden Entwicklungsbetrieb mitzuteilen.

3. Die Ablehnung der von dem betreffenden Entwicklungsbetrieb vorgeschlagenen Zertifizierungsspezifikationen wird dem Betrieb ebenfalls mitgeteilt und in diesem Fall ist er aufgefordert, innerhalb von 10 Arbeitstagen und zwei Monaten unter Berücksichtigung des Umfangs, der Art und der Schwierigkeiten der erforderlichen Änderungen andere Zertifizierungsspezifikationen vorzuschlagen, wobei der Betrieb darauf hingewiesen wird, dass andernfalls davon ausgegangen wird, dass er seinen Antrag zurückgezogen hat.



Artículo 20. *Genehmigung des Zertifizierungsprogramms.*

1. Innerhalb von drei Monaten nach dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem die Zulassungsgrundlagen notifiziert wurden, reicht der betreffende Entwicklungsbetrieb der staatlichen Agentur für Flugsicherheit ein Zertifizierungsprogramm ein, in dem die Überprüfungen, technische Prüfungen, Flug-, Bodenprüfungen und andere Nachweisverfahren festgelegt sind, die der Betrieb zum Nachweis der Einhaltung der Zulassungsgrundlagen vorschlägt.

2. Die staatliche Agentur für Flugsicherheit entscheidet im Hinblick auf das von dem betreffenden Betrieb vorgeschlagene Zertifizierungsprogramm innerhalb von zwei Monaten über dessen Genehmigung oder Ablehnung.

3. Das genehmigte Zertifizierungsprogramm ist dem betreffenden Entwicklungsbetrieb mitzuteilen.

Wenn dies während des Zertifizierungsverfahrens erforderlich ist, wird das Zertifizierungsprogramm von dem betreffenden Entwicklungsbetrieb aktualisiert, ohne dass diese Aktualisierungen zu Änderungen des Inhalts dieses Programms führen und diese Aktualisierungen müssen der staatlichen Agentur für Flugsicherheit mitgeteilt werden, bevor die Durchführung des Zertifizierungsprogramms fortgeführt wird.

4. Die Ablehnung des von dem betreffenden Entwicklungsbetrieb vorgeschlagenen Zertifizierungsprogramms wird dem Betrieb ebenfalls mitgeteilt und der Betrieb wird aufgefordert, ein anderes Zertifizierungsprogramm vorzuschlagen, mit dem Hinweis, dass das Verfahren nach Abschluss des Verfahrens und nach der Beschlussfassung gemäß Artikel 95 des Gesetzes 39/2015 vom 1. Oktober 2015 endet, wenn er dies nicht innerhalb von drei Monaten tut.

Artículo 21. *Durchführung des Zertifizierungsprogramms und Nachweis der Zulassungsgrundlagen.*

1. Ab dem Tag nach der Bekanntgabe der Genehmigung des Zertifizierungsprogramms durch die staatliche Agentur für Flugsicherheit hat der betreffende Entwicklungsbetrieb 24 Monate Zeit dessen Umsetzung.

Diese Frist kann von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit auf Antrag des betreffenden Betriebs verlängert werden, wenn vernünftigerweise davon ausgegangen werden kann, dass die Frist für die Durchführung des Zertifizierungsprogramms nicht eingehalten wird, was zur Ablehnung der beantragten eingeschränkten Musterzulassung führt.

Die Berechnung der Frist für die Entscheidung über die Erteilung der eingeschränkten Musterzulassung und ihre Notifizierung wird von dem Tag nach der Mitteilung über die Annahme des Zertifizierungsprogramms ausgesetzt, bis der Antragsteller der staatlichen Agentur für Flugsicherheit die Unterlagen über den Abschluss der unter dieses Programm fallenden Maßnahmen und deren Ergebnis übermittelt hat.

2. Der Antragsteller muss alle Überprüfungen, technische Prüfungen und Tests durchführen, die für den Nachweis der Einhaltung der im Zertifizierungsprogramm festgelegten Zulassungsgrundlagen erforderlich sind.

3. Sieht das Zertifizierungsprogramm Boden- oder Flugprüfungen oder Erprobungen vor, so muss der betreffende Betrieb über einen Prototyp des ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugs für die Überprüfung seiner Leistung und gegebenenfalls die entsprechenden Fluggenehmigungen verfügen.

4. Die staatliche Agentur für Flugsicherheit kann die erforderlichen Inspektionen am Prototyp des ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugs, Tests, Versuche und Nachweise der Einhaltung des



Zertifizierungsprogramms sowie Inspektionen der Bestände und Einrichtungen des betreffenden Entwicklungsbetriebs durchführen.

Sollte bei Inspektionen, Überprüfungen, technischen Prüfungen, Versuchen oder Tests die Nichteinhaltung der Mustererklärung oder der Erklärung über die Produktionskapazität von dem betreffenden Betrieb beziehungsweise, dass der Prototyp keine der Anforderungen des Zertifizierungsprogramms erfüllt oder unsichere Bedingungen aufweist, festgestellt werden, teilt die staatliche Agentur für Flugsicherheit dies dem Antragsteller mit.

Für den Fall, dass die festgestellten Nichtkonformitäten nicht innerhalb der in der Mitteilung festgelegten Frist behoben wurden, ist der Antrag auf Erteilung der Musterzulassung abzulehnen.

5. Die staatliche Agentur für Flugsicherheit akzeptiert als Nachweis für die Einhaltung der in den Zertifizierungsgrundlagen festgelegten Anforderungen, Prüfungen, die vor anderen Luftfahrtbehörden durchgeführt wurden, wenn die Prüfbedingungen und die erzielten Ergebnisse nachgewiesen werden.

6. Die Durchführung des Zertifizierungsprogramms endet, wenn der betreffende Betrieb der staatlichen Agentur für Flugsicherheit den Abschluss der unter dieses Programm fallenden Maßnahmen und deren Ergebnisse bescheinigt.

Artículo 22. *EntschlieÙung.*

1. Nach Durchführung des Zertifizierungsprogramms oder gegebenenfalls nach Ablauf der Frist für die Unterrichtung der staatlichen Agentur für Flugsicherheit über die geeigneten Abhilfemaßnahmen entscheidet die staatliche Agentur für Flugsicherheit über den Antrag.

2. Wird die beantragte eingeschränkte Musterzulassung ausgestellt, veröffentlicht die staatliche Agentur für Flugsicherheit auf ihrer Website das Datenblatt der eingeschränkten Musterzulassung.

Dieses Datenblatt der eingeschränkten Musterzulassung muss mindestens die zulässigen maximalen Massen für die Luftfahrzeugbauart enthalten, unbeschadet der Tatsache, dass es aufgrund der bei der Durchführung des Zertifizierungsprogramms erzielten Ergebnisse zusätzliche Einschränkungen enthält.

Artículo 23. *Gültigkeit eingeschränkter Musterzulassungen.*

1. Von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit ausgestellte eingeschränkte Musterzulassungen werden unbefristet erteilt.

2. Eingeschränkte Musterzulassungen verlieren ihre Gültigkeit wenn zwingende Bestimmungen, die für sie gelten, nicht eingehalten werden und in jedem Fall aus einem der folgenden Gründe:

a) wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr erfüllt sind oder Änderungen an der von der eingeschränkten Musterzulassung abgedeckten Musterbauart vorgenommen wurden, ohne dass dies der staatlichen Agentur für Flugsicherheit mitgeteilt wurde oder gegebenenfalls, ohne dass diese Änderungen von der Agentur genehmigt worden sind;

b) bei ihrem Widerruf oder ihrer Aussetzung, wenn es Nachweise für die Nichteinhaltung der Anforderungen und Pflichten gibt, die für den Entwicklungsbetrieb, der der Inhaber einer Musterzulassung ist, festgelegt wurden;

c) beim Rücktritt des Inhabers;

d) bei der Einstellung der Tätigkeit durch den Entwicklungsbetrieb, der Inhaber einer Musterzulassung ist, die unbeschadet des Nachweises durch andere Mittel in jedem Fall als erfolgt gilt, wenn einer der folgenden Umstände eintritt:



1. Der Betrieb hat die staatliche Agentur für Flugsicherheit förmlich über die Einstellung seiner Tätigkeiten unterrichtet;

2. Angabe ungenauer, falscher Daten oder Informationen oder Unterlassung wesentlicher Daten oder Informationen, die in der an die Staatliche Agentur für Flugsicherheit gerichteten Erklärung über die Konstruktionsfähigkeit enthalten sind. Handelt es sich nur um einen Teil der Tätigkeit, so kann der Betrieb weiterhin den Teil der Tätigkeit ausüben, der von dieser wesentlichen Ungenauigkeit, Falschaussage oder Unterlassung nicht beeinträchtigt ist.

Artículo 24. *Änderungen an der eingeschränkten Musterzulassung.*

1. Nur der Inhaber der eingeschränkten Musterzulassung darf Änderungen an der Musterbauart vornehmen, die durch eine von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit erteilte eingeschränkte Musterzulassung abgedeckt ist.

2. Änderungen an der Musterbauart sind nach den folgenden Kriterien als geringfügig oder erheblich einzustufen:

a) geringfügige Änderungen sind diejenigen, die sich nicht merklich auf die Masse, den Trimm, strukturelle Festigkeit, die Zuverlässigkeit oder die Flugeigenschaften des Luftfahrzeugs auswirken;

b) Andere Änderungen gelten als erheblich, es sei denn, die staatliche Agentur für Flugsicherheit ist der Auffassung, dass die Änderungen der Konstruktion, der Leistung, des Schubs oder der Masse so umfangreich sind, dass sie als eine neue Musterbauart betrachtet werden, für die eine entsprechende Musterzulassung erforderlich ist.

3. Geringfügige Änderungen der Musterbauart müssen der staatlichen Agentur für Flugsicherheit mitgeteilt werden, bevor sie in ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen (ULM), die im spanischen Register für zivile Luftfahrzeuge eingetragen sind, umgesetzt werden.

4. Erhebliche Änderungen der Musterbauart bedürfen der vorherigen Genehmigung der staatlichen Agentur für Flugsicherheit.

In diesen Fällen muss der Inhaber einer Musterbauart das für die Erteilung einer eingeschränkten Musterzulassung festgelegte Verfahren befolgen, das sich allerdings nur auf die von der Änderung betroffenen Aspekte beschränkt. Diejenigen, die für die ursprüngliche Musterbauart verwendet werden, können als Zulassungsgrundlagen für die Änderung akzeptiert werden.

5. Änderungen der Musterbauart, die der staatlichen Agentur für Flugsicherheit mitgeteilt oder von ihr genehmigt wurden, werden von der Agentur auf ihrer Website veröffentlicht.

ABSCHNITT 3 REGISTRIERUNG EINER COMPLIANCE-ERKLÄRUNG

Artículo 25. *Compliance-Erklärung für die Konstruktion.*

1. Jede natürliche oder juristische Person mit Sitz im Europäischen Wirtschaftsraum, die ein ultraleichtes motorisiertes Luftfahrzeug (ULM) „Kategorie A“ gemäß Artikel 1.2 des Königlichen Dekrets 765/2022 vom 20. September 2022 entwickelt und in Serie herzustellen beabsichtigt und das ULM keine neuartigen oder ungewöhnlichen Konstruktionsmerkmale aufweist, d. h. solche, die nicht durch Zertifizierungsspezifikationen oder Industrienormen abgedeckt sind, die zuvor durch die zuständige Stelle der staatlichen Agentur für Flugsicherheit als annehmbare Nachweisverfahren für die Einhaltung der Musterbauart eingestuft wurden, kann die Einhaltung der Musterbauart für dieses Luftfahrzeug erklären, deren Registrierung für die Erteilung eines eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses für ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge (ULM) der in Serie hergestellten Musterbauart gilt.



