

# EXAMENSARBETE I FLYGTEKNIK 15 HP, GRUNDNIVÅ 300

Utforma ett förenklat arbetsverktyg för  
EASAs regelverk 2042/2003 med  
tillhörande AMC och amendments



# SAMMANFATTNING

Rapporten handlar om ett examensarbete utfört av två studenter vid Mälardalens högskola i Västerås. Examensarbetet går ut på att utveckla och konstruera ett dokument som innehåller EASA Part M sektion A med tillhörande AMC och amendments. Dokumentet skall vara enkelt att jobba med genom att navigera i med hjälp av hyperlänkar, användning av kortkommando i PDF-programmet samt innehålla beskrivningar av skälen bakom tillförda ändringar (amendments) av Förordningen 2024/2003. I arbetet ingår även två Guider. Den ena handlar om vägledning till hur man kan uppdatera i huvuddokumentet (EASA Part M och relaterade AMC) och den andra Guiden är en presentation som hjälper till att hitta rätt i EASAs webbsida.

Målgruppen är studenter och eventuellt flygbolag, därför blev vår uppgift framförallt att skapa ett pedagogiskt dokument. Vilken form skulle dokumentet presenteras och vilka regelverk skall ingå i dokumentet är andra problemställningar som vi har i vårt arbete.

Vi jobbade i en "tre-steps" metod som är: 1; informationssamling från internet, 2; bearbetning av text via Microsoft Office 2007 och 3; slutdokument i PDF format genererad även av Microsoft Office 2007.

Resultatet blev ett dokument som sammanställer EASA Part M inklusive amendments och relaterade AMC på ett välstrukturerat sätt. Dokumentet är enkelt att arbeta med vilket i sin tur gör det lättare att förstå. Dokumentet blev främst anpassat för studenter och eventuellt för flygbolag. Vi ser framemot att du läser vidare och tadel av examensarbetet.

## ABSTRACT

The report is about a thesis created by two students at Mälardalen University in Västerås. The thesis is to develop and construct a document that contains EASA Part M Section A plus the associated AMC. The goal is to create an easy document to work with by navigating through hyperlinks and using keyboard shortcut in the PDF program and include paraphrase of reasons behind the changes made to Regulation 2024/2003. The work also includes two guides. The first one is about guidance for how to update the main document (EASA Part M and associated AMC) and the second one is a presentation that helps you to find/explore the website of EASA.

The users of this document are students, and possibly airlines therefore the focus is to create an educational document. Which file type should document be presented in, which regulations shall be included in the document, are other problems that we have deal with in the thesis.

Our method is divided in "three-steps": 1 data collection from the Internet, 2 text processing using Microsoft Office 2007 and 3 exporting the documents in PDF format which is also generated by the Microsoft Office 2007.

The result became a well structured document that compiles EASA Part M and the associated AMC. The document is simpler, making it also easier to understand by the user. We wish that you read on and take advantage of this thesis.

Datum: 8 september 2011

Utfört vid: Mälardalenshögskolan

Handledare vid MDH: Tommy Nygren

Examinator: Tommy Nygren

# FÖRORD

Rapportens innehåll beskriver ett examensarbete av två studenter vid Mälardalens högskola i Västerås. Examensarbetet gick ut på att studera och försöka att utveckla ett dokument som sammanställer EASAs regelverk (Part M och AMC) för studenter vid Mälardalens högskola och eventuellt flygbolag.

Vi beskriver tillvägagångssättet av arbetet med dokumentet. I rapporten presenteras bl.a. problemställningar, syfte, resultat och diskussioner kring utförandet av studien.

Vår förhoppning är att nå resultat som går ut på att utveckla och utbilda intressenter som studenter och flygbolag inom flygbranschen. Vi har även försökt att öka läsarens intresse genom att underlätta och förbättra strukturen av dokumentet – att sträva efter ett pedagogiskt dokument.

Vi hoppas att du som läsare drar nytta av denna rapport och ser fram emot att du läser i bilagorna.

Västerås, september 2011

Simon Nanno, Zaya Sargun Dawod

# NOMENKLATUR

## Förkortningar

Nedan följer de viktigaste förkortningar som används i både rapporten respektive bilagorna.

EASA	European Aviation Safety Agency
AMC	Acceptable means of compliance
GM	Guidance Material
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation
CAME	Continuing Airworthiness Management Exposition
ARC	Airworthiness Review Certificate
CRS	Certificate of Release to Service

## Förklaringar

Nedan beskrivs i korthet de viktigaste förklaringar till ord och begrepp som används i rapporten respektive bilagorna. Det är viktigt att läsaren bekantar sig med dessa för skapa mer förståelse av dokumentets samt bilagornas innehåll.

Part M	Part M är en del av EASA dokumentet från 2003. Den innehåller regelverk för operatörer eller ägare. Den består av två sektioner, A och B. Här behandlas endast sektion A eftersom den beskriver reglerna för flygbolag eller operatören. Sektion B behandlar regler för den lokala myndigheten som i sin tur övervakar flygbolag.
AMC	AMC innehåller omfattande riktlinjer som beskriver varje kapitel i EASA dokumentet, ex. att besvara frågan ”hur man kan göra för att uppfylla kraven”.
Subpart C	Har hand om arbetsuppgifter avseende fortsatt luftvärdighet, underhållsprogram, luftvärdighetsdirektiv, data för modifieringar och reparationer, dokumentationssystem för flygplanets fortsatta luftvärdighet, operatörens tekniska loggsystem.
Subpart D	Behandlar underhållsstandard, underhållsdata, utförande av underhåll, fel på luftfartyg m.m.
Subpart E	Behandlar komponenter för luftfartyg och dess installation, underhåll, livslängd och skick, tillsyn över driftdugliga komponenter.
Subpart G	Organisationen som ansvarar för den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg.
Subpart H	Behandlar underhållsintyg för flygplan, komponenter och pilotens/ägarens behörighet.

## INNEHÅLL

<b>Kapitel 1 INLEDNING</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Syfte .....	1
1.3 Problemställning.....	1
1.4 Avgränsningar.....	2
<b>Kapitel 2 METOD</b>	<b>3</b>
2.1 Val av Metod .....	3
Steg 1, informationsinsamling .....	3
Steg 2, bearbetning av text .....	3
Steg 3, slutdokument - PDF .....	3
2.2 Motiv för val av metod. ....	3
2.3 Användning av tidigare kunskaper .....	4
<b>Kapitel 3 RESULTAT</b>	<b>5</b>
3.1 EASA Part M Dokumentet .....	5
Ett skyddat dokument .....	6
Ett välstrukturerat dokument .....	6
3.2 Guiden EASAs webbsida.....	6
3.3 Guiden för hur man uppdaterar materialet.....	6
<b>Kapitel 4 DISKUSSION</b>	<b>7</b>
4.1 Att skapa ett pedagogiskt dokument .....	7
4.2 Fördelning av dokumentet.....	7
4.3 Omskrivning av regelverk.....	8
<b>Kapitel 5 SLUTSATSER</b>	<b>9</b>
Dokumentet .....	9
Guiden för uppdatering av huvuddokumentet, EASA Part M och relaterade AMC .....	9
Guiden för EASAs webbsida.....	9
<b>Kapitel 6 REKOMMENDATIONER</b>	<b>10</b>
6.1 Rekommendation för läsaren .....	10
6.2 Rekommendation för dig som vill utveckla dokumentet.....	10
<b>Kapitel 7 TACK</b>	<b>11</b>
<b>Kapitel 8 REFERENSER</b>	<b>12</b>
Litteratur.....	12
Internet .....	12

# Kapitel 1

## INLEDNING

### 1.1 Bakgrund

Flygbolag i hela världen har regelverk att följa. Svenskaflygbolag följer EASAs regelverk för att EASA är den gemensamma europiska flygsäkerhetsmyndigheten dvs. EASA har hand om regelverk för bl.a. flygbolag som finns inom Europa.

Samtliga regelverk som t.ex. förordning nr. 2042/2003 - Part M dokumentet finns tillgängligt för alla på EASAs webbsida men det är inte alltid lätt att hitta rätt i webbsidan.

I kursen Flygplansdrift och underhåll II skall elever bekanta sig med flygbolag och dess verksamhet där flygbolagen styrs i stort sätt av regelverk från EASA. Regelverksmaterialen i kursen fanns att hämta från EASA:s webbsida. Det innebar ett stort antal dokument att bläddra igenom och att förstå strukturuppbyggnad av dessa regelverk. Det tillkom även ändringar eller tillägg för dessa dokument. I vissa fall (t.ex. AMC till Part M) införde inte myndigheterna ändringarna i grunddokumentet AMC utan istället skapades ett dokument som innehöll endast de tillförda ändringarna. Detta gjorde att flygbolag eller studenter bollade mellan två eller flera dokument.

Vår idé är att skapa ett dokument för samtliga regelverk och dess AMC och även skapa länkar mellan reglerna och dess AMC. En annan idé är att skapa en typ presentation, en Guide, av hur man hittar rätt i EASAs webbsida.

### 1.2 Syfte

Syftet med det sammanställda dokumentet är att förenkla och underlätta för studenter och även flygbolag: arbetet med innehållet, att hitta informationen man vill komma åt på ett enkelt och snabbt sätt, att kunna hoppa mellan subparter och dess AMC med en klick och att läsa om skälen bakom tillförda ändringar av EASA Part M dokumentet.

Guidens syfte är att skapa förståelse på hur man ska hitta rätt i EASAs webbsida för den som själv vill hitta fakta och fördjupa sig inom europiska flygsäkerhetsmyndigheten.

### 1.3 Problemställning

Här följer några problemställningar eller frågor som hjälper till att komma iväg med vår idé. Nedan stående punkter kommer att besvara varför vi har valt att göra på det sättet och hur vi har utfört arbetet.

- Ska dokumentet vara i digitalform eller pappers form?

- Vilket/vilka program ska användas för att skapa dokumentet?
- Hur ska vi gå tillväga för att skapa ett pedagogiskt dokument?
- Vilka regelverk ska dokumentet innehålla?
- Ska dokumentet innehålla version nummer, att dokumentet är uppdaterbart?

#### **1.4 Avgränsningar**

En begränsning är att inte ändra eller tillägga på något sätt i innehållet. Regelverk skall bevaras och är densamma som finns på EASAs webbsida. Detta för att inte tappa/ändra betydelsen av innehållet samt inte formulera nya uppfattningar och dessutom har vi inte den tid eller resurser att kunna formulera regelverken.

Vi har inkluderat endast Part M och dess AMC i dokumentet för att Part M berör den tekniska verksamheten (flygbolag) som vi tycker är mest relevant för målgruppen (studenter och flygbolag). Avgränsningen är även beroende på tidsbrist.

Dokumentet är endast på svenska.

# Kapitel 2

## METOD

### 2.1 Val av Metod

Vi har valt att börja med att samla all nödvändig information som till exempel Part M dokumentet och AMC till Part M från EASAs webbsida. Texten från regelverk och AMC skall bearbetas i ett ordbehandlingsprogram som i vårt fall, Microsoft Office 2007. Slutligen skall den färdiga bearbetade texten sparas som ett färdigt dokument i PDF format. Alltså har vi jobbat i tre steg, som figuren visar, informationssamling, bearbetning av texten och dokument bildning.

#### Steg 1, informationssamling

Flygsäkerhetsmyndigheten, EASA, använder egen webbsida för att göra all nödvändig dokument för flygsäkerheten inom Europa tillgänglig för flygbolag, myndigheter och även privata personer. EASA Part M och AMC till Part M är tagna från EASAs webbsida. Inga ändringar har gjorts då dessa dokument innehåller regler och bestämmelser för luftfartyg i Europa.

#### Steg 2, bearbetning av text

Den insamlade texten från EASAs webbsida skall nu bearbetas i Microsoft Office Paket 2007, Word. Texten kopierades från ett PDF dokument. Det betyder att texten inte är strukturerad och lagd hursomhelst i dokumentet. Att strukturera och bearbeta texten krävde oerhört mycket tid eftersom texten innehåller många rubriker, underrubriker, stycken och delnivålistor.

#### Steg 3, slutdokument - PDF

Vi har valt att spara dokumentet i PDF formatet för att skydda innehållet från ändring. En fil i PDF format är bästa formatet att använda för stora dokument. PDF underlättar genomsökning, länkning mellan sidor/kapitel och att bläddra i dokumentet.



### 2.2 Motiv för val av metod.

Att jobba med en dator är effektivt och sparar mycket tid då informationen som behövs finns lätt tillgänglig i webben. Vi föredrog även att jobba med Microsoft Office 2007 än att jobba med ett annat datasystem/program. Office paketet 2007 är lätt att använda och relativt pedagogiskt uppställt för användaren. Dessutom klarar Office paketet 2007 att spara dokument i PDF format med ett enkelt tillägg som skall installeras. Detta passar oss utmärkt.

### **2.3 Användning av tidigare kunskaper**

Inom många kurser t.ex. Grundkurs IT vid Luleå Tekniska Universitet, har vi lärt oss mycket inom informationssökning och säkerhet på internet. Den kunskapen har utnyttjats och hjälpt oss att komma igång på rätt sätt.

Arbeta med Office paket från Microsoft har man gjort sedan gymnasietiden. Tack vare alla rapportskrivningar som man har gjort i samband med studierna, underlättar detta verktyg ytterligare arbetet med dokumentet.

En annan användning är kursen Flygplansdrift och underhåll I & II. Denna kurs gav starka grunder för arbetet. Kursen hjälpte till med att prioritera och hitta rätt information.

# Kapitel 3

## RESULTAT

Resultat av arbetet presenteras i ett materialpaket som består av fyra filer.

1. EASA\_Part\_M\_v\_1.o.pdf
2. EASA\_Part\_M\_v\_1.o.docx (Word fil)
3. Guide\_EASA\_webbsida.pptx
4. Guide\_Materialuppdatering.pdf

Målgruppen som ska använda materialet ska få tillgång till endast filerna *EASA\_Part\_M\_v\_1.o.pdf* samt *Guide\_EASA\_webbsida.pptx*. Administratören ska däremot få tillgång till samtliga filer i paketet.

Tanken att materialet ska kunna användas endast digitalt och inte i pappersform. Detta innebär att användning av materialet kräver en dator utrustat med program som kan läsa filerna. Anledningen är att dokumentet har funktioner som effektiviserar användningen jämfört med i pappersform. Men man kan givetvis skriva ut dokumentet om man föredrar detta.

Det finns många olika program som kan användas men vi rekommenderar att användaren har följande program installerade i sin dator:

- Microsoft PowerPoint 2007 eller senare
- Adobe Reader

Administratören ska dessutom behöva följande program installerade i sin dator:

- Microsoft Word 2007 eller senare
- Adobe Acrobat X

### 3.1 EASA Part M Dokumentet

Word dokumentet som finns i paketet är en förenklat, pedagogiskt och mer användbart EASA Part M Sektion A med relaterade AMC från kommissionens förordning EG nr 2042/2003. Det är uppdaterat med alla ändringar som har kommit genom tiden. Detta dokument presenteras till användaren i PDF dokumentet som är slutprodukten av arbetet.

Att spara och presentera dokumentet i PDF format ger följande fördelar:

1. Användaren kan läsa ett PDF dokument oberoende av vilken plattform de genereras på.

2. Dokumentets text, ritningar, länkar och bilder presenteras med bibehållen layout, så som administratören/författaren har tänkt sig.
3. PDF-fil är komprimerad. Detta sparar plats, minimerar överföringstiden och är snabbare att ladda upp när dokumentet öppnas.

### **Ett skyddat dokument**

Filen *EASA\_Part\_M\_v\_1.0.docx* har ett dokumentskydd i avsikt att skydda materialets innehåll från ändring av obehöriga. Skyddsmetoden begränsar vad användaren får göra med dokumentet. Lösenordet presenteras i filen *Guide\_Materialuppdatering.pdf* som administratören tillhandhåller och bevarar.

### **Ett välstrukturerat dokument**

Dokumentet är uppdelat i tre delar:

#### **1. Dokumentets början**

Dokumentet börjar med sammanfattning och ett kort förord för att sedan komma till en guide där användaren kan snabbt lära sig hur man kan använda dokumentet samt utnyttja alla funktioner till max. Sedan följer en länkad innehållsförteckning som med enkelt knapptryck hoppa fram till önskade plats.

#### **2. Information om ändringar**

Här kan användaren läsa kortfattat om viktiga skäl till varje ändring som har kommit.

#### **3. KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2042/2003**

Här kan användaren läsa om förordningen och varför den har antagits. Sedan följer alla tillhörande artiklar och samtliga regelverk med dess AMC till Part M Sektion A. Varje regel är kopplat till tillhörande AMC som finns i en annan sida i dokumentet med hjälp av hyperlänk. Varje AMC är också kopplat till tillhörande regel för att göra det enkelt för användaren att hoppa fram och tillbaka mellan regel och AMC. Hyperlänk har även används för att länka till refererade regler som finns i den aktuella texten. Detta gör det enkelt för läsaren att hoppa till nämnda regeln, om önskas, genom att klicka på den.

### **3.2 Guiden EASAs webbsida**

Med hjälp av programmet Microsoft PowerPoint har vi nu skapat en enkel guide som vägleder i EASAs webbsida, se bilaga 3. Presentationen är en steg för steg guide för hur man kan hitta snabbt i webbsidan och komma åt EASAs regelverk.

### **3.3 Guiden för hur man uppdaterar materialet**

Eftersom materialet måste uppdateras om nya ändringar kommer, har vi skapat guiden i PDF-format. Dokumentet innehåller viktiga punkter för vad samt hur man ska göra för att uppdatera innehållet EASA Part M Dokumentet, se bilaga 2.

### **OBS!**

Guiden innehåller lösenordet som skyddar filen *EASA\_Part\_M\_v\_1.0.docx*. Det är viktigt att administratören inte lämnar ut guiden/lösenordet till obehöriga.

## Kapitel 4

### DISKUSSION

Under arbetets gång har vi diskuterat en del om hur vi ska göra för att det ska bli så enkelt som möjligt samt att dokumentet är anpassat till målgruppen. Nedan följer vad som diskuterades mest i arbetets gång.

#### 4.1 Att skapa ett pedagogiskt dokument

Att skapa ett pedagogiskt dokument är inte en lätt uppgift, inte för två flygingenjörer i alla fall. Först tänkte vi läsa artiklar som beskriver pedagogik samt hur man ska gå tillväga för att skapa just ett pedagogiskt dokument men det är väldigt stort, tidskrävande och att det inte är huvudmålet med arbetet. Istället definierade vi om ”pedagogiskt dokument” som nu innebär ett dokument som är lätt att använda och förstå.