Die Regelung bezüglich der Compliance-Erklärung für die Konstruktion gilt nicht für motorisierte Ultraleicht-Tragschrauber der Kategorien B bzw. C des Artikels 1.2 des Königlichen Dekrets 765/2022 vom 20. September 2022.

Die bloße Einreichung der Compliance-Erklärung für die Konstruktion erlaubt es der interessierten Partei nicht, ein Recht auszuüben oder eine Tätigkeit aufzunehmen, sondern erfordert letztlich die Registrierung dieser Erklärung durch die staatliche Agentur für Flugsicherheit und ihre anschließende Mitteilung an die interessierte Partei, woraufhin die Compliance-Erklärung für die Konstruktion gültig wird.

2. Die interessierte Partei muss nachweisen, dass die Konstruktion des Luftfahrzeugs den detaillierten technischen Spezifikationen genügt, die für das Luftfahrzeug gelten und zum Zeitpunkt der Einreichung der Erklärung gelten. Solche Spezifikationen können sein:

a) Zertifizierungsspezifikationen, von denen in Artikel 15 die Rede ist, oder

b) Technische Normen, die von Zertifizierungsstellen oder anderen Industrieorganisationen entwickelt wurden, die von der zuständigen Stelle der staatlichen Agentur für Flugsicherheit für diesen Zweck als annehmbare Nachweisverfahren zur Einhaltung der Vorschriften erklärt wurden.

3. Vor Beginn der Herstellung eines Luftfahrzeugs ist der staatlichen Agentur für Flugsicherheit gegebenenfalls die Compliance-Erklärung für die Konstruktion einzureichen, die interessierten Parteien in einer Form auf der Website der Agentur zur Verfügung gestellt wird, die mindestens Folgendes enthalten muss:

a) Firmenname oder Name der die Erklärung abgebenden Person, sowie gegebenenfalls der Handelsname;

b) ihre Anschrift oder ihren Sitz;

c) Einen eindeutigen Verweis auf die Identifizierung der Musterbauart;

d) Zertifizierungsspezifikationen oder technische Normen, mit denen die Konstruktionskonformität erklärt wird;

e) eine von der interessierten Partei unter ihrer Verantwortung unterzeichnete Bestätigung, dass die Konstruktion des Luftfahrzeugs, einschließlich des Motors und des Propellers, den geltenden Zertifizierungsspezifikationen oder technischen Normen gemäß dem in Absatz 4 Buchstabe b genannten Plan für Konformitätsnachweis genügt;

f) Eine von der interessierten Partei unter seiner alleinigen Verantwortung unterzeichnete Bestätigung, dass keine Aspekte oder Merkmale festgestellt wurden, die die Sicherheit des Luftfahrzeugs gefährden könnten;

g) Eine von der die Erklärung abgebenden Person unterzeichnete Verpflichtung, dass diese Person den in Artikel 13 über die Übernahme der Pflichten der von Inhabern einer registrierten Compliance-Erklärung für die Konstruktion durch die die Erklärung abgebende Person nachkommen wird;

h) Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder zur Instandhaltung der Lufttüchtigkeit;

i) Alle Bedingungen und Beschränkungen, die für das Luftfahrzeug vorgeschrieben sind; und

j) Das Datenblatt, in dem alle Merkmale, Beschränkungen und Anweisungen für seine Instandhaltung und Nutzung zusammengestellt sind.



4. Zusammen mit der Compliance-Erklärung für die Konstruktion sind folgende Unterlagen einzureichen:

a) Daten zur Musterbauart, einschließlich der Zeichnungen, Spezifikationen, Materialien, eingesetzten Herstellungsprozesse und eingebauten Ausrüstungen, die die Festlegung der Konfigurations- und Konstruktionsmerkmale des Luftfahrzeugs ermöglichen;

b) Plan für Konformitätsnachweis, in dem die Mittel zur Einhaltung der in Absatz 2 genannten Anforderungen an die Lufttüchtigkeit ausführlich nachgewiesen wurden;

c) Zusätzliche Berichte, einschließlich wesentlicher Testergebnisse zum Nachweis der Einhaltung dieser Anforderungen. Es sollte nachgewiesen werden, dass die geprüften Stichproben in Form, Material und Herstellungsprozesse für die Konstruktionsdaten repräsentativ waren und dass die für die Tests verwendeten Messgeräte für sie geeignet und ausreichend kalibriert waren;

c) Flug- und Instandhaltungshandbücher.

5. Die Testflüge müssen eine Betriebsdauer in einer endgültigen Konfiguration beinhalten, die so lang ist, dass sichergestellt ist, dass das Luftfahrzeug keine Merkmale aufweist, die seine sichere Nutzung beeinträchtigen.

6. Nach Abgabe der Erklärung muss die interessierte Partei mit der staatlichen Agentur für Flugsicherheit vereinbaren, dass diese die physische Inspektion und die Überwachung der Flugtests mit dem ersten Luftfahrzeug in der endgültigen Konfiguration durchführt, damit sichergestellt ist, dass ein annehmbares Sicherheitsniveau erreicht werden kann.

7. Findet die staatliche Agentur für Flugsicherheit in der Erklärung oder während der in den Absätzen 5 und 6 genannten Kontrollen Belege dafür, dass das mit dem Luftfahrzeug möglicherweise kein sicherer Flugbetrieb durchgeführt werden kann, legt die Agentur die entsprechenden Abweichungen fest, die, wenn sie nicht behoben werden, zur Verweigerung der Registrierung der Erklärung führen.

8. Im Falle der Einhaltung der Bestimmungen in:

a) Absätzen 2 bis einschließlich 6; oder

b) Die Absätze 2 bis einschließlich 4, wenn die vereinfachte Sonderregelung in Artikel 1.3 Anwendung findet;

und wenn keine Unstimmigkeiten vorliegen, die noch behoben werden müssen, zeichnet die staatliche Agentur für Flugsicherheit die Compliance-Erklärung für die Konstruktion unter Benachrichtigung der interessierten Partei und der Veröffentlichung des Datenblatts als gültige Konstruktionsdaten für die Erteilung eines eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses auf.

Artículo 26. *Gültigkeit der Compliance-Erklärungen für die Konstruktion.*

1. Die Compliance-Erklärungen für die Konstruktion werden von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit unbefristet aufgezeichnet.

2. Die Compliance-Erklärung mit der Konstruktion verliert ihre Gültigkeit, wenn zwingende Anwendungsbestimmungen nicht eingehalten werden, und in jedem Fall aus einem der folgenden Gründe:

a) indem die Anforderungen für die Registrierung nicht mehr erfüllt oder Änderungen an der Musterbauart vorgenommen werden, für die die Compliance-Erklärung für die Konstruktion gilt, ohne von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit mitgeteilt oder gegebenenfalls genehmigt worden zu sein;



b) bei dem Widerruf oder der Aussetzung der Registrierung der Compliance-Erklärung für die Konstruktion, wenn es Nachweise für die Nichteinhaltung der Anforderungen und Pflichten gibt, die für den Inhaber einer registrierten Compliance-Erklärung für die Konstruktion festgelegt wurden;

c) beim Rücktritt des Inhabers;

d) Angabe ungenauer, falscher Daten oder Informationen beziehungsweise Unterlassung von wesentlichen Daten oder Informationen, die in der Compliance-Erklärung für die Konstruktion enthalten sind oder das Versäumnis, der staatlichen Agentur für Flugsicherheit die zum Nachweis der Einhaltung der Erklärung erforderlichen Unterlagen vorzulegen;

e) Einstellung der Tätigkeit des Inhabers der Compliance-Erklärung über die registrierte Konstruktion, die, unbeschadet des Nachweises dieses Umstands durch andere Mittel in jedem Fall als erfolgt gilt, wenn der Inhaber dies der staatlichen Agentur für Flugsicherheit förmlich mitteilt.

3. Eine Compliance-Erklärung für die Konstruktion kann nicht übertragen werden.

4. Eine natürliche oder juristische Person, die die Konstruktion eines Luftfahrzeugs übernehmen will, für das zuvor eine Compliance-Erklärung für die Konstruktion abgegeben wurde, muss:

a) Eine neue Compliance-Erklärung für die Konstruktion einreichen; und

b) Nachweisen, dass der vorherige Inhaber der Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion seine Tätigkeit eingestellt oder dass er die Entwicklungsdaten übermittelt hat.

Artículo 27. *Konstruktionsänderungen für Compliance-Erklärung für die Konstruktion.*

1. Nur der Inhaber einer registrierten Compliance-Erklärung für die Konstruktion kann Änderungen an der Konstruktion vornehmen.

2. Änderungen der registrierten Konstruktion werden als geringfügig oder erheblich eingestuft, und zwar nach demselben Kriterium wie in Artikel 24 angegeben.

3. Vor dem Einbau oder der Vornahme einer geringfügigen Änderung der Konstruktion eines Luftfahrzeugs, für das die Compliance-Erklärung für die Konstruktion erklärt wurde, richtet der Betreiber gegebenenfalls in dem Muster, das interessierten Parteien über seine Website zur Verfügung gestellt wird, an die staatliche Agentur für Flugsicherheit eine Erklärung über die Einhaltung der in der Compliance-Erklärung für die Konstruktion enthaltenen detaillierten technischen Spezifikationen oder derjenigen, die von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit als annehmbare Nachweisverfahren zum Zeitpunkt der Einreichung der Compliance-Erklärung für die Änderung der Konstruktion aufgeführt wurden.

4. Bei geringfügigen Änderungen hat die Person, die eine Compliance-Erklärung abgibt:

A) Eine Aufzeichnung der Erklärungen zu führen und diese auf Anfrage der staatlichen Agentur für Flugsicherheit vorzulegen;

b) alle Unterlagen, die sich auf die Erklärung beziehen, aufzubewahren und diese auf Anfrage der staatlichen Agentur für Flugsicherheit vorzulegen; und

c) Die gleichen Pflichten bei Änderungen wie der Inhaber einer Compliance-Erklärung über die registrierte Konstruktion zu übernehmen.

4. Vor dem Einbau oder der Vornahme einer erheblichen Änderung der Konstruktion eines Luftfahrzeugs, für das die Compliance-Erklärung für die Konstruktion erklärt wurde, sollte der staatlichen Agentur für Flugsicherheit eine Compliance-Erklärung für die Konstruktion eingereicht



werden, als wäre es eine neue Compliance-Erklärung für die Konstruktion, die sich allerdings nur auf die von der Änderung betroffenen Aspekte beschränkt.

Detaillierte technische Spezifikationen, für die die Konformität mit der Konstruktion für die Änderung erklärt wird, können als diejenigen akzeptiert werden, die in der Compliance-Erklärung mit der ursprünglichen Konstruktion enthalten sind oder von der zuständigen Stelle der staatlichen Agentur für Flugsicherheit am Tag der Abgabe der Compliance-Erklärung für die Konstruktion für die Änderung als annehmbare Nachweisverfahren betrachtet werden.

KAPITEL IV

Zertifizierung der Lufttüchtigkeit

Artículo 28. *Eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis.*

Kein ultraleichtes motorisiertes Luftfahrzeug (ULM) im Anwendungsbereich dieses Erlasses ist für einen Flug zugelassen, wenn es nicht über ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis verfügt, das für seinen Betrieb gültig ist, es sei denn, für das ULM wurde eine Fluggenehmigung gemäß diesem Erlass erteilt.

Artículo 29. *Antrag auf eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse.*

1. Um ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis zu erhalten, kann jede natürliche oder juristische Person, in deren Namen das Luftfahrzeug registriert ist oder registriert wird, bei der staatlichen Agentur für Flugsicherheit die Ausstellung beantragen, wobei gegebenenfalls das Modell verwendet wird, das interessierten Parteien über seine Website zur Verfügung gestellt wird, sofern das Modell des Luftfahrzeugs über eines der folgenden Dokumente verfügt:

a) eine gültige eingeschränkte Musterzulassung, die von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit ausgestellt wurde;

b) eine Compliance-Erklärung für die gültige Konstruktion, die von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit registriert wurde;

c) eine gültige eingeschränkte Musterzulassung, die von einer Luftfahrtbehörde des Europäischen Wirtschaftsraums erteilt wurde; oder

d) Eine gültige eingeschränkte Musterzulassung, die von einer Luftfahrtbehörde eines Drittlands erteilt wurde, dessen Zertifizierungssystem für Musterbauarten den in diesem Erlass festgelegten Sicherheitsniveaus genügt und zuvor durch eine Entscheidung der zuständigen Stelle in der Angelegenheit der staatlichen Agentur für Flugsicherheit anerkannt wurde.

2. Wenn Anträge auf eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse neue Luftfahrzeuge betreffen sind den Anträgen folgende Unterlagen beizufügen:

a) Eine Erklärung über vollständige Konformität des Luftfahrzeugs, die von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller des Luftfahrzeugs oder vom Inhaber der registrierten Compliance-Erklärung für die Konstruktion, der das Luftfahrzeug hergestellt hat, in der er erklärt, dass das Luftfahrzeug gemäß einer eingeschränkten Musterzulassung oder einer Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion hergestellt wurde und dass er eine Bodeninspektion und entsprechende Flugprüfungen durchgeführt hat, um sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug für den sicheren Betrieb geeignet ist.

b) Für den Fall, dass ein neues Luftfahrzeug nach Spanien in Bausätzen geliefert und in Spanien zusammengebaut wurde, ist eine Erklärung über die vollständige Konformität des Luftfahrzeugs einzureichen, die von einer natürlichen oder juristischen Person, die die



Montagearbeiten durchführt, ausgestellt wurde, in der sie unter ihrer Verantwortung erklärt, dass die vom Inhaber der eingeschränkten Musterzulassung oder der für die Durchführung des Vorgangs registrierten Compliance-Erklärung für die Konstruktion angegebenen Verfahren eingehalten wurden.

Bei Luftfahrzeugen, die auf einer von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit erteilten eingeschränkten Musterzulassung basieren, muss der Betrieb, der die Montagearbeiten durchführt, in der eingeschränkten Musterzulassung angegeben sein, während für die übrigen Fahrzeuge eine Genehmigung für die Montage in Spanien von dem Produktionsbetrieb oder dem Hersteller vorgelegt werden muss.

c) Ein Bericht über die Konfiguration, der von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller, vom Inhaber der Compliance-Erklärung über die registrierte Konstruktion, der das Luftfahrzeug hergestellt hat, oder von dem Betrieb, der die Montage in Spanien durchführt, ausgestellt wird, mit einer Auflistung aller in dem Luftfahrzeug eingebauten Ausrüstungen, ob Instrumente oder Ausrüstungen jeglicher Art, die in jedem Fall die vollständigen Angaben zu der Masse und der Schwerpunktlage des betreffenden Luftfahrzeugs (Bedingungen der Wägung, Leermasse, Lage des Schwerpunktes usw.) enthalten. Gelten für das Luftfahrzeug Änderungen der eingeschränkten Musterzulassung oder der Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion, so sind sie in diesem Bericht aufzulisten und es ist anzugeben, dass sie Artikel 33 über die Änderung von Luftfahrzeugen genügen;

d) aktualisierte Unterlagen, die in Form von Handbüchern oder gleichwertigen Unterlagen vom Inhaber der eingeschränkten Musterzulassung oder der Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion in Bezug auf den Betrieb und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugmodells ausgestellt wurden; und

e) Beabsichtigt der Antragsteller, das Luftfahrzeug im Luftraum zu betreiben, wofür die Einrichtung des Flugfunks, eine vorgesehene Lizenz für eine Flugzeugstation, die über die im Luftfahrzeug eingebaute im Luftfahrtband arbeitende Ausrüstung verfügt, erforderlich sind.

3. Die im vorstehenden Absatz Buchstabe a und b genannten Erklärungen über die vollständige Konformität der Luftfahrzeuge müssen entsprechend:

a) Sich auf den unter Buchstabe c oben genannten Bericht über die Konfiguration oder auf die aktualisierten Unterlagen zu dem Betrieb und der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugmodells gemäß Buchstabe d des vorstehenden Absatzes beziehen; und

b) Von einem von dem Entwicklungsbetrieb, der Inhaber der eingeschränkten Musterzulassung ist, benannten Techniker unterzeichnet sein, der über angemessene Kenntnisse, Ausbildungen und Erfahrungen verfügt, um die Richtigkeit der Erklärungen über die vollständige Konformität des Luftfahrzeugs zu überprüfen.

4. Die in den Absätzen 2 und 3 genannten Erklärungen über die vollständige Konformität des Luftfahrzeugs müssen spätestens zwei Monate vor der Einreichung des entsprechenden Antrags abgegeben worden sein.

5. Bei Anträgen auf eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse für gebrauchte Luftfahrzeuge sind folgende Unterlagen beizufügen:

a) eine Kopie des letzten eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses, der Fluggenehmigung oder einer anderen Unterlage, mit der der Flug des Luftfahrzeugs genehmigt ist, das oder die von der Behörde des zuvor für das Luftfahrzeug zuständigen Staates ausgestellt wurde;

b) Ein Bericht der für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlichen Person, einschließlich:

1. Eine Konformitätserklärung, aus der hervorgeht, dass das Luftfahrzeug der eingeschränkten oder einer gleichwertigen Musterzulassung genügt, einschließlich der Belege;



2. Eine unterzeichnete Erklärung, aus der hervorgeht, dass mit dem Luftfahrzeug, für das die gleichwertige Musterzulassung gilt, ein sicherer Flug durchgeführt werden kann;

3. Eine Liste aller in dem Luftfahrzeug eingebauten Ausrüstungen, ob Instrumente oder Ausrüstungen jeglicher Art, die in jedem Fall die vollständigen Angaben zu der Masse und der Schwerpunktlage des betreffenden Luftfahrzeugs (Bedingungen der Wägung, Leermasse, Lage des Schwerpunktes usw.) enthalten.

4. Eine Erklärung über der Liste der an dem Luftfahrzeug vorgenommenen Änderungen, aus der hervorgeht, dass die Änderungen Artikel 33 genügen.

c) aktualisierte Unterlagen, die in Form von Handbüchern oder gleichwertigen Unterlagen vom Inhaber der eingeschränkten Musterzulassung oder der Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion in Bezug auf den Betrieb und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugmodells ausgestellt wurden;

d) die Unterlagen des Luftfahrzeugs, in denen die durchgeführten Instandhaltungsarbeiten aufgezeichnet wurden; und

e) Beabsichtigt der Antragsteller, das ultraleichte motorisierte Luftfahrzeug (ULM) im Luftraum zu betreiben, wofür die Einrichtung des Flugfunks, eine vorgesehene Lizenz für eine Flugzeugstation, die über die im Luftfahrzeug eingebaute im Luftfahrtband arbeitende Ausrüstung verfügt, erforderlich sind.

6. Der Antragsteller muss auch nachweisen, dass das Luftfahrzeug:

a) Über ein brandsicheres Schild verfügt, dass gemäß Artikel 12 Buchstabe c oder Artikel 13 Buchstabe j an der Struktur angebracht ist;

B) Über alle Schilder und Kennzeichen, die in den technischen Unterlagen des Inhabers der eingeschränkten Musterzulassung oder der Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion festgelegt sind, sowie über diejenigen, die in den geltenden nationalen Vorschriften ausdrücklich vorgeschrieben sind, verfügt.

7. Vor der Ausstellung des eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses kann die staatliche Agentur für Flugsicherheit den Lufttüchtigkeitsstatus des Luftfahrzeugs im Hinblick auf die Konformität mit der in der eingeschränkten Musterzulassung genehmigten Konstruktion oder auf der Grundlage, auf der die Registrierung der Compliance-Erklärung für die Konstruktion notifiziert wurde sowie ihre Eignung für einen sicheren Betrieb überprüfen. Zu diesem Zweck kann die Inspektion auch Flugprüfungen umfassen.

8. Nach der Registrierung des Luftfahrzeugs im Luftfahrzeugregister und nach Abschluss der Maßnahmen zur Lufttüchtigkeit entscheidet die staatliche Agentur für Flugsicherheit gegebenenfalls über den gestellten Antrag, indem sie das eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnis ausstellt und dies mitteilt oder dessen Ausstellung verweigert.

Artículo 30. *Gültigkeit eingeschränkter Lufttüchtigkeitszeugnisse.*

1. Eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse werden unbefristet erteilt.

2. Eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse verlieren ihre Gültigkeit, wenn zwingende Anwendungsbestimmungen nicht eingehalten werden, und in jedem Fall aus einem der folgenden Gründe:



- a) Wenn ein Jahr vergangen ist, seit die betreffenden Personen auf die Ungültigkeit der eingeschränkten Musterzulassung oder der Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion, auf deren sie beruht, aufmerksam gemacht wurden;
- b) Die eingeschränkte Musterzulassung oder die Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion ist bei dem Luftfahrzeug nicht mehr eingehalten;
- c) Die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Kapitel V, insbesondere wenn die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ungültig geworden ist, sind nicht erfüllt;
- d) Das Luftfahrzeug genügt nicht den geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen;
- e) Das Luftfahrzeug wurde geändert oder repariert, ohne die Anforderungen für jedes Luftfahrzeugmuster erfüllt zu haben;
- f) Das Luftfahrzeug außerhalb der im Flughandbuch oder in einen gleichwertigen Dokument festgelegten Betriebsgrenzen betrieben wurde, ohne dass geeignete Maßnahmen ergriffen wurden;
- g) Das Luftfahrzeug war von einer Störung oder einem Unfall betroffen, der bzw. die die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs beeinträchtigt hat und es wurde der staatlichen Agentur für Flugsicherheit nicht nachgewiesen, dass anschließend geeignete Reparaturen zur Wiederherstellung der Lufttüchtigkeit durchgeführt worden sind;
- h) Das Luftfahrzeug wurde zerstört; oder
- i) Das Luftfahrzeug ist im spanischen Register für zivile Luftfahrzeuge nicht mehr registriert.

Artículo 31. *Fluggenehmigungen.*

1. Abweichend von der Verpflichtung, ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis für den Betrieb eines Luftfahrzeugs zu besitzen, kann die staatliche Agentur für Flugsicherheit eine Fluggenehmigung für ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge (ULM) erteilen, die nicht über ein gültiges eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis verfügen oder die, obwohl sie es besitzen, keine seiner Bedingungen oder geltender Lufttüchtigkeitsanweisungen erfüllen, sofern der Antragsteller nachgewiesen hat, dass diese Luftfahrzeuge unter bestimmten Bedingungen einen sicheren Flugbetrieb gewährleisten und zu folgenden Zwecken betrieben werden können:

- a) Fertigungstestflüge für neue Luftfahrzeuge;
- b) Zertifizierungstestflüge im Rahmen eines Verfahrens zur Genehmigung und/oder zur Änderung einer eingeschränkten Musterzulassung, die bei der staatlichen Agentur für Flugsicherheit beantragt wurde;
- c) Flüge von Luftfahrzeugen bei der Abnahme durch Kunden oder Überführungsflüge an Kunden;
- d) Flug von Luftfahrzeugen zur Anerkennung durch eine Behörde;
- e) Marktforschungsflüge, einschließlich der Schulung der Besatzung des Kunden;
- f) Flugschauen und Ausstellungen;
- g) Flug von Luftfahrzeugen zu einem Ort, an dem die Instandhaltung oder die Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgen soll oder zu einem Einlagerungsort;
- h) Flug von Luftfahrzeugen mit einer Masse über ihrer höchstzulässigen Startmasse;



i) Flüge bestimmter Luftfahrzeuge oder bestimmter Typen, die die Erteilung oder Aufrechterhaltung der Gültigkeit des eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses nicht betrifft, insbesondere wenn sie ihre Gültigkeit verloren haben und das Luftfahrzeug umfangreiche Erfahrung im Flugbetrieb ohne Unfälle oder Störungen im Zusammenhang mit ihrer Konstruktion haben.