Vi utgick ut ifrån våra egna erfarenheter som vi haft från utbildningen som innebär att dokumentet skall:

- Inte innehålla massor med onödig information t.ex. texter eller symboler
- Inneha rubriker med flera nivåer som är väl synliga och tydliga att se eller urskilja från texter eller andra rubriknivåer
- Inneha länkar med annan färg än svart för att förtydliga mer att det är en länk
- Länkar direkt till kapitel redan från innehållsförteckningen

#### 4.2 Fördelning av dokumentet

EASAs dokument är väldigt stora och vårt mål är att kombinera EASA Part M sektion A tillsammans med dess AMC. Detta utgör en hel del sidor att bläddra igenom. Hur fördelning skulle bli är helt upp till användare/läsaren. Eftersom dokumentet är i digitalform hjälper oss att veta användarens önskemål. Två alternativ finns att välja:

1. kombinera Part M med dess AMC genom att lägga till AMC direkt respektive sektion
2. separera helt Part M och AMC helt i vardera kapitlet i dokumentet

Vi antog att läsaren är mest intresserad av Part M delen och därför blir första alternativet ett sämre val. Därför blev andra alternativet ett bättre val då man slipper AMC delar. Tillsammans med andra alternativet kombinerade vi länksystemet mellan Part M och AMC. Om nu skulle användaren vilja gå till AMC och tvärtom, kan man göra det direkt med en enkel klick. Se bilaga 1.

### 4.3 Omskrivning av regelverk

En annan idé att utveckla är att skriva om regelverk (Part M sektion A). Syftet med idén är att regelverken skulle bli mera lättläst då dokumentet blir lättare att förstå och därmed ökar målgruppen i mängd. För att utföra denna idé fanns det tre villkor:

1. Språkkunnighet – att formulera om innehållet av regelverken på ett korrekt sätt
2. Erfarenhet från arbetslivet – att förstå reglerna från praktiska erfarenheter, det underlättar förståelsen på varför vissa reglers uppkomst
3. Tid - att ha den tiden som arbetet krävs eftersom regelverken (EASA Part M) består av många sidor.

Eftersom våra resurser inte är tillräckliga avstår vi från denna idé. Sannerligen uppfyller vi ingen av dessa tre villkor.

## Kapitel 5

### SLUTSATSER

I kapitel 3 visas tydligt resultatet med arbetet och vad som har åstadkommit med arbetet. Arbetet har klart blivit lyckat genom att samtliga dokumenten och filerna har uppfyllt syften:

#### **Dokumentet**

Dokumentet sammanställer EASA Part M och relaterade AMC på ett välstrukturerat sätt. Att dokumentet är enklare att arbeta med, gör det lättare att förstå. Vi tror att målgruppen kommer att dra nytta av produkten då dokumentet är ganska pedagogiskt med sin struktur, enkel att arbeta med genom hyperlänkarna, ord sökning och enkel sidonavigering. Dessutom får läsaren en djupare förståelse av varför de tillförda ändringarna av EASA Part M delen har tillkommit genom att läsa de omskriva skälen till ändringarna.

#### **Guiden för uppdatering av huvuddokumentet, EASA Part M och relaterade AMC**

Denna Guide underlättar uppdateringen av huvuddokumentet. Den sammanställer alla typer av ändringar som kan göras i dokumentet samt visar hur man ska ändra innehållet.

Denna guide innehåller även lösenordet för skyddet av dokumentet.

Vi skapade denna Guide för att huvuddokumentet skall leva vidare och skall vara uppdaterbart. Guiden är avsedd endast till administratören, i detta fall, underhållskursens examinator eller ansvarig inom flygbolaget.

#### **Guiden för EASAs webbsida**

Guiden för EASAs webbsida underlättar betydligt, för läsaren, tillväga gången med webbplatsen. Som vi vet, är det inte alltid lätt att hitta i EASAs webbplats och därför har denna Guide uppkommit. Vi tror att den uppfyller en funktion och hoppas på att den hjälper och underlättar strukturen av webbplatsen.

## Kapitel 6

### REKOMMENDATIONER

#### 6.1 Rekommendation för läsaren

Vi rekommenderar dig, kära läsare, att ta del av dokumentet *EASA\_Part\_M\_v\_1.0.pdf* och att du använder det i dina studier eller till dina behov. Den förenklar läsningen/studien för dig genom de införda funktionerna. Dessa funktioner är speciellt viktiga för dig som användare eftersom dessa underlättar arbetet med innehållet otroligt mycket. Du sparar mycket tid och koncentration vilket gör läsandet roligare.

Om du vill fördjupa dig mer inom regelverken kan du besöka EASAs webbplats men innan det rekommenderar vi att du tar en titt på vår Guide för EASAs webbplats. Vi tror att du kommer igång mycket lättare med den färdiga Guidens presentation.

#### 6.2 Rekommendation för dig som vill utveckla dokumentet

Du kanske har idéer till att förbättra dokumentet. Vi tror att dokumentet kan bli mycket bättre men innan du sätter igång med dina studier och arbetsplan rekommenderar vi att du gör undersökningar på målgruppen (studenter/flygbolag). Arbetet blir mycket lättare för dig eftersom du får större kunskap om vad målgruppen önskar sig av dokumentet. Dessa undersökningar kommer att rikta dig och arbetet till den rätta vägen. Sedan rekommenderar vi att du tar del av Guden för dokumentet. Den hjälper dig att ändra i dokumentet.

## Kapitel 7

### TACK

Ett stor tack till handledaren och examinerator för examensarbetet, Tommy Nygren. Vi tackar dig för denna idé och tackar för all hjälp som du har bidragit med under examensarbetets gång och de snabba svaren på våra frågor via e-post. Du har hjälpt till oerhört mycket genom att vägleda och inspirera oss för arbetet.

Vi tackar även Tommy och Mälardalens högskola för den färdiga rapportmallen. Det sparade mycket tid för oss och dessutom är den snyggare i design.

# Kapitel 8

## REFERENSER

### Litteratur

1. Flygplansdrift & Underhåll II, MFLO20, ht 2010, Västerås

### Internet

2. EASAs webbsida

<http://www.easa.europa.eu/>

2011-04

3. Mjukvara företaget Adobe

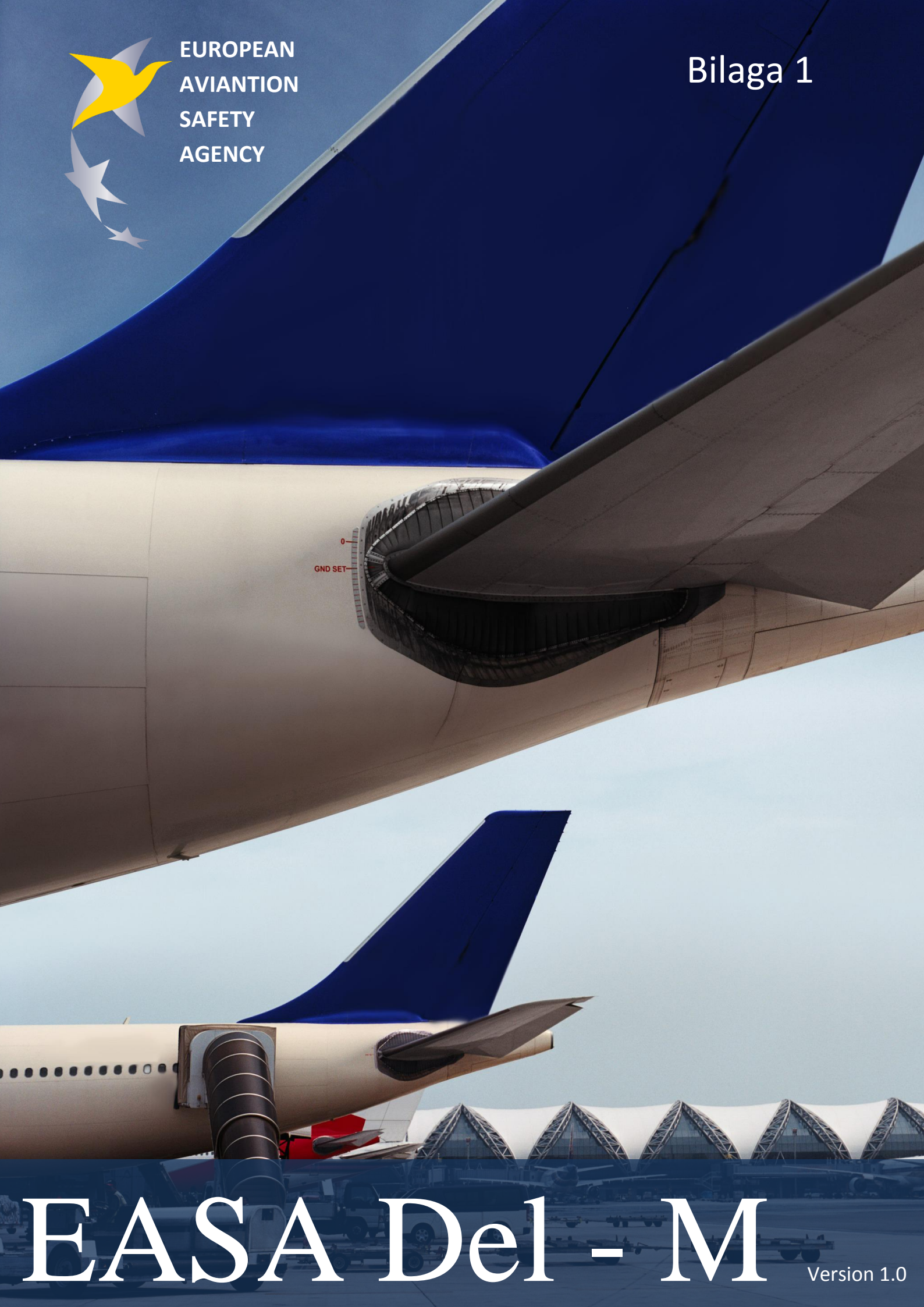
<http://www.adobe.com/se/>

2011-04



EUROPEAN  
AVIATION  
SAFETY  
AGENCY

Bilaga 1



0  
GND SET

# EASA Del - M

Version 1.0

# **FORTSATT LUFTVÄRDIGHETS KRAV**

## **Del M - Sektion A**

Konsoliderad version av Del M i kommissionsens förordning  
EG nr 2042/2003 och relaterade EASA beslut (AMC)

ändrat

Utgåva: september 2011

# **Del M**

ändrad av

EU nr. 962/2010

EU nr. 127/2010

EU nr. 1056/2008

EU nr. 376/2007

EU nr. 707/2006

# **+ AMC av Del M**

Beslut 2003/19/RM ändrat av

Beslut 2010/002/R

Beslut 2009/006/R

Beslut 2007/001/R

Beslut 2006/14/R

Beslut 2006/11/R

# Förord

Kära läsare

Detta dokument är sammanställt och strukturerat för dig som vill, på ett enkelt sätt, förstå EASA Part M - Sektion A dokument. I dokumentet hittar du även AMC till Part M regelverken samt kommentarer i form av skäl till orsaken bakom viktiga ändringar som gjorts genom åren.

Dokumentet är anpassat bland annat för dig som studerar på Mälardalens högskolan i Västerås som flygingenjör med inriktning, Flygplansdrift och underhåll och även mindre flygbolag eller CAMO organisationer.

Vi rekommenderar att du, kära läsare, tittar på sida II - Användning av dokumentet - för att på enkelt sätt ska kunna hitta lätt och navigare i dokumentet.

september 2011

Med vänliga hälsningar

Simon Nanno & Zaya Sargun Dawod

# Användning av dokumentet

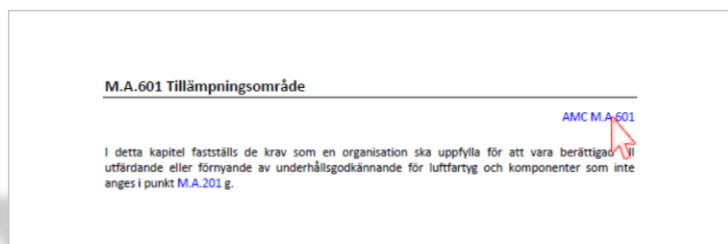
## Direkt länk från Innehållsförteckning

När du redan befinner dig i innehållsförteckningen kan du direkt gå till det avsnitt som du önskar genom att klicka på avsnittets rubrik.

KAPITEL B ANSVARIGHET .....	19
M.A.201 Ansvarsområden .....	19
M.A.202 Rapportering av händelser .....	20
KAPITEL C FORTSATT LUFTVÄRDIHGHET .....	22
M.A.301 Arbetsuppgifter avseende fortsatt luftvärdighet .....	22
M.A.302 Underhållsprogram .....	22
M.A.303 Luftvärdighetsdirektiv .....	23
M.A.304 Data för modifieringar och reparationer .....	24
M.A.305 Dokumentationssystem för luftfartygsfortsatta luftvärdighet .....	24
M.A.306 Operatörens tekniska journalssystem .....	25
M.A.307 Överlämning av dokumentation avseende luftfartygs fortsatta luftvärdighet .....	26

## Snabba länkar mellan Del M och AMC

Du som läser i reglerna kan med en enkel klick gå till tillhörande AMC. Detta gör du genom att klicka på länken på högersidan som börjar med AMC M.A.XXX som finns strax under regelns rubrik. För att gå tillbaka till regeln är det bara klicka igen på länken under rubriken som börjar med M.A.XXX.



## Sidnavigering i Adobe Reader

För att enkelt kunna bläddra fram och tillbaka i dokumentet kan man använda funktionen sidnavigering. Denna funktion finns gömd i verktygsfältet i Adobe Reader och kan fås genom att:



Högerklicka på Verktygsfältet → Sidnavigering → bocka för FÖREGÅENDE VY och NÄSTA VY (Adobe Reader X) eller Högerklicka på Verktygsfältet → Fler verktyg → bocka för FÖREGÅENDE VY och NÄSTA VY (Adobe Reader 9)

Snabbkommando:

Alt + vänsterpil: Föregående vy

Alt + högerpil: Nästa vy

# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>I</b>
<b>Användning av dokumentet</b> .....	<b>II</b>
<b>Innehåll</b> .....	<b>1</b>
<b>KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 962/2010</b> .....	<b>6</b>
<b>KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 127/2010</b> .....	<b>7</b>
<b>KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1056/2008</b> .....	<b>8</b>
<b>KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 376/2007</b> .....	<b>9</b>
<b>Artikel 1</b> .....	<b>12</b>
<b>Artikel 2</b> .....	<b>12</b>
<b>Artikel 3</b> .....	<b>13</b>
<b>Artikel 4</b> .....	<b>14</b>
<b>Artikel 5</b> .....	<b>14</b>
<b>Artikel 6</b> .....	<b>15</b>
<b>Artikel 7</b> .....	<b>15</b>
<b>M.1</b> .....	<b>18</b>
<b>AVSNITT A TEKNISKA KRAV</b> .....	<b>19</b>
<b>KAPITEL A ALLMÄNT</b> .....	<b>19</b>
M.A.101 Tillämpningsområde .....	19
<b>KAPITEL B ANSVARIGHET</b> .....	<b>20</b>
M.A.201 Ansvarsområden .....	20
M.A.202 Rapportering av händelser .....	21
<b>KAPITEL C FORTSATT LUFTVÄRDIGHET</b> .....	<b>22</b>
M.A.301 Arbetsuppgifter avseende fortsatt luftvärdighet .....	22
M.A.302 Underhållsprogram .....	22
M.A.303 Luftvärdighetsdirektiv .....	23
M.A.304 Data för modifieringar och reparationer .....	24
M.A.305 Dokumentationssystem för luftfartygsfortsatta luftvärdighet .....	24
M.A.306 Operatörens tekniska journalsystem .....	25
M.A.307 Överlåtelse av dokumentation avseende luftfartygsfortsatta luftvärdighet .....	26
<b>KAPITEL D UNDERHÅLLSSTANDARD</b> .....	<b>27</b>
M.A.401 Underhållsdata .....	27
M.A.402 Utförande av underhåll .....	27
M.A.403 Fel på luftfartyg .....	28
<b>KAPITEL E KOMPONENTER</b> .....	<b>29</b>
M.A.501 Installation .....	29

M.A.502 Komponentunderhåll.....	29
M.A.503 Komponenter med begränsad driftslivslängd.....	30
M.A.504 Tillsyn över driftsodugliga komponenter.....	30
<b>KAPITEL F UNDERHÅLLSORGANISATION .....</b>	<b>32</b>
M.A.601 Tillämpningsområde .....	32
M.A.602 Ansökan .....	32
M.A.603 Godkännandets omfattning.....	32
M.A.604 Underhållsorganisationens handbok.....	32
M.A.605 Anläggningar .....	33
M.A.606 Krav på personal .....	33
M.A.607 Certifierande personal .....	34
M.A.608 Komponenter, utrustning och verktyg.....	35
M.A.609 Underhållsdata .....	36
M.A.610 Arbetsorder för underhåll.....	36
M.A.611 Underhållsnormer.....	36
M.A.612 Underhållsintyg för luftfartyg .....	36
M.A.613 Underhållsintyg för komponent .....	36
M.A.614 Underhållsdokumentation.....	37
M.A.615 Organisationens rättigheter .....	37
M.A.616 Organisatorisk granskning .....	38
M.A.617 Förändringar av den godkända underhållsorganisationen.....	38
M.A.618 Fortsatt giltighet för godkännandet .....	38
M.A.619 Brister .....	39
<b>KAPITEL G ORGANISATION SOM SVARAR FÖR DEN FORTSATTA LUFTVÄRDIGHETEN (CAMO)....</b>	<b>40</b>
M.A.701 Tillämpningsområde .....	40
M.A.702 Ansökan .....	40
M.A.703 Godkännandets omfattning.....	40
M.A.704 Handbok för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten.....	40
M.A.705 Anläggningar .....	41
M.A.706 Krav på personal .....	41
M.A.707 Personal för granskning av luftvärdighet.....	42
M.A.708 Arbetet för den fortsatta luftvärdigheten .....	43
M.A.709 Dokumentation.....	44
M.A.710 Granskning av luftvärdighet.....	45
M.A.711 Organisationens rättigheter .....	46
M.A.712 Kvalitetssystem .....	47
M.A.713 Förändringar av den godkända organisationen för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten .....	48
M.A.714 Dokumentation.....	48
M.A.715 Fortsatt giltighet för godkännandet .....	49
M.A.716 Brister .....	49
<b>KAPITEL H UNDERHÅLLS INTYG .....</b>	<b>50</b>
M.A.801 Underhållsintyg för luftfartyg .....	50
M.A.802 Underhållsintyg för komponenter .....	51
M.A.803 Pilotens/ägarens behörighet .....	51
<b>KAPITEL I GRANSKNINGSBEVIS AVSEENDE LUFTVÄRDIGHET.....</b>	<b>53</b>
M.A.901 Granskning av luftfartygets luftvärdighet.....	53
M.A.902 Giltighet hos granskningsbeviset avseende luftvärdighet.....	55