2. Im Fall der Buchstabe i des vorstehenden Absatzes können Luftfahrzeuge, deren eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis auf der Grundlage einer eingeschränkten Musterzulassung oder einer Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion, die ihre Gültigkeit verloren hat, ausgestellt wurde, auf der Grundlage dieses Zeugnisses ein Jahr nach der Erlangung der Kenntnis durch die betreffende Person über ihre Ungültigkeit betrieben werden, damit die interessierten Parteien einen Antrag auf die Fluggenehmigung stellen können.

In diesem Fall muss die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zuständige Person eine gültige Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß Kapitel V führen.

3. In der Fluggenehmigung sind der Zeitraum ihre Gültigkeit, die Flugbedingungen und jede andere anwendbare Betriebsbeschränkung anzugeben.

4. Fluggenehmigungen werden für den für den beabsichtigten Zweck erforderlichen Zeitraum mit einer beschränkten Gültigkeit erteilt, die bis zu zwei Jahren betragen kann, wenn ihre Berechtigung hinreichend begründet ist, sofern:

- a) Die Bedingungen und Beschränkungen, die in der Fluggenehmigung festgelegt sind, erfüllt sind;
- b) Das Luftfahrzeug dieselbe Registrierungsnummer behält; und
- c) Die Fluggenehmigung nicht aufgehoben, ausgesetzt oder widerrufen wird.

5. Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Fluggenehmigung oder innerhalb von drei Monaten vor ihrem Ablauf können die interessierten Parteien weitere Fluggenehmigungen beantragen.

Artículo 32. *Voraussetzungen für die Erteilung von Fluggenehmigungen.*

1. Eine Fluggenehmigung kann von einem Luftfahrzeugbetreiber, Konstrukteur, Hersteller oder einem Herstellungsbetrieb, der zum erneuten Zusammenbau des Luftfahrzeugs zugelassen ist, beantragt werden, wenn das Luftfahrzeug in Spanien registriert ist.

2. Der Antrag ist gegebenenfalls unter Verwendung eines Formulars zu stellen, das interessierten Parteien über die Website zur Verfügung gestellt wird und Folgendes enthalten muss:

- a) den Zweck des Fluges, einer der in Artikel 31 Absatz 1 aufgeführten Zwecke;
- b) Angabe der Aspekte, bei denen das Luftfahrzeug möglicherweise den grundlegenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit nicht genügt;
- c) Vorschlag für alle Bedingungen oder Beschränkungen, die für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind, einschließlich solcher, die sich auf Folgendes beziehen:

1. Die Bedingungen oder Beschränkungen des für die Flüge benötigten Flugwegs und/oder Luftraums;

2. Die Bedingungen und Beschränkungen, denen die Flugbesatzung des Luftfahrzeugs unterliegt;



3. Beschränkungen bezüglich der Personen außer der Besatzung;
 4. Betriebsbeschränkungen, spezifische Verfahren oder technische Bedingungen, die einzuhalten sind;
 5. Gegebenenfalls das spezifische Flugerprobungsprogramm;
 6. Die spezifischen Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, darunter die Instandhaltungsanweisungen und der Rahmen, in dem sie ausgeführt werden.
- d) eine von der für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlichen Person unterzeichnete Erklärung, aus der hervorgeht, dass mit dem Luftfahrzeug ein sicherer Flugbetrieb unter den in Buchstabe c genannten Bedingungen oder Einschränkungen durchgeführt werden kann.

3. Für die Zwecke der Erteilung von Fluggenehmigungen kann die staatliche Agentur für Flugsicherheit Inspektionen und Prüfungen durchführen, die sie für angemessen hält.

Artículo 33. *Modifikation von Luftfahrzeugen.*

1. Der Betreiber eines in Spanien registrierten Luftfahrzeugs mit einem gültigen eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnis kann Änderungen am Luftfahrzeug vornehmen.

2. Bei Luftfahrzeugen mit eingeschränktem Lufttüchtigkeitszeugnis sollten die Aufzeichnungen der Änderungen sowie die zusätzlichen Belege von der für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Person in folgenden Fällen geführt werden:

a) Einführung von Service Bulletins, die vom Inhaber der eingeschränkten Musterzulassung, Inhaber der Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion oder von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit für Änderungen der eingeschränkten Musterzulassung oder der Compliance-Erklärung für die Konstruktion erstellt wurden, die gemäß Artikel 24 oder Artikel 27 Absatz 2 über die Änderungen der eingeschränkten Musterzulassung mitgeteilt oder genehmigt wurden;

b) Einbeziehung von Änderungen oder Reparaturen, für die die staatliche Agentur für Flugsicherheit auf ihrer Website Material mit Kriterien für die Annahme von Standardänderungen und Reparaturen veröffentlicht hat;

c) Einführung von Dokumenten, die den unter Buchstabe a und b genannten gleichwertig sind, die für die Luftfahrtbehörden ausländischer Länder, die Musterzulassungen erteilt haben, als gültig gelten, auf deren Grundlage die staatliche Agentur für Flugsicherheit ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt hat, das auf dieses Luftfahrzeug auf der Grundlage von Artikel 29 Absatz 1 Buchstabe c und d beschränkt ist; oder

d) Bei der Vornahme anderer als die unter Buchstabe a und b genannten Änderungen, sofern sie gemäß Artikel 24 oder Artikel 27 Absatz 2 als geringfügig eingestuft werden können, muss eine Erklärung, die vom Entwicklungsleiter des Betriebs, der Inhaber einer eingeschränkten Musterzulassung gemäß Artikel 6.1 ist oder von anderen qualifizierten und erfahrenen Mitarbeitern unterzeichnet ist, aus der hervorgeht, dass es keine technischen Einwände in Bezug auf die Sicherheit des Luftfahrzeugs gibt, auch aufgezeichnet werden.

Die staatliche Agentur für Flugsicherheit kann die erforderlichen Inspektionen durchführen, um ihre Einstufung, Begründung und Durchführung zu überprüfen. Zu diesem Zweck kann die Inspektion auch Flugprüfungen umfassen.

3. Bei Luftfahrzeugen mit einem eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnis müssen die Änderungen, die nicht unter Absatz 2 fallen, von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit genehmigt werden, wofür die interessierte Partei die Einhaltung der geltenden Anforderungen an die



Lufttüchtigkeit nachweisen muss.

4. Reparaturen an Luftfahrzeugen, die nicht in den genehmigten Serviceunterlagen erfasst sind, werden in gleicher Weise eingestuft und unterliegen denselben Kriterien wie Änderungen.

5. Änderungen und Reparaturen werden von der für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlichen Person im Bordbuch und gegebenenfalls im Motorbetriebstagebuch oder dessen Äquivalenten aufgezeichnet.

Die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortliche Person muss alle bedeutenden Informationen und Aufzeichnungen über Änderungen und Reparaturen mindestens über einen Zeitraum führen und aufrechterhalten und der staatlichen Agentur für Flugsicherheit zur Verfügung stellen, in dem ein Luftfahrzeug dieses Typs im Luftfahrzeugregister Spaniens verbleibt.

6. Bei Luftfahrzeugen, die anstelle eines eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses über eine Fluggenehmigung verfügen, wird jede Änderung im Voraus von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit genehmigt, es sei denn, die Fluggenehmigung wurde für bestimmte Luftfahrzeuge oder bestimmte Typen erteilt, für die die Erteilung oder Aufrechterhaltung eines eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses nicht gilt, insbesondere wenn die eingeschränkte Musterzulassung oder die Erklärung über die registrierte Konstruktion ihre Gültigkeit verloren hat und das Luftfahrzeug zufriedenstellende Erfahrung im Flugbetrieb gemäß Artikel 31 Absatz 1 Buchstabe i hat, wobei Änderungen an diesem Luftfahrzeug den gleichen Regelungen unterliegen wie bei den Luftfahrzeugen mit einem eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnis.

KAPITEL V

Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Artículo 34. *Management der Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit*

1. Der Eigentümer des Luftfahrzeugs ist für seine Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich.

2. Wenn das Luftfahrzeug von einer anderen Person geleast oder unter einem anderen Titel betrieben wird, werden die Verantwortlichkeiten des Eigentümers auf den Leasingnehmer oder auf die Person übertragen, die das Luftfahrzeug betreibt, wenn:

a) Der Leasingnehmer oder die Person, die das Luftfahrzeug betreibt, in der Zulassungsbescheinigung aufgeführt ist; oder

b) Die Übertragung der Verantwortlichkeiten für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wird im Leasingvertrag oder in einem anderen Titel, laut dem eine andere Person das Luftfahrzeug betreiben darf, ausführlich dargestellt.

3. Die Person, die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich ist, muss die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Aufgaben festlegen:

a) Überwachung der Flugstunden, -zyklen oder der Landungen;

B) Durchführung der Prüfungen der Instandhaltung vor dem Flug, Serviceaufgaben (wie Schmieren, Einfetten, Füllen, Justieren und Einstellen) sowie regelmäßiger und einmaliger Überprüfungen oder Kontrollen, die von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller des Luftfahrzeugs und seiner Teile festgelegt wurden;

c) das Austauschen von Komponenten oder Teilen, die in dem Luftfahrzeug eingebaut sind, sobald sie das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht haben, oder gegebenenfalls die Durchführung



regelmäßiger Inspektionen, Prüfungen oder Überprüfungen dieser Gegenstände, wie es von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller des Luftfahrzeugs und seiner Teile festgelegt wurde;

d) Verfügen über aktuelle Angaben zu der Masse und der Schwerpunktlage des Luftfahrzeugs;

e) Überwachung von Mängeln und Ausfällen, die während des Betriebs des Luftfahrzeugs auftreten und gegebenenfalls ihre Behebung gemäß den Angaben des Inhabers der eingeschränkten Musterzulassung oder der Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion oder mittels standardisierter Luftfahrtmethoden oder -techniken;

f) Änderungen und Reparaturen am Luftfahrzeug; gegebenenfalls gemäß den Unterlagen, die von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller des Luftfahrzeugs und seiner Teile erstellt wurden;-

g) Einhaltung der geltenden Lufttüchtigkeitsanweisungen;

h) Aufzeichnungen führen, mit denen die Einzelheiten, die den oben genannten Aufgaben entsprechen, dokumentiert werden und sie auf einem geeigneten Datenträger aufbewahren; und

i) Entwicklung und Aktualisierung eines Instandhaltungsprogramms für das Luftfahrzeug.

Artículo 35. *Durchführung von Instandhaltungsaufgaben am Luftfahrzeug*

Die physische Durchführung der Instandhaltungsaufgaben am Luftfahrzeug erfolgt in Übereinstimmung mit dem Folgenden:

a) Einsatz von Personal: das für die Instandhaltungsarbeiten zuständige Personal, das in jedem Fall der Eigentümer oder Betreiber sein kann, unbeschadet des Rechts des Betreibers, diese Verantwortlichkeiten Dritten zu übertragen, verfügt über ausreichende technische Kompetenz für die Erfüllung der auszuführenden Aufgaben, wobei dies durch die angemessene Kenntnis des Luftfahrzeugs und seiner Teile sowie durch die Erfahrung mit den bei der Instandhaltung von Luftfahrzeugen verwendeten Methoden, Techniken und Standardpraktiken sichergestellt wird.

b) Technische Mittel:

1. Anlagen, Werkzeuge und Ausrüstungen:

Die Arbeiten werden in Räumlichkeiten durchgeführt, die der Art der Arbeiten entsprechen, wobei die Werkzeuge oder Ausrüstungen verwendet werden, die von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller des Luftfahrzeugs und seiner Teile verlangt oder empfohlen werden.

In Ermangelung der vorgenannten Mittel und auf Verantwortung der Person, die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich ist, kann jedes andere alternative Element verwendet werden, das bei Einhaltung der gleichen Funktionen oder technischen Merkmale ein dem Original gleichwertiges Sicherheits- und Betriebsniveau gewährleistet.

2. Teile, Stücke, Materialien und Verbrauchsmaterialien:

Bevorzugt sind Originalersatzteile, die von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller des Luftfahrzeugs und seiner Teile oder seiner Zulieferer eingekauft oder auf andere Weise, die eine Überprüfung ihrer Identifizierung und ihres Zustands ermöglicht, bezogen werden.

In den Fällen, in denen das Luftfahrzeugmuster eingeführt wird, kann der Eigentümer des Luftfahrzeugs auf eigene Verantwortung Teile und Stücke für die Montage in seinem eigenen Luftfahrzeug herstellen, die keine Primärstrukturbauteile des Luftfahrzeugs, der Flugsteuerungen, des Flugmotors oder des Propellers sind und stets den Anweisungen folgen, die in der durch die Änderung erstellten Dokumentation angegeben sind.



Die Verwendung von Verbrauchsmaterialien oder -elementen erfolgt gemäß den technischen Spezifikationen, die von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller festgelegt wurden.

3. Technische Dokumentation und regulatorische Anforderungen:

Für die Ausführung der in Artikel 34 genannten Aufgaben verwendet das Personal, das für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständig ist, die aktualisierte technische Dokumentation, die von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller des Luftfahrzeugs und seiner Teile in jedem Mittel und jeder Form, ob es sich um Instandhaltungshandbücher, Betriebshandbücher, Bulletins oder Service Letters oder Ähnliches handelt, sowie gegebenenfalls technische Informationen, die in Instandhaltungsprogrammen enthalten sind.

Ebenso sind die Lufttüchtigkeitsanweisungen oder andere verbindliche Anforderungen, die von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit genehmigt wurden, entsprechend ihrem Inhalt zu erfüllen.

c) Umfassende Instandhaltung: die allgemeine Instandhaltung des Flugmotors, Propellers oder jeder Art von Bauteilen, die an dem Luftfahrzeug angebracht sind, muss gemäß den Instandhaltungsanweisungen erfolgen, die in den Unterlagen enthalten sind, die von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller des Bauteils oder gegebenenfalls in den vom Hersteller des Luftfahrzeugs zu diesem Zweck erstellten Unterlagen enthalten sind.

d) Instandhaltungsmethoden, -techniken und -praktiken: die Instandhaltung erfolgt nach den Verfahren, die in den Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten sind, die von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller des Luftfahrzeugs erstellt wurden oder wird gegebenenfalls durch die Anwendung allgemein anerkannter Standardmethoden, -techniken oder -praktiken der Instandhaltung von Luftfahrzeugen ergänzt.

e) Instandhaltungstätigkeiten an Luftfahrzeugen (Vorbereitung, Ausführung, Dokumentieren usw.):

Die Person, die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich ist, ist für die Durchführung der Arbeiten verantwortlich, unabhängig davon, ob die Arbeiten von anderen Mitarbeitern durchgeführt wurden und muss nach ihrem Abschluss die entsprechende Zertifizierung in den Luftfahrzeug-Bordbüchern oder mithilfe anderer Mittel zum Dokumentieren der durchgeführten Arbeiten, die von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit als annehmbare Nachweisverfahren für die Einhaltung der Vorschriften zusammengestellt wurden, aufzeichnen.

Diese Zertifizierung muss das Datum, den Ort und Angaben zur Identifizierung der für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlichen Person sowie die wesentlichen Daten und Informationen zur Beschreibung der durchgeführten Tätigkeiten enthalten.

f) Aufbewahrung von Aufzeichnungen: Die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortliche Person führt über einen Zeitraum von zwei Jahren auf einem geeigneten Medium die Unterlagen, aus denen die Erfüllung der in Artikel 34 genannten Aufgaben hervorgeht.

Artículo 36. Instandhaltungsplan.

1. Für Luftfahrzeuge muss es einen Instandhaltungsplan geben, der darauf ausgelegt ist, die an dem Luftfahrzeug durchzuführende Instandhaltung festzulegen und zu organisieren.

2. Die Person, die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich ist, ist für die Erstellung des Instandhaltungsplans für das jeweilige Luftfahrzeug und für die Haltung des Plans in beiden Fällen gemäß den Bestimmungen dieses Erlasses auf dem neuesten Stand, verantwortlich.



3. Der Instandhaltungsplan stützt sich auf die Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die von dem Herstellungsbetrieb oder dem Hersteller des Luftfahrzeugs und gegebenenfalls des Flugmotors, des Propellers und anderer Teile erstellt wurden und die Abweichungen von diesen Anweisungen können von der für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlichen Person auf ihre Verantwortung vorgenommen werden.

Der Instandhaltungsplan umfasst die Identifizierung des Luftfahrzeugs und gegebenenfalls des eingebauten Flugmotors und Propellers, die Aufgaben, die den Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und/oder Abweichungen entsprechen sowie gegebenenfalls zusätzliche Instandhaltungsaufgaben, die mit Änderungen, Reparaturen und denen Aufgaben, die mit bestimmten Ausrüstungen, Kategorien oder Tätigkeiten verbunden sind, im Zusammenhang stehen. Er umfasst auch regelmäßige, von der Luftfahrtbehörde genehmigte Pflichtaufgaben wie u. a. die Lufttüchtigkeitsanweisungen oder Lufttüchtigkeitsbeschränkungen.

4. Der Instandhaltungsplan wird von der für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zuständigen Person auf ihre Verantwortung in folgenden Fällen erstellt und aktualisiert:

a) Beim Beantragen der erstmaligen Erteilung eines eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses;

B) Bei einer Änderung der für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlichen Person; oder

c) Wenn eine Änderung des Inhalts des Instandhaltungsplans erforderlich ist.

Artículo 37. *Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit.*

1. Die staatliche Agentur für Flugsicherheit stellt zusammen mit dem ersten oder nachfolgenden eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnis des Luftfahrzeugs eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit aus.

2. Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit bestätigt die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. Ihre Geltungsdauer beträgt zwei Jahre oder fünf Jahre bei Luftfahrzeugen, für die die vereinfachte Sonderregelung nach Artikel 1 Absatz 3 gilt, die durch Vorlage einer gemäß Artikel 38 abgegebenen Erklärung über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit um gleiche Zeiträume verlängert werden kann.

3. Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit und die nachfolgenden Erklärungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verbleiben in Verbindung mit dem eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnis als Nachweisdokumente für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs.

Artículo 38. *Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit.*

1. Um die Gültigkeit des eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses zu verlängern, kann die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zuständige Person gegenüber der staatlichen Agentur für Flugsicherheit eine Erklärung über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit abgeben.

Bei der Erklärung über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit handelt es sich um eine Compliance-Erklärung, die von einer für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs verantwortlichen Person abgegeben wird und in der diese Person auf ihre Verantwortung erklärt, dass sie die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des in Kapitel V dieses Erlasses aufgeführten Luftfahrzeugs erforderlichen Aufgaben durchgeführt und eine physische Kontrolle des Luftfahrzeugs vorgenommen hat, so dass es zufriedenstellend überprüft wurde, dass das Zeugnis seiner eingeschränkten Musterzulassung oder der von der zuständigen Luftfahrtbehörde



registrierten Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion genügt oder im Falle von meldepflichtigen oder genehmigungspflichtigen Änderungen, dass diese der zuständigen Luftfahrtbehörde, die die Aufgaben zu der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durchgeführt hat, gemeldet oder von ihr genehmigt wurden und dass sie keine Umstände aufweist, die einen sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs beeinträchtigen, dass sie über Belege verfügt, mit denen nachgewiesen werden kann, dass sie diese der zuständigen Luftfahrtbehörde auf Anfrage zur Verfügung stellt und dass sich diese Person verpflichtet, die Einhaltung dieser Verpflichtungen aufrechtzuerhalten, solange sie die Tätigkeit ausübt. Diese Erklärung wird der zuständigen Luftfahrtbehörde innerhalb von zehn Arbeitstagen nach ihrer Unterzeichnung übermittelt.

2. Die Erklärung über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verlängert die Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit um weitere zwei Jahre oder für zusätzliche fünf Jahre bei Luftfahrzeugen, auf die die vereinfachte Sonderregelung in Artikel 2 Absatz 3 Anwendung findet.

Die neue Gültigkeitsdauer der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wird ab dem Datum gerechnet, an dem die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit vor der Einreichung dieser Erklärung ablaufen sollte, wenn diese innerhalb von drei Monaten vor Ablauf der Gültigkeit der Bescheinigung eingereicht wird. In einem anderen Fall wird ihre Gültigkeit ab der Vorlage der Erklärung über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gerechnet.

3. Eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit verliert ihre Gültigkeit, wenn zwingende Anwendungsbestimmungen nicht eingehalten werden und in jedem Fall aus einem der folgenden Gründe:

a) Wenn ein Jahr vergangen ist, seit die betreffenden Personen auf die Ungültigkeit der eingeschränkten Musterzulassung oder der Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion, auf deren sie beruht, aufmerksam gemacht wurden;

b) Das eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnis verliert seine Gültigkeit;

c) Die angegebenen Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs wurden nicht ausgeführt;

d) Die Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit wurde nicht verlängert;
oder

e) Das Luftfahrzeug ist nicht mehr in Spanien registriert.

Die unter Buchstabe a genannte Einjahresfrist wird festgelegt, damit die interessierten Parteien einen Antrag auf die Fluggenehmigung stellen können; in diesem Fall bleibt die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit gültig, solange die entsprechenden Instandhaltungsaufgaben ausgeführt werden und eine Erklärung über die Einhaltung der Lufttüchtigkeit eingereicht wird, und bis gegebenenfalls die erforderliche Fluggenehmigung erteilt wird.

4. Wurde eine Erklärung über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nicht innerhalb einer Frist eingereicht, so darf das Luftfahrzeug erst dann betrieben werden, wenn eine solche Erklärung über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eingereicht wird, die erst innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf der Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder gegebenenfalls der vorherigen Erklärung ausgestellt werden kann.

Nach Ablauf der im vorstehenden Absatz genannten Frist von sechs Monaten, kann die Gültigkeit der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit nicht durch die Vorlage der Erklärung über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verlängert werden. In diesem Fall wendet sich die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständige Person an die staatliche Agentur für Flugsicherheit, um eine neue Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit zu erhalten.



KAPITEL VI

Lufttüchtigkeitsanweisungen

Artículo 39. *Lufttüchtigkeitsanweisungen.*

1. Lufttüchtigkeitsanweisungen für ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge (ULM) gelten als:

a) Diejenigen, die von der Luftfahrtbehörde des Landes, das für die eingeschränkte Musterzulassung oder ein gleichwertiges Dokument zuständig ist, auf deren Grundlage das eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde, angenommen wurden;

b) Diejenigen, die von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) für die in ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen (ULM) eingebauten Teile und Ausrüstungen angenommen wurden;

c) Diejenigen, die von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit angenommen wurden.

2. Die staatliche Agentur für Flugsicherheit nimmt eine Lufttüchtigkeitsanweisung für Luftfahrzeuge an, für die sie eine eingeschränkte Musterzulassung ausgestellt oder eine Compliance-Erklärung für die Konstruktion aufgezeichnet hat, wenn:

a) Sie festgestellt hat, dass sich ein Luftfahrzeug aufgrund eines Mangels in dem Luftfahrzeug oder in an Bord eingebauten Flugmotor, Propeller, Teilen oder Ausrüstungen in einem nicht betriebssicheren Zustand befindet; und

b) Es vorhersehbar ist, dass der beobachtete unsichere Zustand in einem anderen Luftfahrzeug vorhanden sein oder in einem anderen Luftfahrzeug auftreten kann.