M.A.903 Överföring av luftfartygs registrering inom EU .....	55
M.A.904 Granskning av luftvärdighet för till EU importerat luftfartyg .....	56
M.A.905 Brister .....	56
<b>Annex I .....</b>	<b>57</b>
<b>AMC M.1 .....</b>	<b>57</b>
<b>Subpart A GENERAL.....</b>	<b>57</b>
<b>Subpart B ACCOUNTABILITY .....</b>	<b>57</b>
AMC M.A.201 (e) Responsibilities .....	57
AMC M.A.201 (h) Responsibilities .....	57
AMC M.A.201 (h) 1- Responsibilities .....	58
AMC M.A.201 (h) 2- Responsibilities .....	60
AMC M.A.202 (a) Occurrence reporting.....	61
AMC M.A.202 (b) Occurrence reporting .....	61
<b>Subpart C CONTINUING AIRWORTHINESS.....</b>	<b>62</b>
AMC M.A.301 -1- Continuing airworthiness tasks.....	62
AMC M.A.301 -2- Continuing airworthiness tasks.....	63
AMC M.A.301 -3- Continuing airworthiness tasks.....	63
AMC M.A.301 -4- Continuing airworthiness tasks.....	64
AMC M.A.301 -5- Continuing airworthiness tasks.....	64
AMC M.A.301 -7- Continuing airworthiness tasks.....	64
AMC M.A.302 Aircraft Maintenance Programme .....	64
AMC M.A.302 (a) Aircraft Maintenance Programme .....	65
AMC M.A.302 (d) Aircraft Maintenance Programme compliance .....	65
AMC M.A.302 (f) Aircraft Maintenance Programme - reliability programmes. ....	66
AMC M.A.304 Data for modifications and repairs .....	67
AMC M.A.305 (d) Aircraft continuing airworthiness record system .....	67
AMC M.A.305 (d) (4) and AMC M.A.305 (h) Aircraft continuing airworthiness record system .....	68
AMC M.A.305 (h) Aircraft continuing airworthiness record system .....	68
AMC M.A.305 (h) 6- Aircraft continuing airworthiness record system .....	69
AMC M.A.306 (a) Operators technical log system .....	69
AMC M.A.306 (b) Operators technical log system .....	71
AMC M.A.307 (a) Transfer of aircraft continuing airworthiness records .....	71
<b>Subpart D MAINTENANCE STANDARDS.....</b>	<b>72</b>
AMC M.A.401 (b) Maintenance data.....	72
AMC M.A.401(c) Maintenance data .....	72
AMC M.A.402 (a) Performance of maintenance .....	73
AMC M.A.402 (b) Performance of maintenance .....	75
AMC M.A.402 (d) Performance of maintenance .....	76
AMC M.A.402 (e) Performance of maintenance .....	76
AMC M.A.403 (b) Aircraft defects .....	76
AMC M.A.403 (d) Aircraft defects .....	77
<b>Subpart E COMPONENTS.....</b>	<b>78</b>
AMC M.A.501 (a) - Installation .....	78
AMC M.A.501 (b) – Installation .....	79
AMC M.A.501(c) – Installation .....	79
AMC M.A.501 (d) – Installation .....	80

AMC M.A.502 Component maintenance .....	81
AMC M.A.502(b) and (c) Component maintenance .....	81
AMC M.A.504 (a) - Control of unserviceable components.....	81
AMC M.A.504 (b) - Control of unserviceable components .....	82
AMC M.A.504 (c) - Control of unserviceable components – unsalvageable components .....	82
AMC M.A.504 (d) 2 - Control of unserviceable components.....	83
AMC M.A.504 (e) - Control of unserviceable components.....	84
<b>Subpart F MAINTENANCE ORGANISATION .....</b>	<b>85</b>
AMC M.A.601 Scope.....	85
AMC M.A.602 Application .....	85
AMC M.A.603 (a) Extent of Approval .....	86
AMC M.A.603 (c) Extent of approval.....	87
AMC M.A.604 Maintenance organisation manual .....	88
AMC M.A.605 (a) Facilities .....	88
AMC M.A.605 (b) Facilities .....	89
AMC M.A.605 (c) Facilities.....	89
AMC M.A.606 (a) Personnel requirements .....	90
AMC M.A.606 (b) Personnel requirements .....	90
AMC M.A.606(c) Personnel requirements .....	90
AMC M.A.606 (d) Personnel requirements .....	91
AMC M.A.606(e) Personnel requirements .....	91
AMC M.A.606 (f) Personnel requirements.....	92
AMC M.A.606(h)2 Personnel requirements .....	93
AMC M.A.607 Certifying staff.....	93
AMC M.A.607 (c) Certifying staff.....	94
AMC M.A.608 (a) Components, equipment and tools .....	94
AMC M.A.608 (b) Components, equipment and tools .....	95
AMC M.A.609 Maintenance Data.....	95
AMC M.A.610 Maintenance work orders.....	95
AMC M.A.613 (a) Component certificate of release to service.....	96
AMC M.A.614 (a) Maintenance records .....	100
AMC M.A.614 (c) Maintenance records .....	101
AMC M.A.615(b) Privileges of the organisation .....	101
AMC M.A.616 Organisational review .....	102
AMC M.A.617 Changes to the approved maintenance organisation .....	102
<b>Subpart G CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION .....</b>	<b>103</b>
AMC M.A.702 Application .....	103
AMC M.A.704 Continuing airworthiness management exposition .....	103
AMC M.A.705 Facilities .....	106
AMC M.A.706 Personnel requirements .....	106
AMC M.A.706 (a) Personnel requirements .....	107
AMC M.A.706 (e) Personnel requirements .....	108
AMC M.A.706(f) Personnel requirements.....	108
AMC M.A.706(i) Personnel requirements .....	108
AMC M.A.706(k) Personnel requirements .....	108
AMC M.A.707 (a) Airworthiness review staff.....	109
AMC M.A.707 (a)(1) Airworthiness review staff .....	110
AMC M.A.707 (a)(2) Airworthiness review staff .....	110

AMC M.A.707 (b) Airworthiness review staff.....	111
AMC M.A.707 (c) Airworthiness review staff.....	111
AMC M.A.707(e) Airworthiness review staff.....	112
AMC M.A.708(b)3. Continuing Airworthiness Management .....	112
AMC M.A.708 (c) Continuing airworthiness management.....	112
AMC M.A.708 (c) (1) Continuing airworthiness management –unscheduled maintenance.....	114
AMC M.A.709 Documentation .....	114
AMC M.A.710 (a) Airworthiness review .....	115
AMC M.A.710 (b) and (c) Airworthiness review .....	116
AMC M.A.710(d) Airworthiness review.....	116
AMC M.A.710 (e) Airworthiness review .....	117
AMC M.A.711 (b) Privileges of the organisation .....	117
AMC M.A.711 (c) Privileges of the organisation.....	117
AMC M.A.712 (a) Quality system .....	118
AMC M.A.712 (b) Quality System.....	118
AMC M.A.712 (f) Quality system .....	119
AMC M.A.713 Changes to the approved continuing airworthiness organisation .....	120
AMC M.A.714 Record-keeping .....	120
<b>Subpart H CERTIFICATE OF RELEASE TO SERVICE – CRS .....</b>	<b>122</b>
AMC M.A.801 (b) Aircraft certificate of release to service .....	122
AMC M.A.801(d) Aircraft certificate of release to service .....	122
AMC M.A.801 (f) Aircraft certificate of release to service .....	122
AMC M.A.801 (g) Aircraft certificate of release to service.....	123
AMC M.A.801 (h) Aircraft certificate of release to service .....	124
AMC M.A.802 Component certificate of release to service .....	124
AMC M.A.803 Pilot-owner authorisation .....	124
<b>Subpart I AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE.....</b>	<b>125</b>
AMC M.A.901 Aircraft airworthiness review.....	125
AMC M.A.901 (a) Aircraft airworthiness review .....	125
AMC M.A.901 (b) Aircraft airworthiness review .....	125
AMC M.A.901 (c) 2, (e) 2 and (f) Aircraft airworthiness review .....	126
AMC M.A.901 (d) & (g) Aircraft airworthiness review .....	126
AMC M.A.901(g) Aircraft airworthiness review .....	128
AMC M.A.901 (j) Aircraft airworthiness review .....	128
AMC M.A.903 (a) - 1 Transfer of aircraft registration within the EU.....	128
AMC M.A.903 (b) Transfer of aircraft registration within the EU .....	129
AMC M.A.904 (a)-1 Airworthiness reviews of aircraft imported into the EU.....	129
AMC M.A.904 (a)-2 Airworthiness reviews of aircraft imported into the EU.....	129
AMC M.A.904 (b) Airworthiness review of aircraft imported into the EU .....	130

## **KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 962/2010**

**Utfärdades den 26 oktober 2010 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003**

Nedan följer skälen bakom förordningens uppkomst:

För att främst hålla flygsäkerheten i EU är det viktigt att upprätthålla de bestämmelser som handlar om flygplanens fortsatta luftvärdighet, flygplansprodukter, delar och anordningar och godkännande för organisationer och dess personal med dess arbetsuppgifter. Det är extra viktigt med kraven för utbildningar, examination, kunskaper och erfarenheter för utfärdande av certifikat för flygplansunderhåll som inte används i kommersiella lufttransporter.

Byrån för flygplanssäkerhet har lämnat tre yttranden till kommissionen:

1. yttrande nr 05/2008 om "Time limit for demonstrating compliance with knowledge and experience requirements"
2. yttrande nr 04/2009 om "Aircraft maintenance license for non-complex aircraft"
3. yttrande nr 05/2009 om "Privileges of B1 and B2 aircraft maintenance license", "Type and group ratings" och "Type rating training".

Dessa tre yttranden har utfärdats i enlighet med artiklarna 17.2 b och 19.1 i förordning (EG) nr 216/2008. Det är viktigt att utvärdera effekten av ändringarna till de nu gällande reglerna, så att dessa regler i samtliga fall förblir enkla, proportionella, kostnadseffektiva och ändamålsenliga, med hänsyn tagen till en riskbedömning.

Därför har nu medlemsstatens behöriga myndigheter och de berörda parterna möjlighet att senare lägga tillämpningen av vissa bestämmelser ytterligare ett år. Det gäller endast flygplan som inte används för kommersiellt bruk förutom stora flygplan.

För att läsa om vilka regler som har ändrats kan du besöka EASAs hemsida eller klicka på länken [Kommissionens förordning \(EU\) nr 962/2010](#).

## **KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 127/2010**

**Utfärdades den 5 februari 2010 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003**

Nedan följer skälen bakom förordningens uppkomst:

I denna ändring koncentrerar sig luftfartsmyndigheter i huvudsak på att upprätthålla en hög nivå av säkerhet för flygplan. Detta genom att bland annat ändra på kraven för fortsatt luftvärdighet för flygplan och dess produkter samt godkännande av organisationer och personal som jobbar med dessa uppgifter.

I förordningen tillkommer en ny definition av begreppet *huvudsaklig verksamhet* samt förtydligande av begreppet *officiell erkänd standard*. Detta för att undvika oklarheter som i sin tur kan orsaka olyckor och/eller påverka flygsäkerheten.

Att även ge ut rättighet för organisationer som har hand om fortsatt luftvärdighet att utfärda flygtillstånd.

Att förbättra innehållet av intyget om *auktoriserat underhåll/tillverkning* "EASA-blankett 1"

Att personal som jobbar med fortsatt luftvärdighet skall vara ordentligt utbildade vad gäller säkerhetsrisker som har med elektriska ledningssystem (EWIS) i stora flygplan. Detta för att undvika flera olyckor/incidenter som orsakats av EWIS.

För att läsa om vilka regler som har ändrats kan du besöka EASAs hemsida eller klicka på länken [Kommissionens förordning \(EU\) nr 127/2010](#).

## **KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1056/2008**

**Utfärdades den 27 oktober 2008 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003**

Nedan följer skälen bakom förordningens uppkomst:

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet hade enligt artikel 7.6 i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 undersökt konsekvenserna av bestämmelserna i bilaga I (Del-M) till förordning (EG) nr 2042/2003.

Byrån kom fram till att de bestämmelserna i bilaga I (Del-M) var för stränga för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter, i synnerhet luftfartyg som inte klassificeras som "komplexa motordrivna luftfartyg".

Innan hade medlemsstaterna möjlighet att begära undantag för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter i enlighet med artikel 7.3 a i förordning (EG) nr 2042/2003, men eftersom tidsperioden hade löpt ut, och de flesta medlemsstater faktiskt hade begärt undantag, skulle bestämmelserna i bilaga I (Del-M) genomföras fullt ut i alla medlemsstater från och med den 28 september 2008, om inga ändringar antogs innan dess.

Byrån rekommenderade därför att betydande ändringar görs i bilaga I (Del-M) till förordning (EG) nr 2042/2003, för att anpassa de nya kraven på komplexitet för de olika luftfartygskategorierna och verksamheterna utan att säkerhetsnivån sänks.

För att läsa om vilka regler som har ändrats kan du besöka EASAs hemsida eller klicka på länken [Kommissionens förordning \(EU\) nr 1056/2008](#).

## **KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 376/2007**

**Utfärdades den 30 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003**

Nedan följer skälen bakom förordningens uppkomst:

Medlemsstaterna var under en övergångsperiod som löpte ut den 28 mars 2007 ensamt ansvariga för alla aspekter av utfärdandet av flygtillstånd och kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 gällde då inte för de luftfartyg som flög med ett sådant tillstånd, utan de luftfartygen underhölls i enlighet med tillämpliga nationella regler.

Karaktären hos de flygtillstånd som utfärdas i enskilda fall för luftfartyg och som inte kunde följa reglerna för utfärdande av luftvärdighetsbevis, gjorde det omöjligt att fastställa allmänna regler för hur sådana luftfartygskall underhållas. De gällande underhållsbestämmelserna bör i stället definieras i de flygförhållanden som godkänns i varje enskilt fall.

Nya krav och administrativa metoder i kommissionens förordning(EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 när det gäller utfärdande av flygtillstånd gör det möjligt att undanta de luftfartyg som flyger med ett flygtillstånd från tillämpning av förordning (EG) nr 2042/2003 och i stället hänvisa till underhållsbestämmelserna i de godkända flygförhållanden som hör tillflygtillståndet. Förordning (EG) nr 2042/2003 kompletterades därför enlighet med detta.

För att läsa om vilka regler som har ändrats kan du besöka EASAs hemsida eller klicka på länken [Kommissionens förordning \(EU\) nr 376/2007](#).

# KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2042/2003

av den 20 november 2003

om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättandet av en euro-peisk byrå för luftfartssäkerhet, (nedan kallad "grundförordningen"), särskilt artiklarna 5 och 6 i denna, och

av följande skäl:

- 1) Grundförordningen fastställer gemensamma grundläggande krav för att sörja för en hög och enhetlig nivå för civil luftfartssäkerhet och miljöskydd. Förordningen kräver att kommissionen antar nödvändiga tillämpningsföreskrifter för att garantera en enhetlig tillämpning. Den inrättar Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad "byrån") som skall hjälpa kommissionen vid utarbetandet av sådana tillämpningsföreskrifter.
- 2) Gällande luftfartskrav inom underhållsområdet enligt förteckningen i bilaga II till rådets förordning (EEG) nr 3922/91 <sup>(2)</sup> kommer att upphöra att gälla den 28 september 2003.
- 3) Det är nödvändigt att anta gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för att se till att luftvärdigheten bibehålls för luftfartsprodukter, delar och utrustning som omfattas av grundförordningen.
- 4) Organisationer och personal som arbetar med underhåll av produkter, delar och utrustning skall uppfylla vissa tekniska krav för att visa att de har förmåga och möjligheter att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med deras befogenheter. Kommissionen skall anta föreskrifter som anger villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat som styrker att sådana krav är uppfyllda.
- 5) För att se till att de gemensamma tekniska kraven för fortsatt luftvärdighet för luftfartsprodukter, delar och utrustning tillämpas enhetligt krävs att gemensamma förfaranden följs av de behörigmyndigheterna vid bedömningen av om dessa krav uppfylls. Byrån skall utarbeta specifikationer för certifiering för att främja att den enhetlighet vid tillsyn som är nödvändig uppnås.
- 6) Det är nödvändigt att ge tillräcklig tid för flygindustrin och medlemsstaternas administrationer att anpassa sig till det nya regelverket. Det är också nödvändigt att godkänna fortsatt giltighet för certifikat som utfärdats innan denna förordning träder i kraft i enlighet med artikel 57 i grundförordningen.

- 7) De åtgärder som föreskrivs av denna förordning är grundade på yttrandet från byrån (1) i enlighet med artiklarna 12.2 b och 14.1 i grundförordningen.
- 8) De åtgärder som föreskrivs av denna förordning är förenliga med yttrandet från tillsynskommittén för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (2), som nämns i artikel 54.3 i grundförordningen,

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## Artikel 1

### Syfte och tillämpningsområde

---

1. Denna förordning fastställer gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för att garantera ett luftfartygs fortsatta luftvärdighet, inklusive alla komponenter som installeras i detta, och som är
  - a. registrerade i en medlemsstat, eller
  - b. registrerade i tredje land och som används av en operatör, vars verksamhet en medlemsstat har ansvar för tillsynen av.
2. Punkt 1 skall inte gälla luftfartyg vars föreskrivna säkerhetstillsyn överförs till tredje land och som inte brukas av en gemenskapsoperatör eller luftfartyg som nämns i bilaga II till grundförordningen.
3. Bestämmelserna i denna förordning som avser kommersiella flygtransporter gäller för godkända lufttrafikföretag som definieras av gemenskapslagstiftningen.

## Artikel 2

### Definitioner

---

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som anges:

- a) luftfartyg: anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan.
- b) certifierande personal: personal med ansvar för utfärdande av underhållsintyg efter underhåll av ett luftfartyg eller en komponent.
- c) komponent: varje motor, propeller, del eller utrustning.
- d) fortsatt luftvärdighet: samtliga processer som ser till att luftfartyget vid alla tidpunkter under sin livstid uppfyller gällande luftvärdighetskrav och är i skick för säker flygning.
- e) JAA: ett antal samverkande europeiska luftfartsmyndigheter (Joint Aviation Authorities).
- f) JAR: gemensamma luftfartsbestämmelser (Joint Aviation Requirements).
- g) stort luftfartyg: ett luftfartyg klassificerat som ett flygplan med en maximal startmassa på mer än 5 700 kg, eller en flermotorig helikopter.
- h) underhåll: översyn, reparation, inspektion, utbyte, modifiering eller åtgärdande av fel på luftfartyg eller komponent, eller en kombination av dessa, med undantag för tillsyn före flygning.
- i) organisation: en fysisk person, en juridisk person eller del av en juridisk person. En sådan organisation kan vara verksam på mer än en plats antingen inom eller utanför medlemsstaternas territorium.