3. Die Lufttüchtigkeitsanweisungen der staatlichen Agentur für Flugsicherheit enthalten mindestens folgende Angaben:

a) Eine Spezifikation der betroffenen Luftfahrzeuge;

b) Eine Spezifikation des unsicheren Zustands;

c) Maßnahmen, die erforderlich sind, um den unsicheren Zustand zu beenden;

d) Eine Frist für die Annahme der erforderlichen Maßnahmen;

e) Datum der Anwendung der Lufttüchtigkeitsanweisung.

4. Bei Luftfahrzeugen, auf die sich eine Lufttüchtigkeitsanweisung bezieht, ergreift die für die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortliche Person geeignete Abhilfemaßnahmen.

KAPITEL VII

Gemeinsame Verwaltungsvorschriften

Artículo 40. *Gemeinsame Vorschriften über das Verwaltungsverfahren, die Überwachung und die Sanktionsregelung.*

1. Hinsichtlich der Anwendung dieses Erlasses obliegt es der zuständigen Stelle aufgrund der Angelegenheit der staatlichen Agentur für Flugsicherheit, die ihr in diesem Erlass zugewiesenen Aufgaben zu erfüllen, insbesondere:



- a) Genehmigung, Erteilung, Beschränkungen, Aussetzung und Widerruf eingeschränkter Musterzulassungen;
- b) Genehmigung erheblicher Änderungen in eingeschränkten Musterzulassungen;
- c) Eintragung, Beschränkungen, Änderung, Aussetzung und Widerruf von Compliance-Erklärung für die Musterbauart; und
- d) Genehmigung, Erteilung, Beschränkungen, Aussetzung und Widerruf eingeschränkter Lufttüchtigkeitszeugnisse;
- e) Genehmigung, Erteilung, Beschränkungen, Aussetzung und Widerruf von Fluggenehmigungen;
- f) Genehmigung von Änderungen und Reparaturen an Luftfahrzeugen, sofern sie nicht unter Artikel 33 Absatz 2 fallen;
- g) Annahme von Lufttüchtigkeitsanweisungen.

2. Die Verfahren für die Genehmigung und Erteilung eingeschränkter Musterzulassungen, die Genehmigung erheblicher Änderungen in eingeschränkten Musterzulassungen, Registrierung und Änderung von Compliance-Erklärungen für die Musterbauart, Genehmigung und Ausstellung eingeschränkter Lufttüchtigkeitszeugnisse, Genehmigung und Erteilung von Fluggenehmigungen sowie für die Genehmigung von Änderungen und Reparaturen in Luftfahrzeugen, sofern sie nicht unter Artikel 33 Absatz 2 fallen, werden auf Antrag der interessierten Partei eingeleitet.

3. Die Frist für die Erteilung und Mitteilung einer ausdrücklichen Entscheidung in den Verfahren zur Genehmigung und Erteilung eingeschränkter Musterzulassungen beträgt sechs Monate.

Die Frist für die Erteilung und Mitteilung einer ausdrücklichen Entscheidung in den übrigen Verfahren für die in Absatz 1 genannten Verwaltungsakte beträgt gemäß Artikel 21.3 des Gesetzes 39/2015 ab 1. Oktober 2015 drei Monate.

4. Fristen werden berechnet ab dem Datum, an dem der Antrag in das Register der staatlichen Agentur für Flugsicherheit eingetragen wurde oder wenn eine Berichtigung des Antrags gemäß Artikel 68 des Gesetzes 39/2015 vom 1. Oktober 2015 beantragt wurde, ab dem Datum der Eintragung des ordnungsgemäß berichtigten Antrags in das Register der staatlichen Agentur für Flugsicherheit und wenn danach keine ausdrückliche Entscheidung mitgeteilt wurde, kann der Antrag gemäß der in Artikel 24.1 des Gesetzes 39/2015 vom 1. Oktober 2015 vorgesehenen Ausnahme als stillschweigend abgelehnt gewertet werden.

5. Die Entscheidungen der für die Angelegenheit zuständigen Direktion für Operative Maßnahmen beenden das Verwaltungsverfahren nicht. Dagegen kann die interessierte Partei innerhalb eines Monats nach Mitteilung der ausdrücklichen Entscheidung bei der Direktion der staatlichen Agentur für Flugsicherheit oder jederzeit ab dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem der Antrag gemäß Artikel 121 und 122 des Gesetzes 39/2015 vom 1. Oktober 2015 und Artikel 4.3 der Satzung der staatlichen Agentur für Flugsicherheit als abgelehnt gilt, Beschwerde einlegen.

6. In allen Angelegenheiten, die in diesem Erlass nicht als verfahrensrechtliche Besonderheiten vorgesehen sind, gelten die Bestimmungen des Gesetzes 39/2015 vom 1. Oktober 2015.

7. Gemäß ihrem mit dem Königlichen Dekret 184/2008 vom 8. Februar 2008 genehmigten Statut obliegt es der staatlichen Agentur für Flugsicherheit, ihre Inspektions- und Sanktionsbefugnisse im Bereich der Zivilluftfahrt auszuüben, um die Einhaltung dieses Erlasses zu gewährleisten.



Wenn die Nichteinhaltung der anwendbaren Bestimmungen dieses Erlasses in eine der im Gesetz 21/2003 vom 7. Juli 2003 über die Flugsicherheit vorgesehenen Straftaten im Bereich der Zivilluftfahrt fällt, gelten entsprechende Sanktionsregelungen für diese Straftat.

Artículo 41. *Überwachungsorganisationen und Inhaber einer Compliance-Erklärung für die registrierte Konstruktion.*

1. Findet die staatliche Agentur für Flugsicherheit bei einer Inspektion gemäß den Luftfahrtinspektionsvorschriften [Aeronautical Inspection Regulation] objektive Beweise dafür, dass ein Entwicklungsbetrieb, der Inhaber einer eingeschränkten Musterzulassung ist, ein darin benannter Herstellungsbetrieb, ein vom Inhaber der eingeschränkten Musterzulassung für die Montage zugelassener Betrieb oder ein Inhaber einer Compliance Erklärung für die registrierte Konstruktion die geltenden Anforderungen dieses Erlasses nicht eingehalten hat, werden sie wie folgt eingestuft:

a) „Nichtkonformität Stufe 1“: Jeder Verstoß gegen die Bestimmungen dieses Erlasses, der zu einem unsicheren Zustand der in Betrieb befindlichen Luftfahrzeuge führen könnte; oder

b) „Nichtkonformität Stufe 2“: Jeder andere Verstoß gegen die Bestimmungen dieses Erlasses, der nicht als Stufe 1 eingestuft wird.

2. Nach Eingang der Feststellung von Nichtkonformität gemäß Artikel 40 der Luftfahrtinspektionsvorschriften [Aeronautical Inspection Regulation] und in Übereinstimmung mit der im vorstehenden Absatz vorgesehenen Einstufung:

a) Im Falle einer Nichtkonformität Stufe 1 trifft der Inhaber der eingeschränkten Musterzulassung die erforderlichen Maßnahmen, um diese spätestens einen Monat nach der schriftlichen Bestätigung der Nichtkonformität gemäß Artikel 29 des Übereinkommens, des Gesetzes 21/2003 vom 7. Juli 2003 über die Flugsicherheit und Artikel 40 der Luftfahrtinspektionsvorschriften [Aeronautical Inspection Regulation] zu beheben;

b) Bei Nichtkonformität Stufe 2 muss die von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit gewährte Frist für die Behebung der Störung ihrer Art angemessen sein, darf aber in keinem Fall drei Monate überschreiten. Unter bestimmten Umständen und je nach der Art der Störung kann die Agentur die Frist von drei Monaten nach Vorlage eines von der Agentur akzeptierten zufriedenstellenden Plans der Abhilfemaßnahmen verlängern.

3. Bei Nichtkonformität Stufe 1 kann die eingeschränkte Musterzulassung ausgesetzt werden, bis die erforderlichen Abhilfemaßnahmen ergriffen wurden.

4. Wurde die Nichtkonformität nach Ablauf der Höchstdauer für ihre Behebung nicht behoben, kann die eingeschränkte Musterzulassung gemäß Artikel 41 der Luftfahrtinspektionsvorschriften [Aeronautical Inspection Regulation] beschränkt oder widerrufen werden.

Die erste Zusatzbestimmung. *Anpassung und Änderung eingeschränkter Musterzulassungen, die vor dem Königlichen Dekret 765/2022 vom 20. September 2022 zur Regelung der Nutzung von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen (ULM) ausgestellt wurden.*

Für Anträge auf Änderung eingeschränkter Musterzulassungen gemäß der ersten Zusatzbestimmung des Königlichen Dekrets 765/2022 vom 20. September 2022 und unter der Voraussetzung, dass die in dieser Bestimmung enthaltene Beschränkung eingehalten wird, wird die ursprüngliche Grundlage für die Zertifizierung mit Abweichungen gemäß den geltenden neuen Zertifizierungsspezifikationen akzeptiert und von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit als akzeptabel erachtet.

Die zweite Zusatzbestimmung. *Eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse, die der Obergrenze der Leermasse genügen.*



Motorisierte Leichtluftfahrzeuge (ULM), die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Erlasses registriert sind und deren Leermasse sowohl in der Wirklichkeit als auch in Übereinstimmung mit den im Register für zivile Luftfahrzeuge enthaltenen Daten die in der ersten Übergangsbestimmung dieses Erlasses festgelegte Obergrenze der Leermasse nicht überschreitet, behalten die Gültigkeit ihres Lufttüchtigkeitszeugnisses unverändert bei.

Die dritte Zusatzbestimmung. *Durchführungs- und Durchsetzungsmaßnahmen.*

1. Die staatliche Agentur für Flugsicherheit trifft die für die Durchführung und Durchsetzung dieses Erlasses erforderlichen Maßnahmen, insbesondere kann sie die Formblätter genehmigen, mithilfe deren die Anträge, Erklärungen und Mitteilungen, von denen in diesem Erlass die Rede ist, für ihre obligatorische Verwendung durch interessierte Parteien gemäß Artikel 66.6 des Gesetzes 39/2015 vom 1. Oktober 2015 eingereicht werden müssen.

Die Formblätter für die Anträge, Erklärungen und Mitteilungen für die Anwendung dieses Erlasses sind der Öffentlichkeit über die Website der staatlichen Agentur für Flugsicherheit zugänglich zu machen.

2. Durch Beschluss der zuständigen Geschäftsleitung der staatlichen Agentur für Flugsicherheit kann Folgendes erlassen werden:

a) Zertifizierungsspezifikationen, die von den Luftfahrtbehörden anderer Staaten angenommen wurden und die als angemessen erachtet werden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit im Anhang zu einer Musterbauart gemäß Artikel 15 Buchstabe a Punkt 2 sicherzustellen;

b) Annehmbare Nachweisverfahren (AMC), die Möglichkeiten der Feststellung der Einhaltung von Bestimmungen dieses Erlasses veranschaulichen, unbeschadet der Tatsache, dass interessierte Parteien diese Einhaltung durch alternative Nachweisverfahren (AltMoC) nachweisen können, wenn diese zuvor von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit mit der Begründung genehmigt wurden, dass sie den geltenden Bestimmungen dieses Erlasses genügen;

c) Anleitungen (GM) zur Unterstützung bei der bestmöglichen Umsetzung und Durchsetzung der Bestimmungen dieses Erlasses.

Die vierte Zusatzbestimmung. *Keine Erhöhung der öffentlichen Ausgaben.*

Die Bestimmungen dieses Königlichen Dekrets werden im Rahmen der für jedes Haushaltsjahr verfügbaren Haushaltsmittel und mit vorhandenem Personal in Erwägung gezogen und dürfen nicht zu einer Erhöhung der Zuweisungen oder Vergütungen oder sonstigen Personalkosten führen.

Die erste Übergangsbestimmung. *Die Übergangsfrist für eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse mit überschüssiger Leermasse und Formen der Anpassung an die Obergrenzen der Leermasse.*

1. Gemäß der ersten Übergangsbestimmung des Königlichen Dekrets 765/2022 vom 20. September 2022 bleiben eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnisse, die vor seinem Inkrafttreten für Luftfahrzeuge, deren höchstzulässige Startmasse die Leermasse überschreitet, die sich ergibt, wenn man von der höchstzulässigen Startmasse 145 kg für zweisitzige Luftfahrzeuge oder 75 kg im Falle von einsitzigen Luftfahrzeugen abzieht (im Folgenden „Obergrenze der Leermasse“), ausgestellt wurden, für einen Übergangszeitraum von zwei Jahren ab Inkrafttreten dieses Erlasses gültig.

2. Luftfahrzeuge, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Erlasses registriert waren, deren Leermasse sowohl in der Wirklichkeit als auch in Übereinstimmung mit den im Register für zivile Luftfahrzeuge enthaltenen Daten die Obergrenze der Leermasse überschreitet, können während des im vorstehenden Absatz vorgesehenen Übergangszeitraums angepasst werden. Zu diesem Zweck muss die interessierte Partei Folgendes tun:



a) Änderungen vornehmen, die in einer von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit genehmigten Änderung der Musterzulassung ihrer Luftfahrzeugbauart festgelegt wurden, für die der Inhaber der Musterzulassung den Betreibern die entsprechenden Service Bulletins und aktualisierte Handbücher zur Verfügung gestellt hat; oder

b) Geeignete Maßnahmen ergreifen, damit das Luftfahrzeug die Anforderungen an die Obergrenze der Leermasse erfüllt und gleichzeitig seine Lufttüchtigkeit aufrechterhält.

3. Luftfahrzeuge im Sinne des vorstehenden Absatzes, die ihr Lufttüchtigkeitszeugnis während des Übergangszeitraums nach Absatz 1 nicht an die Obergrenze der Leermasse angepasst haben, dürfen nicht betrieben werden, es sei denn, sie fallen unter die Bestimmungen der nachstehenden Absätze 4 oder 5.

4. Vor Ablauf des Übergangszeitraums kann die staatliche Agentur für Flugsicherheit Lufttüchtigkeitsanweisungen erlassen, in denen die Beschränkungen festgelegt werden, die erforderlich sind, um die Leermasse von ultraleichten motorisierten Luftfahrzeugen (ULM), die sich während dieses Zeitraums nicht an die Obergrenze der Leermasse angepasst haben, gemäß den in diesem Erlass festgelegten Kriterien anzugleichen. Diese Beschränkungen können, unter anderem, in der Beschränkung auf einen einzelnen Insassen bestehen, wenn dies mit seiner Leermasse vereinbar ist.

5. Abweichend von Absatz 3 und 4 kann der Eigentümer oder Betreiber eines in diesen Absätzen genannten Luftfahrzeugs die Erteilung einer Fluggenehmigung für die in Artikel 31 Absatz 1 Buchstabe i genannten Zwecke und gegebenenfalls für andere zusätzliche Zwecke gemäß Artikel 31 Absatz 1 beantragen und nachweisen, dass das Luftfahrzeug für diese Zwecke mit einer höheren als der in der eingeschränkten Musterzulassung angegebenen höchstzulässigen Startmasse betriebssicher ist und in diesem Fall die Obergrenze der Leermasse eingehalten wird.

Das eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnis wird zum Zeitpunkt der Erteilung der Fluggenehmigung widerrufen. Der Eigentümer oder Betreiber des Luftfahrzeugs kann die Ausstellung eines neuen eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses beantragen, wenn er nachweist, dass das Luftfahrzeug in der in Absatz 2 genannten Weise angepasst wurde.

Die zweite Übergangsbestimmung. *Laufende Verfahren für eingeschränkte Musterzulassung.*

Dieser Erlass gilt nicht für laufende Verfahren für Musterzulassung; diese sind in den vorherigen Rechtsvorschriften geregelt.

Einzige Aufhebungsbestimmung. *Aufhebung von Verordnungen*

Der Erlass vom 14. November 1988 zur Festlegung der Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für ultraleichte motorisierte Luftfahrzeuge.

Die erste Schlussbestimmung. *Änderung der Verordnung vom 31. Mai 1982 zur Genehmigung einer neuen Verordnung über den Bau von Luftfahrzeugen von Amateuren.*

Der Erlass vom 31. Mai 1982 zur Genehmigung einer neuen Vorschrift für den Bau von Luftfahrzeugen von Amateuren wird wie folgt geändert:

Erstens. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

„Artikel 15. Erteilung und Gültigkeit eines eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses.

Erstens.- Nach Durchführung der Tests gemäß Artikel 13 mit zufriedenstellenden Ergebnissen stellt die staatliche Agentur für Flugsicherheit ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis aus.



Zweitens.- Es gilt unbefristet, sofern die Voraussetzungen für seine Erteilung jederzeit erfüllt sind und sein Eigentümer oder die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug als geleast oder unter einem anderen Titel nutzen darf, alle zwei Jahre eine Compliance-Erklärung vorlegt, in der er oder sie unter eigener Verantwortung angibt, dass er oder sie innerhalb von 10 Arbeitstagen vor der Abgabe der Erklärung eine allgemeine Überprüfung des Luftfahrzeugs durchgeführt hat, mit Ausnahme von luftfahrttechnischen Ausrüstungen oder Ausrüstungen mit eigenem Potenzial, und dass sich das Luftfahrzeug in einem Instandhaltungszustand befindet, der einen sicheren Flugbetrieb ermöglicht; dass er oder sie über Unterlagen verfügt, die ein Nachweis sind, dass er oder sie der staatlichen Agentur für Flugsicherheit die Unterlagen auf Anfrage zur Verfügung stellt und dass er oder sie sich verpflichtet, die Einhaltung dieser Verpflichtungen aufrechtzuerhalten, solange das Luftfahrzeug in Betrieb bleibt und die Gültigkeit des Zeugnisses aufrechterhalten wird.

Drittens.- Mit der Abgabe der Compliance-Erklärung wird das eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnis für weitere zwei Jahre erneuert.

Die neue Gültigkeitsdauer des eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses wird ab dem Datum berechnet, an dem der Ablauf der Gültigkeit vor der Abgabe dieser Erklärung vorhersehbar war, wenn diese innerhalb von drei Monaten nach Ablauf ihrer Gültigkeit abgegeben wird.

Wird die Compliance-Erklärung innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Gültigkeit des eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses eingereicht, so wird die neue Gültigkeit des Lufttüchtigkeitszeugnisses ab dem Datum der Einreichung der Compliance-Erklärung berechnet.

Für den Fall, dass das eingeschränkte Lufttüchtigkeitszeugnis seine Gültigkeit verloren hat, weil eine Compliance-Erklärung nicht fristgerecht eingereicht wurde, kann das Zeugnis nicht durch Vorlage einer Compliance-Erklärung erneuert werden und der Eigentümer oder die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug als geleast oder unter einem anderen Titel nutzen darf, muss bei der staatlichen Agentur für Flugsicherheit seine Erneuerung beantragen.“

Zweitens. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

„Erstens.- Die Registrierung erfolgt nach Erteilung des eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses, und der/die Hersteller müssen gemäß den vorgelegten Unterlagen als Eigentümer des Luftfahrzeugs aufgeführt werden.

Zweitens.- In den ersten vier Jahren nach der Erstzulassung darf ein Luftfahrzeug, das von Amateuren gebaut wurde, nur von seinem ursprünglichen Eigentümer verwendet werden, außer in den folgenden Fällen:

a) Nutzung von einem assoziierten Mitglied, Mitglied oder assimilierten Mitglied einer gemeinnützigen Einrichtung; und

b) Nutzung von einem Verwandten bis zum vierten Grad der Blutsverwandtschaft oder dritten Grad der Schwägerschaft.

Im Fall von Buchstabe a ist die Übertragung der Zuständigkeit für die Führung der Lufttüchtigkeit erst vier Jahre nach der Registrierung zulässig. In diesem Fall treffen die Parteien eine schriftliche Vereinbarung, in der festgelegt wird, wie der ursprüngliche Eigentümer weiterhin die Lufttüchtigkeit führen wird und wie der andere Nutzer als der ursprüngliche Eigentümer dem Übertragenden die Umsetzung dieser Aufgabe ermöglichen wird.



Im Falle des Todes des ursprünglichen Eigentümers des Luftfahrzeugs findet die in Unterabsatz 1 vorgesehene Beschränkung seiner Nutzung nicht Anwendung.“

Drittens. Eine neue einzige Zusatzbestimmung wird wie folgt eingefügt:

Einzige Zusatzbestimmung. *Durchführungs- und Durchsetzungsmaßnahmen.*

1. Die staatliche Agentur für Flugsicherheit trifft die für die Durchführung und Durchsetzung dieses Erlasses erforderlichen Maßnahmen, insbesondere kann sie die Formblätter genehmigen, mithilfe deren die Anträge, Erklärungen und Mitteilungen, von denen in diesem Erlass die Rede ist, für ihre obligatorische Verwendung durch interessierte Parteien gemäß Artikel 66.6 des Gesetzes 39/2015 vom 1. Oktober 2015 eingereicht werden müssen.

Die Formblätter für die Anträge, Erklärungen und Mitteilungen sind der Öffentlichkeit über die Website der staatlichen Agentur für Flugsicherheit zugänglich.

2. Durch Beschluss der für die Sicherheit von Luftfahrzeugen zuständigen Direktion der staatlichen Agentur für Flugsicherheit kann Folgendes erlassen werden:

a) annehmbare Nachweisverfahren (AMC), die Möglichkeiten der Feststellung der Einhaltung von Bestimmungen dieses Erlasses veranschaulichen, unbeschadet der Tatsache, dass interessierte Parteien diese Einhaltung durch alternative Nachweisverfahren (AltMoC) nachweisen können, wenn diese zuvor von der staatlichen Agentur für Flugsicherheit mit der Begründung genehmigt wurden, dass sie den geltenden Bestimmungen dieses Erlasses genügen; und

b) Anleitungen (GM) zur Unterstützung bei der bestmöglichen Umsetzung und Durchsetzung der Bestimmungen dieses Erlasses.’

Zweite Schlussbestimmung. *Zuständigkeitsrechte.*

Dieser Erlass wird gemäß Artikel 149.1.20 der Verfassung erlassen, der dem Staat die ausschließliche Zuständigkeit für die Kontrolle des Luftraums, des Verkehrs und des Luftverkehrs sowie für die Registrierung von Luftfahrzeugen verleiht.

Dritte Schlussbestimmung. *Inkrafttreten.*

Dieser Erlass tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Staatsanzeiger in Kraft.



ANHANG

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN AN DIE LUFTTÜCHTIGKEIT

1. Festigkeit des Luftfahrzeugs: die Festigkeit des Luftfahrzeugs ist für alle zu erwartenden Flugbedingungen während der Nutzungsdauer eines Luftfahrzeugs zu gewährleisten. Die Einhaltung aller Anforderungen muss durch Bewertungen oder Analysen nachgewiesen werden, die gegebenenfalls durch Nachweise belegt werden.

1.1. Strukturen und Materialien: die Strukturfestigkeit muss nicht nur unter allen üblichen Betriebsbedingungen des Luftfahrzeugs, einschließlich des Antriebssystems, gewährleistet sein, sondern auch unter anspruchsvolleren Umständen und muss während der gesamten Lebensdauer des Luftfahrzeugs beibehalten werden.

1.1.1. Alle Teile des Luftfahrzeugs, die im Falle eines Ausfalls die strukturelle Festigkeit verringern könnten, müssen die folgenden Bedingungen erfüllen, ohne dass es zu schädlicher Verformung oder Ausfällen kommt. Dies gilt auch für alle Elemente mit erheblicher Masse und ihre Rückhaltemittel.