- j) tillsyn före flygning: inspektion utförd före flygning för att se till att luftfartyget är i skick för säker flygning.
- k) ELA1 luftfartyg: ELA (European Light Aircraft) avser följande luftfartyg:
  - i) Ett flygplan, segelflygplan eller motordrivet segelflygplan med en maximal startmassa på mindre än 1 000 kg som inte är klassificerat som komplext motordrivet luftfartyg.
  - ii) En ballong med en högsta volym lyftgas eller varmluft på inte mer än 3 400 m<sup>3</sup> för varmluftsballonger, 1 050 m<sup>3</sup> för gasballonger och 300 m<sup>3</sup> för förankrade gasballonger.
  - iii) Ett luftskepp utformat för högst två personer och en högstavolym lyftgas eller varmluft på inte mer än 2 500 m<sup>3</sup> för varmluftsluftskepp och 1 000 m<sup>3</sup> för gasluftskepp.
- l) LSA luftfartyg: LSA (Light Sport Aeroplane) avser flygplan med alla följande egenskaper:
  - i) En maximal startmassa på högst 600 kg.
  - ii) En maximal stallfart i landningskonfigurationen (VSO) på högst 45 knop CAS vid luftfartygets maximala certifierade startmassa och mest kritiska tyngdpunkt.
  - iii) En maximal sittplatskapacitet för högst två personer, inklusive piloten.
  - iv) Ett enmotorigt, icke-turbinmotorplan med propeller.
  - v) En ej trycksatt kabin.
- m) huvudsaklig verksamhetsort: företagets huvudkontor eller säte där de huvudsakliga finansiella funktionerna och den operativa ledningen av den verksamhet som avses i denna förordning utövas.

### *Artikel 3*

#### **Krav för fortsatt luftvärdighet**

---

1. Fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och komponenter skall garanteras i enlighet med bestämmelserna i bilaga I.
2. Organisationer och personal som arbetar med fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och komponenter, inklusive underhåll, skall uppfylla bestämmelserna i bilaga I och där så är tillämpligt bestämmelserna angivna i artiklarna 4 och 5.
3. Genom undantag från punkt 1 skall den fortsatta luftvärdigheten för ett luftfartyg med ett flygtillstånd garanteras på grundval av de särskilda krav för fortsatt luftvärdighet som anges i det flygtillstånd som utfärdats i enlighet med bilagan (Del 21) till kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003.
4. För luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter ska alla granskningsbevis avseende luftvärdighet eller likvärdiga dokument som utfärdats i enlighet med medlemsstaternas krav och är giltiga den 28 september 2008 gälla fram till sina förfallodatum eller till den 28 september 2009, beroende på vilket som inträffar först. Efter det att giltighetstiden har gått ut får behörig myndighet förnya eller förlänga granskningsbevis avseende luftvärdighet eller motsvarande

dokument i ett år, om detta tillåts enligt medlemsstaternas krav. När denna förlängda giltighetstid har gått ut får behörig myndighet förnya eller förlänga granskningsbevis avseende luftvärdighet eller motsvarande dokument för ytterligare ett år, om detta tillåts enligt medlemsstaternas krav. Inga ytterligare förnyanden eller förlängningar får göras. Om bestämmelserna i denna punkt har tillämpats ska, vid överföring av registreringar av luftfartyg inom EU, ett nytt granskningsbevis avseende luftvärdighet utfärdas i enlighet med M.A.904.

## *Artikel 4*

### **Godkännande av underhållsorganisation**

---

1. Organisationer som arbetar med underhåll av stora luftfartyg eller luftfartyg för kommersiella lufttransporter samt komponenter avsedda för installation i dessa skall godkännas i enlighet med bestämmelserna i bilaga II.
2. Underhållsgodkännanden som medlemsstater utfärdat eller erkänt i överensstämmelse med JAA:s krav och förfaranden och som är giltiga innan denna förordning träder i kraft skall anses vara utfärdade i enlighet med denna förordning. I detta syfte och genom undantag från bestämmelserna i 145.B.50.2 i bilaga II, får brist på nivå 2 som beror på skillnader mellan JAR 145 och bilaga II åtgärdas inom ett år. Underhållsintyg och auktoriserade underhållsintyg som utfärdats av en organisation som godkänts i enlighet med JAA-krav under denna period på ett år skall anses vara utfärdade i enlighet med denna förordning.
3. Personal utbildad för att utföra och/eller kontrollera oförstörandeprovning för fortsatt luftvärdighet av luftfartygs strukturer och/eller komponenter på grundval av en standard som godkändes av en medlemsstat innan denna förordning träder i kraft och som innebär en likvärdig kvalifikationsnivå, får fortsätta att utföra och/eller kontrollera sådana prov.
4. Underhållsintyg och auktoriserade underhållsintyg som utfärdats före det datum då denna förordning träder i kraft av en underhållsorganisation som godkänts enligt medlemsstaternas krav ska anses vara likvärdiga dem som krävs enligt punkterna M.A.801 respektive M.A.802 i bilaga I (Del-M).

## *Artikel 5*

### **Certifierande personal**

---

1. Certifierande personal ska vara kvalificerad i enlighet med bestämmelserna i bilaga III, förutom vad som anges i M.A.606 h, M.A.607 b, M.A.801 d och M.A.803 i bilaga I och i punkt 145.A.30 j i bilaga II (Del-145) och tillägg IV till bilaga II (Del-145).
2. Varje certifikat för luftfartygsunderhåll och varje teknisk begränsning som hör till certifikatet som en medlemsstat utfärdat eller erkänt i enlighet med JAA:s bestämmelser och förfaranden och giltigt vid tidpunkten då denna förordning träder i kraft, skall anses vara utfärdat i enlighet med denna förordning.

## Artikel 6

### Krav för utbildningsorganisationer

---

1. Organisationer som arbetar med utbildning av sådan personal som anges i artikel 5 skall godkännas i enlighet med bilaga IV för att bli behöriga att
  - a) leda erkänd grundutbildning, och/eller
  - b) leda erkänd typutbildning, och
  - c) genomföra examinationer, och
  - d) utfärda utbildningsbevis.
2. Varje godkännande av organisation för underhållsutbildning som en medlemsstat utfärdat eller erkänt i enlighet med JAA:s bestämmelser och förfaranden och giltigt vid tidpunkten då denna förordning träder i kraft, skall anses vara utfärdat i enlighet med denna förordning. I detta syfte och genom undantag från bestämmelserna i 147.B.130 b i bilaga IV, får brist på nivå 2 som beror på skillnader mellan JAR 147 och bilaga IV åtgärdas inom ett år.

## Artikel 7

### Ikraftträdande

---

1. Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.
2. Genom undantag från punkt 1 ska
  - a) bestämmelserna i bilaga I, förutom punkterna M.A.201 h.2 och M.A.708 c tillämpas från och med den 28 september 2005,
  - b) punkt M.A.201 f i bilaga I gälla luftfartyg som inte används i kommersiell lufttransport av lufttrafikföretag i tredjeland från och med den 28 september 2009.
3. Genom undantag från punkt 1 och 2 får medlemsstaterna välja att inte tillämpa
  - a) bestämmelserna i bilaga I för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter till den 28 september 2009,
  - b) bestämmelserna i bilaga I, kapitel I, för luftfartyg som används i kommersiella lufttransporter till den 28 september 2008,
  - c) följande bestämmelser i bilaga II till den 28 september 2006:
    - 145.A.30 e, delarna om mänskliga faktorer.
    - 145.A.30 g, som är tillämpligt på stora luftfartyg med en maximal startmassa på mer än 5 700 kg.
    - 145.A.30 h.1, som är tillämpligt på luftfartyg med en maximal startmassa på mer än 5 700 kg.

- 145.A.30 j.1, tillägg IV.
  - 145.A.30 j.2 tillägg IV.
- d) följande bestämmelser i bilaga II till den 28 september 2008:
- 145.A.30 g, som är tillämpligt på luftfartyg med en maximal startmassa på högst 5 700 kg.
  - 145.A.30 h.1, som är tillämpligt på luftfartyg med en maximal startmassa på högst 5 700 kg.
  - 145.A.30 h.2.
- e) bestämmelserna i bilaga III som är tillämpliga på luftfartyg med en maximal startmassa på över 5 700 kg till den 28 september 2005,
- f) bestämmelserna i bilaga III som är tillämpliga på luftfartyg med en maximal startmassa på högst 5 700 kg till den 28 september 2006,
- g) för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter, förutom stora luftfartyg, kravet på överensstämmelse med bilaga III (Del-66) beträffande följande bestämmelser, till den 28 september 2011:
- M.A.606 g och M.A.801 b.2 i bilaga I (Del-M),
  - 145.A.30 g och h i bilaga II (Del-145).
4. Medlemsstaterna får utfärda godkännanden med hänsyn till bilaga II och bilaga IV med en begränsad giltighetstid till den 28 september 2007 .
5. När en medlemsstat använder sig av bestämmelserna i punkterna 3 och 4 skall den meddela kommissionen och byrån.
6. Byrån skall göra en utvärdering av konsekvenserna av bestämmelserna i bilaga I till denna förordning, i syfte att avge ett yttrande till kommissionen med eventuella ändringar av den, innan den 28 februari 2005.
7. Följande gäller genom undantag från punkt 1:
- a) Bestämmelserna i punkt M.A.706 k i bilaga I (Del M) ska tillämpas från och med den 28 september 2010.
  - b) Bestämmelserna i punkt 7.7 i tillägg I till bilaga III (Del 66) ska tillämpas från och med den 28 september 2010.
  - c) Underhållsorganisationer som godkänts i enlighet med avsnitt A kapitel F i bilaga I (Del M) eller avsnitt A i bilaga II (Del 145) får fortsätta att utfärda intyg om auktoriserat underhåll/tillverkning "EASA-blankett 1" enligt den ursprungliga utgåvan enligt tillägg II till bilaga I (Del M) och tillägg I till bilaga II (Del 145) fram till och med den 28 september 2010.
  - d) Behöriga myndigheter får fortsätta att utfärda bevis/intyg/certifikat enligt tidigare utgåva i tilläggen III, V och VI i bilaga I (Del M), tillägg III till bilaga II (Del 145), tillägg V till bilaga III (Del 66) eller tillägg II till bilaga IV (Del 147) till förordning (EG) nr 2042/2003 i den lydelse som var gällande före den här förordningens ikraftträdande, fram till och med den 28 september 2010.

- e) Bevis/intyg/certifikat som utfärdats i enlighet med bilaga I (Del M), bilaga II (Del 145), bilaga III (Del 66) eller bilaga IV (Del 147) före den här förordningens ikraftträdande ska fortsätta att gälla tills de ändras eller återkallas.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Tillägg I – Överenskommelse avseende fortsatt luftvärdighet

Tillägg II – Intyg om auktoriserat underhåll/tillverkning – EASA-blankett 1

Tillägg III – Granskningsbevis avseende luftvärdighet – EASA-blankett 15

Tillägg IV – Klass- och behörighetssystem för godkännande av underhållsorganisationer enligt kapitel F i bilaga I (Del M) och i bilaga II (Del 145)

Tillägg V – Godkännande av underhållsorganisationen enligt kapitel F i bilaga I (Del M)

Tillägg VI – Godkännande av organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet enligt kapitel G i bilaga I (Del M)

Tillägg VII – Komplicerade underhållsuppgifter

Tillägg VIII – Begränsat pilot-/ägarunderhåll

## M.1

---

AMC M.1

I denna del skall den behöriga myndigheten vara:

1. För tillsyn av enskilda luftfartygs fortsatta luftvärdighet och för utfärdande av luftvärdighetsbevis den myndighet som utsetts av registreringsmedlemsstaten.
2. För tillsynen av en underhållsorganisation enligt vad som anges i M.A., kapitel F,
  - i) den myndighet, som utsetts av den medlemsstat i vilken denna organisation har sitt huvudkontor,
  - ii) byrån, om organisationen har sitt säte i ett tredje land.
3. För tillsyn av en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet enligt vad som anges i M.A., kapitel G,
  - i) den myndighet som har utsetts av den medlemsstat där denna organisations huvudkontor är beläget, om godkännandet inte ingår i ett drifttillstånd,
  - ii) den myndighet som har utsetts av operatörens medlemsstat, om godkännandet ingår i ett drifttillstånd,
  - iii) byrån om organisationen har sitt säte i ett tredje land.
4. För godkännande av underhållsprogram,
  - i) den myndighet som utsetts av registreringsmedlemsstaten;
  - ii) när det rör sig om kommersiella lufttransporter och om operatörens medlemsstat inte är densamma som registreringsstaten, den myndighet som överenskommit mellan de båda nämnda staterna innan underhållsprogrammet godkänns;
  - iii) genom undantag från punkt 4 i, i de fall den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg som inte används i kommersiella lufttransporter hanteras av en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet som godkänts enligt avsnitt A kapitel G i denna bilaga (Del-M) och som inte omfattas av registreringsmedlemsstatens tillsyn och endast om detta överenskommit med registreringsmedlemsstaten innan underhållsprogrammet godkänns,
    - a) den myndighet som utsetts av medlemsstaten som ansvarar för tillsynen av den organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten, eller
    - b) byrån, om den organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten har sitt säte i tredjeland.

# AVSNITT A TEKNISKA KRAV

## KAPITEL A ALLMÄNT

### **M.A.101 Tillämpningsområde**

---

Detta avsnitt fastställer vilka åtgärder, som skall vidtas för att garantera fortsatt luftvärdighet, inklusive underhåll. Den anger också de villkor som skall uppfyllas av de personer eller organisationer som är engagerade i sådan fortlöpande luftvärdighetsförvaltning.

## KAPITEL B ANSVARIGHET

### M.A.201 Ansvarsområden

---

AMC M.A.201

- a) Ägaren har ansvar för ett luftfartygs fortsatta luftvärdighet och skall se till att ingen flygning äger rum, såvida inte
1. luftfartyget har genomgått underhåll så att det är i luftvärdigt skick och
  2. all installerad drifts- och nödutrustning har installerats på rätt sätt och är driftsduglig eller tydligt har märkts som driftsoduglig och
  3. luftvärdighetsbeviset alltjämt är giltigt och
  4. underhållet av luftfartyget har utförts i enlighet med det godkända underhållsprogrammet enligt vad som anges i [M.A.302](#).
- b) När luftfartyget hyrs in överförs ägarens ansvar till inhyraren, om
1. inhyraren finns inskriven i registreringshandlingen eller
  2. detta anges i leasingavtalet.
  3. När hänvisning sker till "ägaren" i denna del, omfattar detta uttryck ägaren eller inhyraren, enligt vad som är tillämpligt.
- c) Varje person eller organisation som utför underhåll skall vara ansvarig för de utförda uppgifterna.
- d) Befälhavaren eller, när det gäller kommersiella lufttransporter, operatören skall ansvara för att tillsynen före flygning fullgörs på ett tillfredsställande sätt. Denna tillsyn skall utföras av piloten eller annan kvalificerad person men behöver inte utföras av en godkänd underhållsorganisation eller av certifierande personal enligt Del-66.
- e) För att fullgöra åliggandena enligt led a
- i) kan ägaren till ett luftfartyg träffa avtal om de uppgifter som hör samman med fortsatt luftvärdighet med en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet som godkänts i enlighet med avsnitt A kapitel G i denna bilaga (Del-M). I sådana fall övertar organisationen som svarar för fortsatt luftvärdighet ansvaret för att dessa uppgifter fullgörs korrekt.
  - ii) En ägare som beslutar att själv ansvara för ett luftfartygs fortsatta luftvärdighet, utan ett sådant avtal som avses i tillägg I, kan dock upprätta ett begränsat avtal med en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet som godkänts i enlighet med avsnitt A kapitel G i denna bilaga (Del-M) för utveckling av underhållsprogram och godkännande av detta i enlighet med punkt [M.A.302](#). I ett sådant fall övergår ansvaret för utveckling och godkännande av underhållsprogrammet enligt det begränsade avtalet till den avtalslutande organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet.
- f) Vad gäller stora luftfartyg skall ägaren till ett luftfartyg för att fullgöra de åligganden som följer av punkt a ovan ansvara för att de uppgifter som hör samman med fortsatt luftvärdighet utförs av en godkänd organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet. Ett skriftligt avtal skall utformas i

enlighet med tillägg I. I detta fall övertar organisationen som svarar för fortsatt luftvärdighet ansvaret för korrekt fullgörande av dessa uppgifter.

- g) Underhåll av stora luftfartyg, luftfartyg som används för kommersiella lufttransporter och komponenter till dessa skall utföras av en underhållsorganisation godkänd enligt Del-145.
- h) Vad gäller kommersiella lufttransporter ansvarar operatören för det aktuella luftfartygets fortsatta luftvärdighet och skall
  1. vara godkänd som en del av det av den behöriga myndigheten utfärdade drifttillståndet i enlighet med M.A., kapitel G, för det aktuella luftfartyget och
  2. vara godkänd i enlighet med Del-145 eller träffa avtal med sådan organisation samt
  3. ansvara för att punkt a ovan uppfylls.
- i) Om en medlemsstat kräver att en operatör ska inneha tillstånd för kommersiell verksamhet annan än kommersiell lufttransport ska operatören
  1. ha lämpligt godkännande enligt M.A., kapitel G, för att ombesörja fortsatt luftvärdighet för det aktuella luftfartyget eller träffa avtal med en sådan organisation och
  2. ha ett erforderligt godkännande i enlighet med M.A., kapitel F eller Del-145 eller träffa avtal med sådana organisationer samt
  3. ansvara för att punkt a ovan uppfylls.
- j) Ägaren/operatören ansvarar för att den behöriga myndigheten får tillträde till organisationen/luftfartyget så att den kan fastställa fortsatt uppfyllande av denna del.

## **M.A.202 Rapportering av händelser**

---

[AMC M.A.202](#)

- a) Varje person eller organisation med ansvar enligt punkt [M.A.201](#) ska till den behöriga myndighet som utsetts av registreringsmedlemsstaten, den organisation som ansvarar för typkonstruktionen eller den kompletterande typkonstruktionen och, i tillämpliga fall, till operatörens medlemsstat rapportera alla konstaterade förhållanden eller komponenter hos ett luftfartyg som utgör en fara för flygsäkerheten.
- b) Rapporter skall utformas på ett sätt som har fastställts av byrån och innehålla alla uppgifter om förhållandet som är kända för personen eller organisationen.
- c) Då den person eller organisation som underhåller luftfartyget utför underhållet enligt avtal med en ägare eller operatör, skall den person eller organisation som underhåller luftfartyget också till ägaren, operatören eller den organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet rapportera varje sådant förhållande som påverkar ägarens eller operatörens luftfartyg eller komponent.
- d) Rapporter skall skrivas så snart som detta är praktiskt möjligt men under alla förhållanden inom sjuttio två timmar av den person eller organisation som konstaterat det förhållande som rapporten avser.

## KAPITEL C FORTSATT LUFTVÄRDIGHET

### **M.A.301 Arbetsuppgifter avseende fortsatt luftvärdighet**

---

AMC M.A.301

Luftfartygets fortsatta luftvärdighet och funktionsdugligheten hos såväl driftssom nödutrustning skall garanteras genom att

1. utföra tillsyn före flygning,
2. åtgärda alla fel och skador som påverkar driftsäkerheten, i enlighet med tillämpliga data i punkt [M.A.304](#) och/eller punkt [M.A.401](#), med hänsyn tagen till, för alla stora luftfartyg eller luftfartyg som används för kommersiella lufttransporter, minimiutrustningslistan (MEL) och listan över konfigurationsavvikelser (CDL), om sådana finns för den aktuella luftfartygstypen,
3. utföra allt underhåll i enlighet med det godkända underhållsprogrammet för luftfartyget enligt [M.A.302](#),
4. för alla stora luftfartyg eller luftfartyg som används för kommersiella lufttransporter analysera effektiviteten hos det godkända underhållsprogrammet enligt [M.A.302](#),
5. iaktta varje tillämplig(t):
  - i) luftvärdighetsdirektiv,
  - ii) driftsdirektiv med inverkan på fortsatt luftvärdighet,
  - iii) krav på fortsatt luftvärdighet fastställt av byrån,
  - iv) åtgärd som bemyndigats av den behöriga myndigheten som en omedelbar reaktion på ett säkerhetsproblem.
6. utföra modifieringar och reparationer i enlighet med [M.A.304](#),
7. för icke-obligatoriska modifieringar och/eller inspektioner avseende alla stora luftfartyg eller luftfartyg som används för kommersiella lufttransporter fastställa en konkret policy,
8. genomföra flygningar för underhållskontroll när så är nödvändigt.

### **M.A.302 Underhållsprogram**

---

AMC M.A.302

- a) Alla luftfartyg ska underhållas i enlighet med ett underhållsprogram.
- b) Underhållsprogrammet och alla eventuella senare ändringar ska godkännas av den behöriga myndigheten.

- c) Om ett luftfartygs fortsatta luftvärdighet hanteras av en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet som godkänts i enlighet med avsnitt A kapitel G i denna bilaga (Del-M) kan underhållsprogrammet och ändringar av detta godkännas genom ett indirekt godkännandeförfarande.
- i) I dessa fall ska det indirekta godkännandeförfarandet fastställas av den organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten som en del av handboken för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten och ska godkännas av den myndighet som ansvarar för denna organisation.
  - ii) Organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten får inte använda det indirekta godkännandeförfarandet om organisationen inte står under registreringsmedlemsstatens tillsyn, såvida inte ett avtal har upprättats i enlighet med punkt M.1.4 ii eller 4 iii, enligt vad som är tillämpligt, genom vilket ansvaret för godkännande av underhållsprogrammet överförs till den myndighet som ansvarar för organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten.
- d) Underhållsprogrammet ska se till att följande uppfylls:
- i) Anvisningar utfärdade av den behöriga myndigheten.
  - ii) Anvisningar för fortsatt luftvärdighet utfärdade av innehavare av typcertifikat, begränsade typcertifikat, kompletterande typcertifikat, godkännanden av underlag för större reparationer, ETSO-tillstånd eller andra relevanta godkännanden utfärdade enligt förordning (EG) nr 1702/2003 och dess bilaga (Del-21).
  - iii) Ytterligare eller alternativa anvisningar på förslag av ägaren eller den organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten, om de har godkänts enligt punkt M.A.302, utom sådana intervaller av säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som avses i led e, vilka kan utökas, och om dessa anvisningar genomgår erforderliga granskningar utförda i enlighet med led g och bara om de omfattas av förfarandet för direkt godkännande i enlighet med punkt M.A.302 b.
- e) Underhållsprogrammet ska innehålla uppgifter, inklusive frekvens, om allt underhåll som ska genomföras, inklusive alla uppgifter som är specifika för verksamhetens typ och specifikation.
- f) För stora luftfartyg, om underhållsprogrammet baseras på planer från en underhållsstyrgrupp (maintenance steering group logic) eller på tillståndsovervakning (condition monitoring), ska underhållsprogrammet inkludera ett driftsäkerhetsprogram.
- g) Underhållsprogrammet ska ses över regelbundet och ändras vid behov. Genom dessa översyner ska garanteras att programmet alltid är giltigt mot bakgrund av driftserfarenheterna och den behöriga myndighetens anvisningar, samtidigt som hänsyn tas till nya och/eller ändrade underhållsanvisningar utfärdade av innehavare av typcertifikat och kompletterande typcertifikat och alla andra organisationer som publicerar sådana uppgifter i enlighet med bilagan (Del-21) till förordning (EG) nr 1702/2003.

### **M.A.303 Luftvärdighetsdirektiv**

---

Varje tillämpligt luftvärdighetsdirektiv skall genomföras inom ramen för kraven i respektive luftvärdighetsdirektiv, såvida inte annat angivits av byrån.

## **M.A.304 Data för modifieringar och reparationer**

---

AMC M.A.304

Skador skall bedömas samt modifieringar och reparationer skall genomföras genom användning av data godkända av byrån eller av en konstruktionsorganisation godkänd enligt Del-21, beroende på vilket som är tillämpligt.

## **M.A.305 Dokumentationssystem för luftfartygsfortsatta luftvärdighet**

---

AMC M.A.305

- a) Så snart något underhåll har slutförts ska tillhörande underhållsintyg enligt punkt [M.A.801](#) eller 145.A.50 föras in i luftfartygets dokumentation för fortsatt luftvärdighet. Varje uppgift ska föras in så snart som möjligt, dock senast 30 dagar efter den dag då underhållet utförts.
- b) Luftfartygets dokumentation för fortsatt luftvärdighet ska bestå av
  - 1. en loggbok för luftfartyget, motorjournal/-journaler eller komponentjournaler för motormodulen, propeller samt, i förekommande fall, journaler för eventuella komponenter med begränsad livslängd, och
  - 2. om så krävs enligt punkt [M.A.306](#) för kommersiell lufttransport, eller av medlemsstaten för annan kommersiell verksamhet än kommersiell lufttransport, operatörens tekniska journal.
- c) I luftfartygets loggböcker skall införas luftfartygstyp och registreringsbeteckning samt datum jämte i tillämplig utsträckning total gångtid och/eller antalet flygningar och/eller landningar.
- d) Luftfartygets dokumentation för fortsatt luftvärdighet skall innehålla aktuell
  - 1. status för luftvärdighetsdirektiv och åtgärder som föreskrivits av den behöriga myndigheten som en omedelbar reaktion på ett säkerhetsproblem,
  - 2. status för modifieringar och reparationer,
  - 3. status för uppfyllandet av underhållsprogrammet,
  - 4. status för komponenter med begränsad driftslivslängd,
  - 5. massa- och balansrapport,
  - 6. förteckning över senarelaggt underhåll.
- e) Utöver intyget om auktoriserat underhåll/tillverkning enligt EASA blankett 1 eller likvärdig handling ska följande information som är relevant för varje installerad komponent (motor, propeller, motormodul eller komponenter med begränsad driftslivslängd) föras in i lämplig motor- eller propellerloggbok, loggkort för motormodul eller loggkort för komponent med begränsad driftslivslängd:
  - 1. Beteckning för komponenten.
  - 2. Typ, serienummer och registrering, i förekommande fall, för det luftfartyg, den motor, propeller, motormodul eller komponent med begränsad driftslivslängd på vilket eller vilken

- den aktuella komponenten har monterats, tillsammans med referenser till komponentens installation och demontering.
3. Datum, tillsammans med komponentens totala sammanlagda flygtid och/eller antal flygningar och/eller landningar och/eller kalendertid, beroende på vilket som är tillämpligt.
  4. Aktuell information enligt led d ovan som är tillämplig för komponenten.
- f) Den person som ansvarar för hanteringen av uppgifter rörande fortsatt luftvärdighet enligt M.A., kapitel B, skall kontrollera dokumentationen enligt vad som anges i detta stycke samt skall på begäran visa upp dokumentationen för den behöriga myndigheten.
- g) Alla uppgifter, som förs in i dokumentationen för luftfartygets fortsatta luftvärdighet, skall vara entydiga och exakta. Om det blir nödvändigt att korrigera en uppgift, skall korrigeringen utföras på ett sätt som tydligt visar den ursprungliga uppgiften.
- h) En ägare eller operatör ska se till att ett system har upprättats för att förvara följande dokumentation under de tider som anges:
1. All detaljerad underhållsdokumentation som avser luftfartyget och varjeinstallerad komponent med begränsad livslängd, fram till dess att denna dokumentation ersätts med ny information av likvärdig omfattning och detaljeringsgrad, dock under minst 36 månader efter det att luftfartyget eller komponenten har godkänts.
  2. Den totala gångtiden (timmar, kalendertid, antal flygningar och landningar) för luftfartyget och alla komponenter med begränsad driftslivslängd under minst tolv månader efter det att luftfartyget eller komponenten permanent har tagits ur drift.
  3. Gångtiden (timmar, kalendertid, antal flygningar och landningar) beroende vad som är tillämpligt, efter senaste planerade underhåll av den komponent som har en begränsad driftslivslängd, åtminstone till dess att det planerade underhållet av komponenten har ersatts av ett annat planerat underhåll av likvärdig omfattning och detaljeringsgrad.
  4. Aktuell status beträffande uppfyllandet av kraven i underhållsprogrammet, så att överensstämmelse kan fastställas med det godkända underhållsprogrammet för luftfartyget, åtminstone till dess att det planerade underhållet av luftfartyget eller komponenten har ersatts av ett annat planerat underhåll av likvärdig omfattning och detaljeringsgrad.
  5. Aktuell status beträffande luftvärdighetsdirektiv tillämpliga på luftfartyget och komponenterna under åtminstone tolv månader efter det att luftfartyget eller komponenten permanent har tagits ur tjänst.
  6. Detaljerad information om aktuella modifieringar och reparationer på luftfartyget, motor(er), propeller/propellrar och alla övriga komponenter som är viktiga för flygsäkerheten under åtminstone tolv månader efter det att de permanent har tagits ur tjänst.

## **M.A.306 Operatörens tekniska journalsystem**

---

[AMC M.A.306](#)

- a) Vad gäller kommersiella lufttransporter skall en operatör utöver kraven enligt [M.A.305](#) använda sig av ett tekniskt journalsystem för luftfartyg, som för varje luftfartyg innehåller följande information:

1. information om varje flygning som är nödvändig för att garantera fortsatt flygsäkerhet, och
  2. gällande underhållsintyg för luftfartyget, och
  3. gällande rapport om underhållsstatus som visar underhållsläget för luftfartyget med avseende på nästkommande och förskjutna (udda intervaller) underhåll, med undantag för att den behöriga myndigheten kan medge att rapporten förvaras på annan plats, och
  4. alla senarelagda korrigeringar av kvarstående fel som påverkar användningen av luftfartyget samt
  5. alla nödvändiga instruktioner som rör underhållsåtgärder.
- b) Det tekniska journalsystemet för luftfartyg och varje efterföljande ändring skall godkännas av den behöriga myndigheten.
- c) Operatören skall ansvara för att luftfartygets tekniska journal bevaras under trettiosex månader efter datum för sista införda uppgift.

## **M.A.307 Överlåtelse av dokumentation avseendeluftfartygsfortsatta luftvärdighet**

---

[AMC M.A.307](#)

- a) När ett luftfartyg permanent överförs från en ägare eller operatör till en annan, skall ägaren eller operatören ansvara för att även dokumentation för fortsatt luftvärdighet enligt [M.A.305](#) och, i förekommande fall, operatörens tekniska journal enligt [M.A.306](#) överförs.
- b) Ägaren skall, när avtal om de uppgifter som är förknippade med fortsatt luftvärdighet träffas med en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet, se till att dokumentationen för fortsatt luftvärdighet enligt [M.A.305](#) lämnas över till organisationen.
- c) De föreskrivna tidsperioderna för bevarande av dokumentationen skall vara fortsatt tillämpliga för den nye ägaren, operatören eller organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten.

## KAPITEL D UNDERHÅLLSSTANDARD

### M.A.401 Underhållsdata

---

AMC M.A.401

- a) Den person eller organisation som underhåller ett luftfartyg skall ha tillgång till och vid utförandet av underhållet, inklusive modifieringar och reparationer, enbart använda sig av tillämpliga, aktuella underhållsdata.
- b) I denna del utgör tillämpliga underhållsdata
  - 1. varje tillämpligt krav, förfarande, standard eller information som har utfärdats av den behöriga myndigheten eller byrån,
  - 2. varje tillämpligt luftvärdighetsdirektiv,
  - 3. tillämpliga anvisningar för fortsatt luftvärdighet som har utfärdats av innehavare av typcertifikat, innehavare av kompletterande typcertifikat och varje annan organisation som publicerar sådana uppgifter i överensstämmelse med Del-21.
  - 4. alla tillämpliga uppgifter som utfärdas i överensstämmelse med 145.A.45 d.
- c) Den person eller organisation som underhåller ett luftfartyg skall se till att alla tillämpliga underhållsdata är aktuella och lättillgängliga för användning vid behov. Denna person eller organisation skall inrätta ett system med arbetskort eller arbetsblad som skall användas och skall antingen på ett korrekt sätt överföra underhållsdata till sådana arbetskort eller arbetsblad eller göra exakta hänvisningar till den särskilda underhållsuppgift eller de särskilda underhållsuppgifter som omfattas av sådana underhållsdata.

### M.A.402 Utförande av underhåll

---

AMC M.A.402

- a) Allt underhåll skall utföras av kompetent personal med ledning av de metoder, tekniker, normer och anvisningar som finns specificerade i underhållsdata enligt [M.A.401](#). Dessutom skall en oberoende inspektion genomföras efter varje underhållsuppgift som kan påverka flygsäkerheten såvida inte annat anges i Del-145 eller överenskommit med den behöriga myndigheten.
- b) Allt underhåll skall utföras med användning av verktyg, utrustning och material som finns specificerade i underhållsdata enligt [M.A.401](#) om inte annat anges i Del-145. Vid behov skall verktyg och utrustning kontrolleras och kalibreras enligt en officiellt erkänd standard.
- c) Den plats där underhållet utförs skall vara välorganiserad och ren med avseende på smuts och föroreningar.
- d) Allt underhåll skall utföras inom ramen för eventuella miljömässiga begränsningar som finns specificerade i underhållsdata enligt [M.A.401](#).

- e) Vid otjänlig väderlek eller långvarigt underhåll skall lämpliga anläggningar användas.
- f) Sedan allt underhåll avslutats måste en allmän kontroll genomföras, för att garantera att luftfartyget eller komponenten är fritt från alla verktyg, utrustning och alla övriga främmande delar och material samt att alla avlägsnade åtkomstluckor har monterats tillbaka på plats.

## **M.A.403 Fel på luftfartyg**

---

AMC M.A.403

- a) Varje fel på ett luftfartyg som utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten, skall åtgärdas före fortsatt flygning.
- b) Enbart behörig certifierande personal enligt punkterna [M.A.801](#) b.1, [M.A.801](#) b.2, [M.A.801](#) c, [M.A.801](#) d eller bilaga II (Del-145) kan med tillämpning av underhållsdata enligt [M.A.401](#) besluta huruvida ett fel på ett luftfartyg utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten och mot denna bakgrund besluta om när en korrigeringsåtgärd bör vidtas och i så fall vilken innan ytterligare flygningar genomförs och vilka åtgärdanden av felen som kan senareläggas. Detta är dock inte tillämpligt i de fall
  1. den godkända listan över minimiutrustning som godkänts av den behöriga myndigheten används av piloten; eller,
  2. fel på luftfartyg definieras som godtagbara av den behöriga myndigheten.
- c) Varje fel på ett luftfartyg, som inte utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten skall åtgärdas så snart som detta är praktiskt möjligt efter den tidpunkt då felet på luftfartyget först konstaterades och inom eventuella tidsgränser som anges i underhållsdata.
- d) Varje fel, som inte åtgärdas före flygning, skall noteras i dokumentationssystemet för luftfartygets underhåll enligt [M.A.305](#) eller i operatörens tekniska journalsystem enligt [M.A.306](#), beroende på vilket som är tillämpligt.

## KAPITEL E KOMPONENTER

### M.A.501 Installation

---

AMC M.A.501

- a) Ingen komponent får monteras med mindre än att den är i tillfredsställande skick och har fått erforderligt godkännande på en EASA blankett 1 eller likvärdig handling och är märkt i överensstämmelse med kapitel Q i Del-21, om inte något annat anges i bilagan (Del-21) till förordning (EG) nr 1702/2003, bilaga II (Del-145) eller kapitel F avsnitt A i bilaga I till denna förordning .
- b) Innan en komponent installeras på ett luftfartyg skall personen eller den godkända underhållsorganisationen se till att den aktuella komponenten lämpar sig att monteras i de fall olika modifierings- och/eller luftvärdighetsdirektivskonfigurationer är tillämpliga.
- c) Standarddelar får enbart monteras på ett luftfartyg eller en komponent i de fall underhållsdata specificerar den aktuella standarddelen. Standarddelar skall endast monteras när de åtföljs av bevis på överensstämmelse som kan spåras till tillämplig standard.
- d) Material, som utgör antingen råmaterial eller förbrukningsmaterial, får enbart användas i ett luftfartyg eller en komponent i de fall luftfartygets eller komponentens tillverkare anger detta i relevanta underhållsdata eller enligt vad som anges i Del-145. Sådant material skall endast användas när materialet uppfyller erforderliga specifikationer och har en lämplig spårbarhet. Allt material skall åtföljas av dokumentation som är tydligt förknippad med det aktuella materialet och som innehåller en försäkran om överensstämmelse med specifikationerna samt uppgifter om både tillverkare och leverantör.

### M.A.502 Komponentunderhåll

---

AMC M.A.502

- a) Underhåll av komponenter ska utföras av underhållsorganisationer med erforderligt godkännande enligt avsnitt A kapitel F i denna bilaga (Del-M) eller bilaga II (Del-145).
- b) Genom undantag från led a får underhåll av en komponent i enlighet med luftfartygets underhållsdata eller, om detta överenskommit med den behöriga myndigheten, i enlighet med komponentens underhållsdata, utföras av en organisation med A-behörighet som godkänts i enlighet med avsnitt A kapitel F i denna bilaga (Del-M) eller bilaga II (Del-145) samt av sådan certifierande personal som avses i punkt [M.A.801](#) b.2 endast då komponenten är monterad på luftfartyget. En sådan organisation eller certifierande personal kan dock tillfälligt demontera komponenten vid underhåll för att underlätta återkomsten till komponenten, utom när sådan demontering gör det nödvändigt att utföra ytterligare underhåll som inte omfattas av bestämmelserna i denna punkt. För komponentunderhåll som utförs i enlighet med denna punkt ska ingen EASA blankett 1 utfärdas men sådant underhåll omfattas av de krav på underhållsintyg som anges i punkt [M.A.801](#).