1.1.1.1. Alle nach vernünftigem Ermessen vorhersehbaren Kombinationen von Belastungen sowie anspruchsvollere Kombinationen sind je nach Masse, Schwerpunktlage, Betriebsbedingungen und Nutzungsdauer des Luftfahrzeugs zu berücksichtigen. Hierzu zählen Belastungen durch Böen, Flugmanöver, Druckbeaufschlagung, bewegliche Oberflächen sowie Steuerungs- und Antriebssysteme sowohl während des Fluges als auch am Boden.

1.1.1.2. Belastungen und mögliche Ausfälle aufgrund von Landungen und Notlandungen sind zu berücksichtigen.

1.1.1.3. Dynamische Effekte durch das Antwortverhalten der Struktur auf diese Belastungen sind abzudecken.

1.1.2. Das Luftfahrzeug darf keiner aeroelastischen Instabilität oder übermäßigen Vibrationen ausgesetzt sein.

1.1.3. Die Herstellungsverfahren, Prozesse und Werkstoffe, die beim Bau des Luftfahrzeugs zum Einsatz kommen, müssen bekannte und reproduzierbare konstruktive Eigenschaften aufweisen. Alle Abweichungen der Leistungskennwerte der Werkstoffe in Bezug auf die Nutzungsbedingungen sind zu begründen.

1.1.4. Die Auswirkungen zyklischer Belastung, Beeinträchtigungen durch Umwelteinflüsse, Unfallschäden und Einzelschäden dürfen nicht dazu führen, dass die strukturelle Festigkeit so weit abfällt, dass ein annehmbares Niveau der Restwiderstandsfähigkeit unterschritten wird. Die zur Gewährleistung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Anweisungen sind diesbezüglich bekannt zu machen.

1.2. Antrieb: die Robustheit des Antriebssystems (d. h. des Flugmotors und gegebenenfalls des Propellers) muss nicht nur unter allen üblichen Nutzungsbedingungen dieses Systems, sondern auch unter anspruchsvolleren Bedingungen sichergestellt und während seiner gesamten Nutzungsdauer beibehalten werden.



1.2.1. Das Antriebssystem muss innerhalb der angegebenen Grenzen und unter Berücksichtigung von Umweltauswirkungen und -bedingungen den geforderten Schub oder die geforderte Leistung unter allen erforderlichen Flugbedingungen erbringen.

1.2.2. Herstellungsverfahren und Werkstoffe, die beim Bau des Antriebssystems zum Einsatz kommen, müssen ein bekanntes und reproduzierbares konstruktives Verhalten aufweisen. Alle Abweichungen der Leistungskennwerte der Werkstoffe in Bezug auf die Nutzungsbedingungen sind zu begründen.

1.2.3. Die Auswirkungen zyklischer Belastung, Beeinträchtigungen durch Umwelt- und Betriebseinflüsse und daraus resultierende mögliche Ausfälle von Teilen dürfen nicht dazu führen, dass die Robustheit des Antriebssystems unter ein annehmbares Niveau abfällt. Die zur Gewährleistung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Anweisungen sind diesbezüglich bekannt zu machen.

1.2.4. Die Anweisungen, Informationen und Anforderungen, die erforderlich sind, um eine sichere und angemessene Verbindung zwischen dem Antriebssystem und dem Luftfahrzeug zu gewährleisten, sind bekannt zu machen.

1.3. Systeme und Ausrüstungen:

1.3.1. Das Luftfahrzeug darf keine konstruktiven Eigenschaften oder Einzelheiten aufweisen, die erfahrungsgemäß gefährlich sind.

1.3.2. Das Luftfahrzeug und alle Systeme und Ausrüstungen, die für die Zertifizierung oder aufgrund von Betriebsvorschriften erforderlich sind, müssen unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen und darüber hinaus bestimmungsgemäß funktionieren, wobei dem Betriebsumfeld des Systems, der Ausrüstung oder der Anlagen Rechnung zu tragen ist.

Andere Systeme, Ausrüstungen oder Anlagen, die für die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder aufgrund von Betriebsvorschriften nicht erforderlich sind, dürfen auch im Falle einer Fehlfunktion, die Sicherheit nicht verringern oder das ordnungsgemäße Funktionieren anderer Systeme, Ausrüstungen oder Anlagen nicht beeinträchtigen. Systeme, Ausrüstungen und Anlagen müssen ohne außergewöhnliche Fähigkeiten mit normalem Kraftaufwand bedienbar sein.

1.3.3. Systeme, Ausrüstungen und Anlagen von Luftfahrzeugen müssen sowohl einzeln als auch in Beziehung zueinander so konstruiert sein, dass ein einzelner Ausfall, bei dem nicht nachgewiesen wurde, dass er äußerst unwahrscheinlich ist, nicht zu einem verhängnisvollen Totalausfall führen kann, und die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalls muss umgekehrt proportional zur Schwere seiner Auswirkungen auf das Luftfahrzeug und seine Insassen sein. In Bezug auf das oben genannte Einzelausfall-Kriterium wird anerkannt, dass hinsichtlich der Größe und der allgemeinen Auslegung des Luftfahrzeugs eine angemessene Toleranz vorzusehen ist und dass dies möglicherweise dazu führt, dass einige Teile und Systeme von Hubschraubern und Kleinluftfahrzeugen dieses Einzelausfall-Kriterium nicht erfüllen können.

1.3.4. Der Besatzung- oder gegebenenfalls dem Instandhaltungspersonal müssen die für die sichere Durchführung des Fluges erforderlichen Informationen und Informationen über die Bedingungen, die die Sicherheit beeinträchtigen können, deutlich, kohärent und unzweideutig mitgeteilt werden. Systeme, Ausrüstungen und Steuerungs- und Kontrolleinrichtungen, einschließlich der Anweisungen und akustischer Signaleinrichtungen, müssen so konstruiert und angeordnet sein, dass Fehler, die zum Entstehen von Gefahren beitragen könnten, minimiert werden.

1.3.5. Es müssen konstruktionsbezogene Vorkehrungen getroffen werden, um Gefahren für das Luftfahrzeug und seine Insassen im Hinblick auf hinreichend wahrscheinliche Bedrohungen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Luftfahrzeugs zu minimieren, einschließlich des Schutzes vor der Möglichkeit eines Ausfalls oder eines erheblichen Problems durch Anlagen des Luftfahrzeugs.



1.4. Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit:

1.4.1. Es sind Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu erstellen, um sicherzustellen, dass das Lufttüchtigkeitsniveau der Musterzulassung des Luftfahrzeugs über die gesamte Betriebslebensdauer des Luftfahrzeugs aufrechterhalten wird.

1.4.2. Es sind Vorkehrungen zu treffen, um die Inspektion, die Einstellung, das Schmieren, den Ausbau oder Austausch von Teilen und Ausrüstungen, die eine Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erfordern, zu ermöglichen.

1.4.3. Die Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sind, je nach Informationsumfang, in Form eines oder mehrerer Handbücher zu erteilen. Die Handbücher müssen Anweisungen für Instandhaltung und Reparaturen, Angaben zu Instandhaltungsarbeiten sowie Verfahrensanweisungen für die Fehlerbehebung und Inspektion enthalten und in einem praktisch handhabbaren Format ausgeführt werden.

1.4.4. Die Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit müssen Angaben zur Beschränkung der Lufttüchtigkeit enthalten, in denen jeweils verbindliche Austauschfristen, Inspektionsintervalle und entsprechende Verfahrensanweisungen für die Inspektion festgelegt werden.

2. Auf die Lufttüchtigkeit bezogene Aspekte der Nutzung eines Luftfahrzeugs:

2.1. Es muss nachgewiesen werden, dass folgende Faktoren berücksichtigt wurden, um ein zufriedenstellendes Sicherheitsniveau für Personen an Bord oder am Boden während der Nutzung eines Luftfahrzeugs zu gewährleisten:

2.1.1. Die Betriebsarten, für die das Luftfahrzeug zugelassen wurde, sowie die Beschränkungen und Angaben, die für seine sichere Nutzung erforderlich sind, einschließlich Umweltbeschränkungen und Leistungsangaben, müssen festgelegt werden:

2.1.2. Es muss möglich sein, das Luftfahrzeug unter allen vorhersehbaren Betriebsbedingungen zu steuern und zu manövrieren, auch nach einem Ausfall eines oder gegebenenfalls mehrerer Antriebssysteme. Der Muskelkraft des Piloten, der Flugdeckumgebung, der Arbeitsbelastung des Piloten und anderen menschlichen Faktoren sowie der Flugphase und der Flugdauer ist gebührend Rechnung zu tragen;

2.1.3. Es muss möglich sein, reibungslos von einer Flugphase in eine andere überzugehen, ohne dass unter den wahrscheinlichen Betriebsbedingungen in außergewöhnlichem Maß Flugfähigkeiten, Wachsamkeit, Muskelkraft oder Arbeitsaufwand erforderlich sind;

2.1.4. Die Stabilität des Luftfahrzeugs muss so beschaffen sein, dass die an den Piloten gestellten Anforderungen unter Berücksichtigung der Flugphase und der Flugdauer nicht übermäßig sind;

2.1.5. Es sind Verfahrensanweisungen für Normalbetrieb, Ausfallzustände und Notfallsituationen zu erstellen;

2.1.6. Es müssen dem Fall angepasste Warnvorrichtungen oder andere Präventionsvorkehrungen, die ein Überschreiten der üblichen Flugleistungsbedingungen verhindern sollen, vorhanden sein;

2.1.7. Die Eigenschaften des Luftfahrzeugs und seiner Systeme müssen die Wiederherstellung der Normalität ermöglichen, wenn innerhalb des Flugbereichs eine extreme Situation eingetreten ist.

2.2. Die Angaben zu Betriebsgrenzen und andere Informationen, die für den sicheren Betrieb eines Luftfahrzeugs erforderlich sind, müssen den Besatzungsmitgliedern mitgeteilt werden.

2.3. Der Betrieb eines Luftfahrzeugs muss vor Gefahren durch widrige äußere oder innere Einflüsse, einschließlich Umwelteinflüssen, geschützt werden.



2.3.1. Insbesondere darf die während des Betriebs des Luftfahrzeugs begründet zu erwartende Einwirkung von Phänomenen wie schlechtes Wetter, Blitzschlag, Vogelschlag, hochfrequente Strahlungsfelder, Ozon usw. zu keinem unsicheren Zustand führen;

2.3.2. Die Fluggasträume müssen für die Fluggäste angemessene Beförderungsbedingungen und einen ausreichenden Schutz vor allen Gefahren im Flugbetrieb oder bei Notfallsituationen, einschließlich Feuer, Rauch, giftige Gase sowie Gefahren aufgrund eines plötzlichen Druckabfalls, bieten. Es sind Vorkehrungen zu treffen, um den Insassen im Falle einer Landung oder Notlandung die beste Chance zu geben, schwere Verletzungen zu vermeiden und das Luftfahrzeug zügig verlassen zu können und sie vor den Auswirkungen der Verzögerungskräfte zu schützen. Es müssen klare und unzweideutige Zeichen oder Schilder je nach Anforderungen vorgesehen werden, um den Insassen Anweisungen über angemessenes und sicheres Verhalten und die Lage und ordnungsgemäße Verwendung von Sicherheitsausrüstung erteilen zu können. Obligatorische Sicherheitsausrüstung muss leicht zugänglich sein.

2.3.3. Die Flugbesatzungsräume müssen so ausgelegt sein, dass der Flugbetrieb, einschließlich Vorkehrungen für die Lageerkennung, als auch die Bewältigung aller erwarteten Situationen oder Notfälle erleichtert werden. Das Umfeld der Flugbesatzungsräume darf die Fähigkeit der Flugbesatzung zur Ausübung ihrer Aufgaben nicht beeinträchtigen; es ist so auszulegen, dass eine Störung während des Betriebs und eine Fehlbedienung der Betätigungseinrichtungen vermieden werden.