- c) Genom undantag från led a får underhåll av en motor-/APU-komponent i enlighet med motor-/APU-komponentens underhållsdata eller, om detta överenskommits med den behöriga myndigheten, i enlighet med komponentens underhållsdata, utföras av en organisation med B-behörighet som godkänts i enlighet med avsnitt A kapitel F i denna bilaga (Del-M) eller bilaga II (Del-145) endast då komponenten är monterad på motorn/APU-enheten. En sådan organisation med B-behörighet kan dock tillfälligt demontera komponenten vid underhåll för att underlätta åtkomsten till komponenten, utom när sådan demontering gör det nödvändigt att utföra ytterligare underhåll som inte omfattas av bestämmelserna i denna punkt.
- d) Genom undantag från led a och punkt [M.A.801](#) b.2 får underhåll av en komponent, då denna är installerad i eller tillfälligt demonterad från ett ELA1 luftfartyg som inte används för kommersiell lufttransport, som utförs i enlighet med komponentens underhållsdata, utföras av sådan certifierande personal som avses i punkt [M.A.801](#) b.2, utom när det gäller
1. översyn av andra komponenter än motorer och propellrar, och
  2. översyn av motorer och propellrar för andra luftfartyg än CS-VLA, CS-22 och LSA.

För komponentunderhåll som utförs i enlighet med led d ska ingen EASA blankett 1 utfärdas, men sådant underhåll omfattas av de krav på underhållsintyg som anges i punkt [M.A.801](#).

### **M.A.503 Komponenter med begränsad driftslivslängd**

---

- a) Installerade komponenter med begränsad driftslivslängd får inte överskrida den godkända gränsen för driftslivslängden enligt det godkända underhållsprogrammet och luftvärdighetsdirektiven, förutom enligt vad som anges i punkt [M.A.504](#) c.
- b) Den godkända begränsade driftslivslängden ska uttryckas i kalendertid, flygtimmar, landningar eller flygningar, beroende på vad som är lämpligt.
- c) Vid utgången av den godkända driftslivslängden måste komponenten demonteras från luftfartyget för underhåll eller för bortskaffning om det rör sig om en komponent med certifierad driftslivslängd.

### **M.A.504 Tillsyn över driftsodugliga komponenter**

---

[AMC M.A.504](#)

- a) En komponent skall anses vara driftsoduglig under alla nedanstående omständigheter:
1. Den i underhållsprogrammet definierade driftslivslängden har löpt ut.
  2. Den uppfyller inte tillämpliga luftvärdighetsdirektiv och andra av byrån föreskrivna krav för fortsatt luftvärdighet.
  3. Den saknar erforderlig information för att avgöra dess luftvärdighetsstatus eller lämplighet för installation.
  4. Det finns bevis på defekter eller funktionsfel.

5. Den har varit inblandad i ett tillbud eller en olycka som kan väntas påverka dess funktionsduglighet.
- b) Driftsodugliga komponenter ska märkas och förvaras på säker plats under tillsyn av en godkänd underhållsorganisation fram till dess att beslut fattas om komponenternas framtida status. För luftfartyg som inte används i kommersiell lufttransport, utom stora luftfartyg, får emellertid den person eller organisation som har förklarat en komponent som driftsoduglig överföra innehavet av komponenten, efter det att den identifierats som driftsoduglig, till luftfartygets ägare förutsatt att en sådan överföring återges i luftfartygets, motorns eller komponentens journal.
  - c) Komponenter, som har uppnått sin certifierade driftslivslängd eller är behäftade med ett fel som inte går att reparera, skall klassas som obrukbara och får inte tillåtas att åter komma in i komponenttillförselsystemet, såvida inte den certifierade driftslivslängden har förlängts eller en reparationsåtgärd har godkänts i enlighet med [M.A.304](#).
  - d) Varje ansvarig person eller organisation enligt Del-M skall i samband med en obrukbar komponent enligt punkt c
    - 1. förvara sådan komponent på plats enligt punkt b ovan eller;
    - 2. ombesörja att komponenten förvanskas på ett sätt som säkerställer att den inte längre går att ekonomiskt bruka eller reparera innan ansvaret upphör för en sådan komponent.
  - e) Med avvikelse från punkt d ovan får en enligt Del-M ansvarig person eller organisation överföra ansvaret för komponenter som klassas som obrukbara till en organisation för utbildning eller forskning utan förvanskning.

## KAPITEL F UNDERHÅLLSORGANISATION

### **M.A.601 Tillämpningsområde**

---

[AMC M.A.601](#)

I detta kapitel fastställs de krav som en organisation ska uppfylla för att vara berättigad till utfärdande eller förnyande av underhållsgodkännande för luftfartyg och komponenter som inte anges i punkt [M.A.201](#) g.

### **M.A.602 Ansökan**

---

[AMC M.A.602](#)

En ansökan om utfärdande eller ändring av ett godkännande för en underhållsorganisation ska lämnas på en blankett och på ett sådant sätt som fastställts av den behöriga myndigheten.

### **M.A.603 Godkännandets omfattning**

---

[AMC M.A.603](#)

- a) En organisation som ägnar sig åt verksamhet som omfattas av detta kapitel får inte utöva denna verksamhet utan godkännande från den behöriga myndigheten. I tillägg V till bilaga I (Del M) finns en förlaga till certifikat för sådant godkännande.
- b) Den handbok som avses i punkt [M.A.604](#) ska specificera det arbetsområde som ska anses omfattas av godkännandet. I tillägg IV till bilaga I (Del M) definieras alla klasser och behörigheter som är möjliga enligt kapitel F.
- c) En godkänd underhållsorganisation får, i överensstämmelse med underhållsdata, tillverka ett begränsat sortiment av delar enligt specifikation i underhållsorganisationens handbok för användning under det pågående arbetet inom sina egna anläggningar.

### **M.A.604 Underhållsorganisationens handbok**

---

[AMC M.A.604](#)

- a) Underhållsorganisationen skall tillhandahålla en handbok som minst innehåller följande information:

1. En försäkran undertecknad av den verksamhetsansvarige chefen som bekräftar att organisationen ständigt kommer att fortsätta arbeta i enlighet med Del-M och handboken och
  2. organisationens arbetsområde och
  3. titel/titlar och namn på under [M.A.606](#) b åsyftad(e) person(er) och
  4. ett organisationsschema som visar ansvarsfördelningen mellan de personer som åsyftas under [M.A.606](#) b och
  5. en förteckning över certifierande personal och dessas behörigheter för godkännande, och
  6. en förteckning över de platser där underhåll utförs, samt en allmän beskrivning av lokalerna.
  7. förfaranden, som specificerar hur underhållsorganisation säkerställer uppfyllande av denna del samt
  8. förfarande(n) för ändringar av underhållsorganisationens handbok.
- b) Underhållsorganisationens handbok och ändringar av denna skall godkännas av den behöriga myndigheten.
- c) Oaktat punkt b kan mindre ändringar av handboken godkännas genom ett förfarande (nedan kallat indirekt godkännande).

## **M.A.605 Anläggningar**

---

[AMC M.A.605](#)

Organisationen skall se till att

- a) anläggningar finns att tillgå för allt planerat arbete och att specialiserade verkstäder och arbetsplatser är åtskilda på lämpligt sätt för att ge säkert skydd mot föroreningar och miljö,
- b) kontorsutrymmen finns tillgängliga för ledningen av allt planerat arbete och då i synnerhet för att fylla i underhållsdokumentationen,
- c) säkra förvaringsutrymmen finns att tillgå för komponenter, utrustning, verktyg och material. Förvaringsförhållandena skall garantera att driftsodugliga komponenter och material separeras från alla övriga komponenter, material, utrustning och verktyg. Förvaringsförhållandena skall vara i enlighet med tillverkarens anvisningar och åtkomst skall begränsas till behörig personal.

## **M.A.606 Krav på personal**

---

[AMC M.A.606](#)

- a) Organisationens skall tillsätta en verksamhetsansvarig chef, som skall ha företagets bemyndigande att se till att allt underhåll, som krävs av kunden, kan finansieras och utföras i enlighet med den standard som krävs enligt denna del.

- b) En person eller grupp av personer skall utses med ansvar för att se till att organisationen alltid uppfyller kraven i detta kapitel. Den personen eller de personerna skall vara direkt ansvariga inför den verksamhetsansvarige chefen.
- c) Alla personer enligt punkt b skall kunna uppvisa relevanta kunskaper, relevant bakgrund och lämplig erfarenhet med avseende på underhåll av luftfartyg och/eller komponenter.
- d) Organisationen skall ha lämplig personal för det normalt förväntade arbetet. Det är tillåtet att tillfälligtvis använda underentreprenörspersonal i samband med att arbetsbördan blir större än den man normalt åtar sig, dock enbart vad gäller personal som inte utfärdar underhållsintyg.
- e) Kompetensen hos all personal som är engagerad i underhållet skall påvisas och registreras.
- f) Personal som utför specialiserade arbetsuppgifter, t.ex. svetsning och annan oförstörande provning/tillsyn än med färgkontrastmedel skall vara kvalificerad i enlighet med en officiellt erkänd standard.
- g) Underhållsorganisationen skall ha tillräckligt med certifierande personal för att utfärda underhållsintyg enligt [M.A.612](#) och [M.A.613](#) för luftfartyg och komponenter. De skall uppfylla kraven i Del-66.
- h) Genom undantag från led g får organisationen använda certifierande personal som är kvalificerad i enlighet med följande bestämmelser när den tillhandahåller underhållstjänster åt operatörer inom kommersiell verksamhet, förutsatt att de erforderliga förfarandena har godkänts som en del av organisationens handbok:
  1. Beträffande ett repetitivt luftvärdighetsdirektiv som utförs före varje flygning som specifikt anger att flygbesättningen får utföra ett sådant luftvärdighetsdirektiv får organisationen utfärda en begränsad certifieringsauktorisering till luftfartygets befälhavare på grundval av det flygcertifikat som han/hon innehar. Organisationen ska dock se till att tillräcklig praktisk utbildning har genomförts för att garantera att personen i fråga kan utföra luftvärdighetsdirektivet till den standard som krävs.
  2. I det fall ett luftfartyg trafikerar utanför en plats med stödfunktioner kan organisationen utfärda en begränsad certifieringsauktorisering till luftfartygets befälhavare på grundval av flygcertifikatet. Organisationen ska dock se till att tillräcklig praktisk utbildning har genomförts för att garantera att personen i fråga kan utföra uppgifterna till den standard som krävs.

## **M.A.607 Certifierande personal**

---

[AMC M.A.607](#)

- a) Utöver [M.A.606](#) g kan certifierande personal enbart utöva sina befogenheter om organisationen har sett till
  1. att certifierande personal kan visa att de uppfyller kraven i punkt 66.A.20 b i bilaga III (Del-66), utom i de fall bilaga III (Del-66) hänvisar till medlemsstaternas lagstiftning, då de ska uppfylla kraven i denna lagstiftning,

2. att certifierande personal har fullgod förståelse för de luftfartyg och/eller luftfartygskomponenter som ska underhållas samt tillhörande organisatoriska förfaranden.
- b) I nedanstående oförutsedda fall, när ett luftfartyg får startförbud på annan plats än sin huvudbas och ingen lämplig certifierande personal finns tillgänglig, får den underhållsorganisation som enligt avtal ska tillhandahålla underhållsstöd utfärda en engångsfullmakt för certifiering
1. till en av sina anställda som innehar typkvalifikationer för luftfartyg med likartad teknologi, konstruktion och system, eller
  2. till en person med minst tre års erfarenhet av underhållsarbete som innehar ett giltigt ICAO-certifikat för underhåll av den typ av luftfartyg som kräver certifiering, förutsatt att det på den platsen inte finns någon organisation med erforderligt godkännande enligt denna Del och att den avtalsbundna organisationen erhåller och arkiverar intyg på denna persons erfarenhet och certifikat.

Alla sådana fall måste rapporteras till den behöriga myndigheten inom sju dagar från det att en sådan certifieringsfullmakt har utfärdats. Den godkända underhållsorganisation som utfärdar engångsfullmakten för certifiering ska säkerställa att allt underhåll som skulle kunna påverka flygsäkerheten dubbelkontrolleras.

- c) Den godkända underhållsorganisationen ska registrera alla uppgifter om certifierande av personal och föra en aktuell förteckning över all certifierande personal samt deras behörigheter för godkännande som en del av organisationens handbok enligt punkt [M.A.604](#) a.5.

## **M.A.608 Komponenter, utrustning och verktyg**

---

AMC M.A.608

- a) Organisationen skall
1. inneha den utrustning och de verktyg som anges under underhållsdata i punkt [M.A.609](#), eller kontrollerade motsvarigheter enligt förteckningen i underhållsorganisationens handbok, enligt vad som krävs för det dagliga underhållsarbetet inom ramen för godkännandet, och
  2. påvisa att den har tillgång till all övrig utrustning och verktyg som enbart används då och då.
- b) Verktyg och utrustning skall kontrolleras och kalibreras enligt en officiellt erkänd standard. Journaler över sådana kalibreringar och tillämpad standard skall föras av organisationen.
- c) Organisationen skall inspektera, klassificera och på ett lämpligt sätt avskilja alla inkommande komponenter.

## **M.A.609 Underhållsdata**

---

[AMC M.A.609](#)

Vid utförandet av underhållet, inklusive modifieringar och reparationer, skall den godkända underhållsorganisationen inneha och använda sig av tillämpliga, aktuella underhållsdata enligt specifikation i [M.A.401](#). För det fall kunden håller med underhållsdata behöver sådana data enbart finnas till hands under den tid som arbetet pågår.

## **M.A.610 Arbetsorder för underhåll**

---

[AMC M.A.610](#)

Innan underhållsarbete påbörjas ska en skriftlig arbetsorder upprättas mellan organisationen och den organisation som begär underhållsarbetet som tydligt fastställer vilket underhåll som ska utföras.

## **M.A.611 Underhållsnormer**

---

Allt underhåll skall utföras i enlighet med kraven i M.A., kapitel D.

## **M.A.612 Underhållsintyg för luftfartyg**

---

I och med att allt erforderligt underhåll på luftfartyget i enlighet med detta kapitel avslutas skall ett underhållsintyg för luftfartyget utfärdas enligt [M.A.801](#).

## **M.A.613 Underhållsintyg för komponent**

---

[AMC M.A.613](#)

- a) När allt erforderligt komponentunderhåll enligt detta kapitel har slutförts ska ett underhållsintyg utfärdas för komponenten i enlighet med punkt [M.A.802](#). En EASA blankett 1 ska utfärdas, utom för de komponenter som underhålls i enlighet med punkterna [M.A.502 b](#) och [M.A.502 d](#) och komponenter som framställs i enlighet med punkt [M.A.603 b](#).
- b) Dokumentet till underhållsintyget för komponenten, EASA blankett 1, får framställas på dator från en databas.

## M.A.614 Underhållsdokumentation

---

AMC M.A.614

- a) Den godkända underhållsorganisationen skall registrera alla uppgifter om det utförda arbetet. Dokument, som är nödvändiga för att styrka att alla krav har uppfyllts för utfärdande av underhållsintyget, inklusive underentreprenörers godkännandedokument, skall sparas.
- b) Den godkända underhållsorganisationen skall tillställa luftfartygets ägare en kopia av varje underhållsintyg jämte en kopia av alla specifika godkända reparations-/modifieringsdata som har använts för utförda reparationer/modifieringar.
- c) Den godkända underhållsorganisationen ska spara ett exemplar av all underhållsdokumentation och alla tillhörande underhållsdata under tre år från det datum när det luftfartyg eller den luftfartygskomponent som arbetet avser godkändes av underhållsorganisationen.
  - 1. Dokumentationen enligt denna punkt ska förvaras på ett sätt som skyddar mot skada, ändring och stöld.
  - 2. All datormaskinvara som används för att säkerställa backup ska förvaras på annan plats än den som innehåller arbetsdata och i en miljö som säkerställer dess fortsatt goda skick.
  - 3. Om en godkänd underhållsorganisation upphör med sin verksamhet ska all sparad underhållsdokumentation som omfattar de senaste tre åren lämnas till den siste ägaren av eller kunden till respektive luftfartyg eller komponent eller förvaras på det sätt som anges av den behöriga myndigheten.

## M.A.615 Organisationens rättigheter

---

AMC M.A.615

En underhållsorganisation som godkänts enligt avsnitt A kapitel F i denna bilaga (Del-M) får

- a) underhålla alla luftfartyg och/eller komponenter för vilka den är godkänd på de platser som anges i godkännandecertifikatet och i underhållsorganisationens handbok,
- b) ombesörja att specialiserade tjänster utförs under underhållsorganisationens kontroll av en annan organisation med erforderliga kvalifikationer, förutsatt att lämpliga förfaranden upprättas som en del av underhållsorganisationens handbok med direkt godkännande av den behöriga myndigheten,
- c) underhålla alla luftfartyg och/eller komponenter som den är godkänd för på vilken plats som helst, förutsatt att behovet av sådant underhåll uppstår antingen till följd av att luftfartyget blivit driftodugligt eller på grund av att tillfälligt underhållsstöd erfordras och i enlighet med de villkor som anges i underhållsorganisationens handbok,
- d) utfärda underhållsintyg efter slutfört underhållsarbete i enlighet med punkt [M.A.612](#) eller punkt [M.A.613](#).

## **M.A.616 Organisatorisk granskning**

---

AMC M.A.616

För att garantera att den godkända underhållsorganisationen fortsätter att uppfylla kraven i detta kapitel skall den regelbundet genomföra organisatoriska granskningar.

## **M.A.617 Förändringar av den godkända underhållsorganisationen**

---

AMC M.A.617

För att göra det möjligt för den behöriga myndigheten att avgöra om denna del uppfylls även i fortsättningen, skall den godkända underhållsorganisationen innan sådana förändringar äger rum meddela myndigheten om alla förslag att genomföra någon av följande förändringar:

1. Organisationens namn.
2. Organisationens verksamhetsort.
3. Ytterligare verksamhetsorter för organisationen.
4. Verksamhetsansvarig chef.
5. Någon av de personer som finns specificerade i punkt [M.A.606](#) b.
6. Anläggningar, utrustning, verktyg, material, förfaranden, arbetsområde och certifierande personal som skulle kunna påverka godkännandet.

För det fall föreslagna förändringar av personalen inte är kända för ledningen i förväg, skall dessa förändringar meddelas vid första tillfälle.

## **M.A.618 Fortsatt giltighet för godkännandet**

---

- a) Ett godkännande skall utfärdas med obegränsad giltighetstid. Det skall förbli giltigt under förutsättning
  1. att organisationen fortsätter att uppfylla denna del, i enlighet med bestämmelserna som avser hantering av brister enligt vad som anges under [M.A.619](#), och
  2. att den behöriga myndigheten beviljas tillträde till organisationen för att fastställa fortsatt uppfyllande av denna del samt
  3. att godkännandet inte återlämnas eller återkallas.
- b) Om godkännandetillståndet återlämnas eller återkallas skall det returneras till den behöriga myndigheten.

## **M.A.619 Brister**

---

- a) En brist på nivå 1 är varje väsentligt avsteg från krav enligt Del-M som sänker säkerhetsstandarden och utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten.
- b) En brist på nivå 2 är varje avsteg från krav enligt Del-M som skulle kunna sänka säkerhetsstandarden och eventuellt utgöra en fara för flygsäkerheten.
- c) Efter att ett meddelande om brister tagits emot i enlighet med M.B.605 skall innehavaren av ett godkännande av underhållsorganisation definiera en plan för korrigerande åtgärder och visa korrigerande åtgärder på ett för den behöriga myndigheten godtagbart sätt inom en tidsperiod som har överenskommit med denna myndighet.

## KAPITEL G

### ORGANISATION SOM SVARAR FÖR DEN FORTSATTA LUFTVÄRDIGHETEN (CAMO)

#### **M.A.701 Tillämpningsområde**

---

Detta kapitel fastställer de krav en organisation skall uppfylla för att vara berättigad till utfärdande eller fortsättning av varje godkännande för ett luftfartygs fortsatta luftvärdighet.

#### **M.A.702 Ansökan**

---

[AMC M.A.702](#)

En ansökan om utfärdande eller ändring av ett godkännande för en organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten ska lämnas på en blankett och på ett sådant sätt som fastställts av den behöriga myndigheten.

#### **M.A.703 Godkännandets omfattning**

---

- a) Godkännandet ska framgå av ett intyg som är inkluderat i tillägg VI och som utfärdats av den behöriga myndigheten.
- b) Oaktat punkt a skall för kommersiella lufttransporter godkännandet utgöra en del av det drifttillstånd som har utfärdats av den behöriga myndigheten för det brukade luftfartyget.
- c) Det arbetsområde som godkännandet anses omfatta ska anges i handboken för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten i enlighet med punkt [M.A.704](#).

#### **M.A.704 Handbok för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten**

---

[AMC M.A.704](#)

- a) Organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten skall tillhandahålla en handbok för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten som innehåller följande information:
  - 1. En deklARATION undertecknad av den verksamhetsansvarige chefen som bekräftar att organisationen ständigt kommer att arbeta i enlighet med denna del och handboken och
  - 2. organisationens arbetsområde och
  - 3. titel/titlar och namn på den person/de personer som avses i punkterna [M.A.706 a](#), [M.A.706 c](#), [M.A.706 d](#) och [M.A.706 i](#) och

4. ett organisationsschema som visar ansvarsfördelningen mellan de personer som åsyftas i punkterna [M.A.706 a](#), [M.A.706 c](#), [M.A.706 d](#) och [M.A.706 i](#) och
  5. en förteckning över personal för granskning av luftvärdigheten enligt punkt [M.A.707](#) med specificering, när så är tillämpligt, av den personal som har tillstånd att utfärda flygtillstånd enligt punkt [M.A.711 c](#) och
  6. en allmän beskrivning och lokalisering av anläggningarna och
  7. förfaranden som anger hur organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten säkerställer uppfyllande av denna del samt
  8. förfaranden för ändringar av handboken för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten
  9. förteckningen över godkända underhållsprogram för luftfartyget eller, för luftfartyg som inte används för kommersiell lufttransport, förteckningen över "allmänna" och "grundläggande" underhållsprogram.
- b) Handboken för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten och ändringar av denna skall godkännas av den behöriga myndigheten.
- c) Trots led b kan mindre ändringar av handboken godkännas indirekt genom ett indirekt godkännandeförfarande. Förfarandet för indirekt godkännande ska definiera de mindre ändringar som kan godkännas, fastställas av den organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten som en del av handboken samt godkännas av den behöriga myndighet som ansvarar för organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten.

## **M.A.705 Anläggningar**

---

[AMC M.A.705](#)

Organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten skall hålla med passande kontorsutrymmen på lämpliga platser för den personal som specificerats i [M.A.706](#).

## **M.A.706 Krav på personal**

---

[AMC M.A.706](#)

- a) Organisationen skall tillsätta en verksamhetsansvarig chef, som har företagets bemyndigande att se till att allt arbete för den fortsatta luftvärdigheten kan finansieras och utföras i enlighet med denna del.
- b) För kommersiella lufttransporter skall den verksamhetsansvarige chefen enligt punkt a vara den person som också har företagets bemyndigande att ansvara för att operatörens hela verksamhet kan finansieras och utföras enligt den standard som krävs för utfärdande av ett drifttillstånd.
- c) Organisationen skall utnämna en person eller grupp av personer med ansvar för att se till att organisationen alltid uppfyller detta kapitel. Den personen eller de personerna skall vara direkt ansvariga inför den verksamhetsansvarige chefen.

- d) För kommersiella lufttransporter skall den verksamhetsansvarige chefen utse en namngiven befattningshavare. Denna person skall ansvara för ledning och tillsyn av arbetet för den fortsatta luftvärdigheten enligt punkt c.
- e) Den namngivna befattningshavare, som åsyftas i punkt d, skall inte vara anställd hos en enligt Del-145 godkänd organisation som är avtalsbunden till operatören, såvida inte detta specifikt medgivits av den behöriga myndigheten.
- f) Organisationen skall ha tillräcklig personal med lämpliga kvalifikationer för det förväntade arbetet.
- g) Alla personer enligt punkt c och d skall kunna uppvisa relevanta kunskaper, relevant bakgrund och lämplig erfarenhet med avseende på luftfartygs fortsatta luftvärdighet.
- h) Kompetensen hos all personal som är engagerad i arbetet för den fortsatta luftvärdigheten skall registreras.
- i) För organisationer som förlänger granskningsbevis avseende luftvärdighet i enlighet med punkterna [M.A.711](#) a.4 och [M.A.901](#) f ska organisationen utse personer som utför detta, med den behöriga myndighetens godkännande.
- j) I handboken för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten ska organisationen definiera och uppdatera titel/titlar och namn på den person/de personer som avses i punkterna [M.A.706](#) a, [M.A.706](#) c, [M.A.706](#) d och [M.A.706](#) i.
- k) För alla stora luftfartyg och för luftfartyg som används för kommersiella lufttransporter ska organisationen fastställa och kontrollera kompetensen hos den personal som är engagerad i fortsatt luftvärdighet, granskning av luftvärdighet och/eller kvalitetsrevisioner enligt ett förfarande och en standard som godkänts av den behöriga myndigheten.

## **M.A.707 Personal för granskning av luftvärdighet**

---

[AMC M.A.707](#)

- a) För att bli godkänd för att utföra luftvärdighetsgranskningar och, i förekommande fall, utfärda flygtillstånd ska en godkänd organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten förfoga över lämplig personal för granskning av luftvärdigheten för att utfärda granskningsbevis avseende luftvärdighet eller rekommendationer enligt kapitel I avsnitt A och, i tillämpliga fall, för att utfärda flygtillstånd enligt punkt [M.A.711](#) c:
  1. För alla luftfartyg som används för kommersiella lufttransporter och luftfartyg med en maximal startmassa på mer än 2 730 kg, förutom ballonger, ska denna personal ha
    - a. minst fem års erfarenhet av fortsatt luftvärdighet,
    - b. lämpligt certifikat enligt bilaga III (Del 66) eller en flygteknisk ingenjörsexamen eller motsvarande,
    - c. formell utbildning för underhåll av flygmateriel,
    - d. en tjänst inom den godkända organisationen med lämpligt ansvarsområde.

- e. Trots leden a–d kan de krav som anges i punkt [M.A.707](#) a.1 b ersättas av fem års erfarenhet av fortsatt luftvärdighet utöver dem som redan krävs enligt punkt [M.A.707](#) a.1 a.
2. För luftfartyg som inte används för kommersiella lufttransporter och som har en maximal startmassa på 2 730 kg eller mindre, samt ballonger, ska denna personal ha
- a. minst tre års erfarenhet av fortsatt luftvärdighet,
  - b. lämpligt certifikat enligt bilaga III (Del 66) eller en flygteknisk ingenjörsexamen eller motsvarande,
  - c. lämplig utbildning för underhåll av flygmateriel,
  - d. en tjänst inom den godkända organisationen med lämpligt ansvarsområde.
  - e. Trots leden a–d kan de krav som anges i punkt [M.A.707](#) a.2 b ersättas av fyra års erfarenhet av fortsatt luftvärdighet utöver dem som redan krävs enligt punkt [M.A.707](#) a.2 a.
- b) För personal för granskning av luftvärdigheten, som har utsetts av den godkända organisationen för den fortsatta luftvärdigheten kan fullmakt enbart utfärdas av den godkända organisationen för den fortsatta luftvärdigheten om den formellt har accepterats av den behöriga myndigheten sedan en luftvärdighetsgranskning under övervakning utförts på ett tillfredsställande sätt.
- c) Organisationen skall se till att luftfartygspersonal för granskning av luftvärdigheten kan påvisa lämpliga, aktuella erfarenheter av arbete för den fortsatta luftvärdigheten.
- d) Personal för granskning av luftvärdigheten skall identifieras genom att varje person räknas upp i handboken för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten tillsammans med sin behörighetsreferens för luftvärdighetsgranskning.
- e) Organisationen skall föra ett register över all personal för granskning av luftvärdigheten och i detta skall ingå uppgifter om eventuell lämplig kvalifikation jämte en sammanfattning av relevanta erfarenheter av arbete för den fortsatta luftvärdigheten och utbildning samt en kopia av bemyndigandet. Detta register skall sparas till en tidpunkt två år efter det att personalen för granskning av luftvärdigheten har lämnat organisationen.

## **M.A.708 Arbetet för den fortsatta luftvärdigheten**

---

[AMC M.A.708](#)

- a) Allt arbete för den fortsatta luftvärdigheten skall utföras i enlighet med föreskrifterna i M.A, kapitel C.
- b) För varje hanterat luftfartyg skall den godkända organisationen för arbetet med den fortsatta luftvärdigheten
  - 1. utveckla och övervaka ett underhållsprogram för det aktuella luftfartyget inklusive eventuellt tillämpligt driftsäkerhetsprogram,
  - 2. lägga fram luftfartygets underhållsprogram och ändringar av detta för den behöriga myndigheten för godkännande, såvida programmet inte omfattas av ett indirekt

- godkännandeförfarande i enlighet med punkt [M.A.302](#) c, samt lämna ett exemplar av programmet till ägaren av ett luftfartyg som inte används i kommersiell lufttransport,
- hantera godkännande av modifieringar och reparationer,
  - ansvara för att allt underhåll utförs i enlighet med det godkända underhållsprogrammet och godkänns i enlighet med M.A, kapitel H.,
  - se till att alla tillämpliga luftvärdighetsdirektiv och driftsdirektiv som påverkar den fortsatta luftvärdigheten tillämpas,
  - se till att alla fel som upptäckts i samband med schemalagt underhåll eller rapporterats åtgärdas av en lämpligt godkänd underhållsorganisation,
  - se till att luftfartyget vid behov tas till en lämpligt godkänd underhållsorganisation,
  - samordna planerat underhåll, tillämpa luftvärdighetsdirektiv, byta ut delar med begränsad driftslivslängd samt se över komponenter för att garantera korrekt utfört arbete,
  - hantera och arkivera all dokumentation avseende fortsatt luftvärdighet och/eller operatörens tekniska journal.
  - se till att massa- och balansrapport återspeglar luftfartygets aktuella status.
- c) I samband med kommersiella lufttransporter och om operatören inte är korrekt godkänd enligt Del-145, skall operatören upprätta ett skriftligt underhållsavtal mellan operatören och en organisation godkänd enligt Del-145 eller en annan operatör, med uppgifter om de funktioner som finns specificerade under [M.A.301.2](#), [M.A.301.3](#), [M.A.301.5](#) och [M.A.301.6](#), och därigenom garantera att allt underhåll slutligen utförs av en underhållsorganisation godkänd enligt Del-145 och definiera stödet för kvalitetsfunktionerna i [M.A.712](#) b. Avtalen om luftfartygets bas-, schemalagda linjeunderhåll och motorunderhåll jämte alla ändringar skall godkännas av den behöriga myndigheten. I samband med
- att oplanerat linjeunderhåll krävs för ett luftfartyg får avtalet vara i form av enskilda arbetsorder ställda till underhållsorganisationen enligt Del-145;
  - komponentunderhåll, inklusive motorunderhåll, får det i punkt c åsyftade avtalet vara i form av enskilda arbetsorder ställda till underhållsorganisationen enligt Del-145.

## **M.A.709 Dokumentation**

---

[AMC M.A.709](#)

- a) Den godkända organisationen för arbetet med den fortsatta luftvärdigheten ska inneha och använda tillämpliga, aktuella underhållsdata i enlighet med punkt [M.A.401](#) i utförandet av de uppgifter avseende den fortsatta luftvärdigheten som avses i punkt [M.A.708](#). Dessa data kan tillhandahållas av ägaren eller operatören, förutsatt att ett erforderligt avtal har upprättats med denna ägare eller operatör. I ett sådant fall behöver organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten enbart bevara sådana data under avtalets giltighetstid, utom när så erfordras enligt punkt [M.A.714](#).
- b) För luftfartyg som inte används i kommersiell lufttransport får den godkända organisationen för fortsatt luftvärdighet utveckla "grundläggande" och/eller "allmänna" underhållsprogram för att möjliggöra ursprungligt godkännande och/eller en utvidgning av godkännandets omfattning utan

att de avtal som avses i tillägg I till denna bilaga (Del-M) upprättas. Sådana "grundläggande" och/eller "allmänna" underhållsprogram ersätter dock inte kravet på att fastställa ett lämpligt underhållsprogram i överensstämmelse med punkt [M.A.302](#) i tid innan de rättigheter som avses i punkt [M.A.711](#) tillämpas.

## **M.A.710 Granskning av luftvärdighet**

---

**AMC M.A.710**

- a) För att uppfylla kraven på en luftvärdighetsgranskning av ett luftfartyg enligt punkt [M.A.901](#) ska en fullständig dokumenterad granskning av luftfartygets dokumentation utföras av den godkända organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten för att säkerställa att
1. skrovets, motorns och propellerns flygtimmar och tillhörande antal flygningar har registrerats korrekt,
  2. flyghandboken är tillämplig för luftfartygets konfiguration och avspeglar senaste revideringsstatus,
  3. allt underhåll som ska utföras på luftfartyget enligt det godkända underhållsprogrammet har utförts,
  4. alla kända fel har åtgärdats eller, i tillämpliga fall, senarelagts på ett kontrollerat sätt,
  5. alla tillämpliga luftvärdighetsdirektiv har tillämpats och registrerats korrekt,
  6. alla modifieringar och reparationer som tillämpats på luftfartyget har registrerats och är godkända i enlighet med bilagan (Del 21) till förordning (EG) nr 1702/2003,
  7. alla komponenter med begränsad driftslivslängd som är installerade på luftfartyget är korrekt identifierade, registrerade och att deras godkända driftslivslängd inte har överskridits,
  8. allt underhåll har godkänts i enlighet med bilaga I (Del M),
  9. aktuell massa- och balansrapport avspeglar luftfartygets konfiguration och är giltig,
  10. luftfartyget svarar mot den senaste revideringen av dess typkonstruktion som har godkänts av byrån,
  11. luftfartyget, om så krävs, har ett miljövärdighetsbevis som motsvarar luftfartygets aktuella konfiguration i enlighet med kapitel I i bilagan (Del 21) till förordning (EG) nr 1702/2003.
- b) Personalen för granskning av luftvärdigheten hos den godkända organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten ska göra en fysisk genomgång av luftfartyget. Vid denna genomgång ska den personal för granskning av luftvärdigheten som inte har lämpliga kvalifikationer enligt bilaga III (Del 66) biträdas av personal med sådana kvalifikationer.
- c) Vid den fysiska genomgången av luftfartyget ska personalen för granskning av luftvärdigheten försäkra sig om att
1. alla erforderliga märkningar och skyltar sitter ordentligt på plats,
  2. luftfartyget svarar mot sin godkända flyghandbok,
  3. luftfartygets konfiguration svarar mot den godkända dokumentationen,
  4. inga uppenbara fel kan konstateras, som inte har åtgärdats i enlighet med punkt [M.A.403](#),

5. inga skillnader kan konstateras mellan luftfartyget och den dokumenterade granskningen av dokumentationen enligt led a.
- d) Genom ett undantag från punkt [M.A.901](#) a kan luftvärdighetsgranskningen tidigareläggas inom en tidrymd av maximalt nittio dagar utan att kontinuiteten i mönstret för luftvärdighetsgranskningen bryts, för att möjliggöra att den fysiska granskningen äger rum under en underhållskontroll.
- e) Ett granskningsbevis avseende luftvärdighet (EASA-blankett 15b) eller en rekommendation om utfärdande av granskningsbevis avseende luftvärdighet (EASA-blankett 15a) enligt tillägg III till bilaga I (Del M) kan bara utfärdas
1. av behörig personal för granskning av luftvärdigheten som godkänts enligt punkt [M.A.707](#) för den godkända organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten, eller av certifierande personal i de fall som anges i punkt [M.A.901](#) g,
  2. när det är konstaterat att luftvärdighetsgranskningen har genomförts fullt ut och att det inte finns några kända brister som kan äventyra flygsäkerheten.
- f) En kopia av alla granskningsbevis avseende luftvärdighet som utfärdats eller förlängts för ett luftfartyg ska inom 10 dagar skickas till den medlemsstat där luftfartyget är registrerat.
- g) Luftvärdighetsgranskningar får inte läggas ut på underleverantör.
- h) Om resultatet av luftvärdighetsgranskningen inte är övertygande ska den behöriga myndigheten informeras så snart som möjligt, dock senast inom 72 timmar från det att organisationen identifierat det problem som granskningen gäller.

## **M.A.711 Organisationens rättigheter**

---

[AMC M.A.711](#)

- a) En organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten som godkänts i enlighet med avsnitt A kapitel G i denna bilaga (Del-M) får
1. hantera den fortsatta luftvärdigheten hos luftfartyg enligt förteckningen i godkännandecertifikatet, utom luftfartyg som används för kommersiella lufttransporter,
  2. hantera den fortsatta luftvärdigheten hos luftfartyg för kommersiella lufttransporter som anges både i dess godkännandecertifikat och i dess drifttillstånd,
  3. ombesörja att begränsade uppgifter avseende fortsatt luftvärdighet utförs av en avtalsbunden organisation, som arbetar enligt den organisationens kvalitetssystem, enligt förteckningen i godkännandecertifikatet,
  4. förlänga, enligt villkoren i punkt [M.A.901](#) f, ett granskningsbevis avseende luftvärdighet som har utfärdats av den behöriga myndigheten eller av en annan organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten som godkänts i enlighet med avsnitt A kapitel G i denna bilaga (Del-M).

- b) En godkänd organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet som registrerats i en medlemsstat får, därutöver, godkännas för utförande av sådana luftvärdighetsgranskningar som avses i punkt [M.A.710](#) och
1. utfärda det aktuella granskningsbeviset avseende luftvärdighet och förlänga det i tid enligt villkoren i punkterna [M.A.901](#) c.2 eller [M.A.901](#) e.2, och
  2. utfärda en rekommendation avseende luftvärdighetsgranskningen till den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten.
- c) En organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten vars godkännande omfattar de rättigheter som anges i punkt [M.A.711](#) b kan dessutom godkännas för utfärdande av flygtillstånd enligt Del 21A.711 d i bilagan (Del 21) till förordning (EG) nr 1702/2003 för det specifika luftfartyg för vilket organisationen får utfärda granskningsbevis avseende luftvärdighet, om organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten kan intyga överensstämmelse med godkända flygförhållanden, enligt ett lämpligt godkänt förfarande i den verkstadshandbok som avses i punkt [M.A.704](#).

## **M.A.712 Kvalitetssystem**

---

[AMC M.A.712](#)

- a) För att garantera att den godkända organisationen för arbetet med den fortsatta luftvärdigheten fortsätter att uppfylla kraven i detta kapitel, skall den fastställa ett kvalitetssystem och utse en kvalitetschef för att övervaka uppfyllandet av och fullgodheten hos förfaranden som erfordras för att garantera luftvärdiga luftfartyg. I övervakningen av uppfyllandet skall ingå ett återkopplingssystem till den verksamhetsansvarige chefen för att garantera korrigerande åtgärder vid behov.
- b) Kvalitetssystemet skall övervaka arbetet enligt M.A., kapitel G och skall åtminstone innefatta följande funktioner:
1. övervaka att allt arbete enligt M.A., kapitel G, utförs i enlighet med de godkända förfarandena och
  2. övervaka att allt avtalsbundet underhåll utförs i enlighet med avtalet samt
  3. övervaka det fortlöpande uppfyllandet av kraven i denna del.
- c) Dokumentationen avseende denna verksamhet skall sparas i minst två år.
- d) För det fall den godkända organisationen för arbetet med den fortsatta luftvärdigheten är godkänd i enlighet med en annan del, kan kvalitetssystemet kombineras med vad som krävs i denna andra del.
- e) I samband med kommersiella lufttransporter skall kvalitetssystemet enligt M.A., kapitel G, utgöra en integrerad del av operatörens kvalitetssystem.
- f) I de fall en liten organisation inte hanterar den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg som används i kommersiell lufttransport kan kvalitetssystemet ersättas av regelbundna organisatoriska granskningar som godkänts av den behöriga myndigheten, utom i de fall organisationen utfärdar granskningsbevis avseende luftvärdighet för luftfartyg med en maximal

startmassa på över 2 730 kg som inte är ballonger. Om inget kvalitetssystem existerar ska organisationen inte upprätta avtal avseende hantering av fortsatt luftvärdighet med andra parter.

## **M.A.713 Förändringar av den godkända organisationen för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten**

---

[AMC M.A.713](#)

För att göra det möjligt för den behöriga myndigheten att avgöra om denna del uppfylls även i fortsättningen, skall den godkända organisationen för arbetet med den fortsatta luftvärdigheten innan sådana förändringar äger rum meddela myndigheten om alla förslag att genomföra någon av följande förändringar:

1. Organisationens namn.
2. Organisationens verksamhetsort.
3. Ytterligare verksamhetsorter för organisationen.
4. Verksamhetsansvarig chef.
5. Någon av de personer som finns specificerade under [M.A.706 c](#).
6. Anläggningar, förfaranden, arbetsområde och personal som skulle kunna påverka godkännandet.

För det fall föreslagna förändringar av personalen inte är kända för ledningen i förväg, skall dessa förändringar meddelas vid första tillfälle.

## **M.A.714 Dokumentation**

---

[AMC M.A.714](#)

- a) Organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten ska registrera alla uppgifter om utfört arbete. Den dokumentation som krävs enligt punkt [M.A.305](#) och i tillämpliga fall enligt punkt [M.A.306](#) ska sparas.
- b) Om organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten har rättigheter enligt punkt [M.A.711 b](#) ska den spara ett exemplar av varje rekommendation eller granskningsbevis avseende luftvärdighet som den utfärdat eller förlängt samt allt underlag. Dessutom ska organisationen spara ett exemplar av alla granskningsbevis avseende luftvärdighet som den har förlängt enligt de rättigheter som avses i punkt [M.A.711 a.4](#).
- c) Om organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten har rättigheter enligt punkt [M.A.711 c](#) ska den spara ett exemplar av varje flygtillstånd som den utfärdat enligt bestämmelserna i punkt 21A.729 i bilagan (Del 21) till förordning (EG) nr 1702/2003.
- d) Organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten ska spara ett exemplar av alla dokument som avses i b och c under två år efter det att luftfartyget permanent har tagits ur drift.

- e) Dokumentationen ska förvaras på ett sätt som skyddar mot skador, ändring och stöld.
- f) All datormaskinvara som används för att säkerställa backup ska förvaras på annan plats än den som innehåller arbetsdata och i en miljö som säkerställer dess fortsatt goda skick.
- g) När ansvaret för ett luftfartygs fortsatta luftvärdighet överförs till en annan organisation eller person, ska all sparad dokumentation överföras till denna organisation eller person. De tidsperioder som föreskrivs för bevarande av dokumentation ska vara fortsatt tillämpliga för denna organisation eller person.
- h) Om en organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten upphör med sin verksamhet ska all sparad dokumentation överlämnas till ägaren av luftfartyget.

### **M.A.715 Fortsatt giltighet för godkännandet**

---

- a) Ett godkännande skall utfärdas med obegränsad giltighetstid. Det skall förbli giltigt under förutsättning
  - 1. att organisationen fortsätter att uppfylla denna del i enlighet med bestämmelserna som avser hantering av brister enligt M.B.705 och
  - 2. att den behöriga myndigheten beviljas tillträde till organisationen för att fastställa fortsatt uppfyllande av denna del samt
  - 3. att godkännandet inte återlämnas eller återkallas.
- b) Om godkännandetillståndet återlämnas eller återkallas skall det returneras till den behöriga myndigheten.

### **M.A.716 Brister**

---

- a) En brist på nivå 1 är varje väsentligt avsteg från krav enligt Del-M som sänker säkerhetsstandarden och utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten.
- b) En brist på nivå 2 är varje avsteg från krav enligt Del-M som skulle kunna sänka säkerhetsstandarden och eventuellt utgöra en fara för flygsäkerheten.
- c) Efter att ett meddelande om brister tagits emot i enlighet med M.B.705 skall innehavaren av ett godkännande av organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten definiera en plan för korrigerande åtgärder och visa korrigerande åtgärder på ett för den behöriga myndigheten godtagbart sätt inom en tidsperiod som har överenskommit med denna myndighet.

# KAPITEL H

## UNDERHÅLLS INTYG

### **M.A.801 Underhållsintyg för luftfartyg**

---

AMC M.A.801

- a) Med undantag för luftfartyg som tas i drift av en underhållsorganisation som godkänts i enlighet med bilaga II (Del-145) ska underhållsintyg utfärdas enligt detta kapitel.
- b) Inget luftfartyg får tas i drift utan att ett underhållsintyg utfärdas, när allt erforderligt underhållsarbete har slutförts på korrekt sätt, av
1. lämplig certifierande personal på uppdrag av en underhållsorganisation som godkänts enligt avsnitt A kapitel F i denna bilaga (Del-M), eller
  2. certifierande personal enligt kraven i bilaga III (Del-66), utom för komplicerat underhållsarbete enligt förteckningen i tillägg VII till denna bilaga för vilket punkt 1 ska tillämpas, eller
  3. piloten/ägaren i enlighet med punkt [M.A.803](#).
- c) Genom undantag från punkt M.A.801 b.2, för ELA 1 luftfartyg som inte används i kommersiell lufttransport, får komplicerat underhållsarbete enligt förteckningen i tillägg VII godkännas av sådan certifierande personal som avses i punkt M.A.801 b.2.
- d) Genom undantag från punkt M.A.801 b, vid oförutsedda situationer, när ett luftfartyg får startförbud på en plats där ingen underhållsorganisation med erforderligt godkännande enligt denna bilaga eller bilaga II (Del-145) och ingen certifierande personal finns tillgänglig, får ägaren auktorisera en person med minst 3 års lämplig underhållserfarenhet och lämpliga kvalifikationer för att utföra underhåll i enlighet med de standarder som anges i kapitel D i denna bilaga och utfärda underhållsintyg. I dessa fall ska ägaren
1. samla in och i luftfartygets dokumentation ange uppgifter om allt arbete som utförts och om de kvalifikationer som innehas av den person som utfärdar certifieringen, och
  2. säkerställa att allt sådant underhållsarbete dubbelkontrolleras och godkänns av en person med lämplig behörighet enligt punkt M.A.801 b, eller en organisation som godkänts enligt avsnitt A kapitel F i denna bilaga (Del-M) eller enligt bilaga II (Del-145), så snart som möjligt, dock inom 7 dagar, och
  3. underrätta organisationen som svarar för luftfartygets fortsatta luftvärdighet, om detta sker enligt avtal i enlighet med punkt [M.A.201](#) e, eller, om inget sådant avtal finns, den behöriga myndigheten, inom 7 dagar från det att en sådan underhållsfullmakt har utfärdats.
- e) I de fall underhållsintyg utfärdas i enlighet med punkt M.A.801 b.2 eller punkt M.A.801 c får den certifierande personalen assisteras i genomförandet av underhållsarbetet av en eller flera personer som står under personalens direkta och regelbundna kontroll.
- f) Ett underhållsintyg ska åtminstone innehålla
1. grundläggande uppgifter om det utförda underhållsarbetet,

2. datum för underhållsarbetets slutförande, och
  3. identifikation för den organisation och/eller person som utfärdar underhållsintyg, inklusive
    - i) godkännandereferenser för underhållsorganisationen, godkänd enligt avsnitt A kapitel F i denna bilaga (Del-M), och den certifierande personal som utfärdar intyget, eller
    - ii) om punkt M.A.801 b.2 eller M.A.801 c tillämpas, underhållsintyg samt identitet och, om tillämpligt, certifikatnummer för den certifierande personal som utfärdar intyget,
  4. eventuella begränsningar av luftvärdigheten eller driften.
- g) Genom undantag från punkt b och oaktat bestämmelserna i punkt h, får, om det föreskrivna underhållsarbetet inte kan slutföras, ett underhållsintyg utfärdas inom det godkända luftfartygets begränsningar. Sådana uppgifter samt alla eventuella tillämpliga begränsningar av luftvärdigheten eller driften ska föras in i luftfartygets underhållsintyg innan detta utfärdas som en del av den information som erfordras enligt punkt f.4.
- h) Underhållsintyg ska inte utfärdas om det finns kända brister som utgör en fara för flygsäkerheten.

## **M.A.802 Underhållsintyg för komponenter**

---

[AMC M.A.802](#)

- a) Ett underhållsintyg ska utfärdas efter det att underhållsarbete på en luftfartygskomponent har slutförts i enlighet med punkt [M.A.502](#).
- b) Luftfartygskomponentens underhållsintyg utgörs av det auktoriserade underhållsintyg som betecknas EASA blankett 1, utom när underhållsarbetet på luftfartygskomponenter har utförts i enlighet med punkt [M.A.502](#) b eller punkt [M.A.502](#) d. I dessa fall ska underhållsförfarandet enligt punkt [M.A.801](#) tillämpas.

## **M.A.803 Pilotens/ägarens behörighet**

---

[AMC M.A.803](#)

- a) För att klassas som pilot/ägare måste en person
  1. inneha ett giltigt pilotcertifikat (eller motsvarande) utfärdat eller godkänt av en medlemsstat för luftfartygets typ eller klassbehörighet, och
  2. äga luftfartyget, antingen som ensam ägare eller delägare, och ägaren ska vara
    - i. en av de fysiska personerna på registreringsbeviset, eller
    - ii. en medlem av en icke vinstdrivande organisation som är en juridisk person, där den juridiska personen anges på registreringsdokumentet som ägare eller operatör, och där

medlemmen är direkt delaktig i beslutsprocessen i denna organisation och utsedd av denna för att utföra pilot-/ägarunderhåll.

- b) För alla icke komplexa, motordrivna luftfartyg med en maximal startmassa på 2 730 kg eller mindre, segelflygplan, motordrivna segelflygplan eller ballonger i privat trafik kan piloten/ägaren utfärda underhållsintyg efter genomfört begränsat pilot-/ägarunderhåll enligt specifikationerna i tillägg VIII.
- c) Det begränsade pilot-/ägarunderhållets omfattning ska specificeras i luftfartygets underhållsprogram enligt punkt [M.A.302](#).
- d) Underhållsintyget ska föras in i loggböckerna och ska innehålla grundläggande uppgifter om utfört underhållsarbete, använda underhållsdata, datum för underhållsarbetets slutförande samt identitet, signatur och pilotcertifikatnummer för den pilot/ägare som utfärdat intyget.

# KAPITEL I

## GRANSKNINGSBEVIS AVSEENDE LUFTVÄRDIGHET

### **M.A.901 Granskning av luftfartygets luftvärdighet**

---

AMC M.A.901

För att säkerställa att ett luftfartygs luftvärdighetsbevis är giltigt ska en granskning av luftfartygets luftvärdighet och dokumentationen avseende dess fortsatta luftvärdighet genomföras med jämna mellanrum.

- a) Ett granskningsbevis avseende luftvärdighet utfärdas i enlighet med tillägg III (EASA blankett 15a eller 15b) efter det att en luftvärdighetsgranskning har genomförts med gott resultat. Granskningsbeviset avseende luftvärdighet är giltigt i ett år.
- b) Ett luftfartyg i en kontrollerad miljö är ett luftfartyg som i) under de föregående 12 månaderna kontinuerligt har hanterats av en och samma organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten, godkänd enligt avsnitt A kapitel G i denna bilaga (Del-M), och som ii) under de föregående 12 månaderna har underhållits av underhållsorganisationer som godkänts i enlighet med avsnitt A kapitel F i denna bilaga (Del-M) eller med bilaga II (Del-145). Detta inbegriper sådant underhållsarbete som avses i punkt [M.A.803](#) b och som utförs och godkänns i enlighet med punkt [M.A.801](#) b.2 eller punkt [M.A.801](#) b.3.
- c) För alla luftfartyg som används i kommersiella lufttransporter och luftfartyg med en maximal startmassa på över 2 730 kg, utom ballonger, i kontrollerad miljö, får den organisation som avses i led b och som svarar för luftfartygets fortsatta luftvärdighet, om den är erforderligt godkänd, och under förutsättning att kraven i led k är uppfyllda,
  1. utfärda ett granskningsbevis avseende luftvärdighet i enlighet med punkt [M.A.710](#) och,
  2. för det granskningsbevis avseende luftvärdighet som organisationen har utfärdat, när luftfartyget har befunnit sig i en kontrollerad miljö, förlänga granskningsbevisets giltighet två gånger med ett år i taget.
- d) För alla luftfartyg som används i kommersiell lufttransport och luftfartyg med en maximal startmassa på mer än 2 730 kg, utom ballonger, som i) inte finns i en kontrollerad miljö eller ii) vars fortsatta luftvärdighet hanteras av en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet som inte innehar rättigheter att utföra luftvärdighetsgranskningar, ska granskningsbeviset avseende luftvärdighet utfärdas av den behöriga myndigheten efter genomförd granskning med gott resultat och på grundval av en rekommendation från en organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten som är erforderligt godkänd i enlighet med avsnitt A kapitel G i denna bilaga (Del-M), skickas in tillsammans med ägarens eller operatörens ansökan. En sådan rekommendation ska baseras på ett granskningsbevis avseende luftvärdighet som genomförts i enlighet med punkt [M.A.710](#).
- e) För luftfartyg som inte används i kommersiell lufttransport och med en maximal startmassa på 2 730 kg eller mindre, samt ballonger, kan en organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet som godkänts i enlighet med avsnitt A kapitel G i denna bilaga (Del-M) och som utsetts av ägaren eller operatören, om den är erforderligt godkänd och med hänsyn till led k

1. utfärda ett granskningsbevis avseende luftvärdighet i enlighet med punkt [M.A.710](#), och
  2. för det granskningsbevis avseende luftvärdighet som organisationen har utfärdat, om luftfartyget har befunnit sig i en kontrollerad miljö under dess hantering, förlänga granskningsbevisets giltighet två gånger med ett år i taget.
- f) Genom undantag från punkterna [M.A.901](#) c.2 och [M.A.901](#) e.2, för luftfartyg i kontrollerad miljö, får den organisation som avses i b och som hanterar luftfartygets fortsatta luftvärdighet, under förutsättning att bestämmelserna i led k följs, två gånger med ett år i taget förlänga giltigheten på granskningsbeviset, utfärdat av den behöriga myndigheten eller av en annan organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet och som godkänts i enlighet med avsnitt A kapitel G i denna bilaga (Del-M).
- g) Genom undantag för punkterna [M.A.901](#) e och [M.A.901](#) i.2, för ELA1 luftfartyg som inte används i kommersiell lufttransport och som inte omfattas av punkt [M.A.201](#) i, får granskningsbevis avseende luftvärdighet även utfärdas av behörig myndighet efter genomförd granskning med gott resultat, på grundval av en rekommendation från certifierande personal, som är formellt godkänd av den behöriga myndigheten och som uppfyller bestämmelserna i bilaga III (Del-66) samt kraven i punkt [M.A.707](#) a.2 a, och denna ska skickas in tillsammans med ägarens eller operatörens ansökan. En sådan rekommendation ska baseras på ett granskningsbevis avseende luftvärdighet som genomförts i enlighet med punkt [M.A.710](#) och får inte utfärdas för mer än två år i taget.
- h) När omständigheterna är sådana att de utgör en potentiell fara för säkerheten, ska den behöriga myndigheten själv genomföra en luftvärdighetsgranskning och utfärda ett granskningsintyg avseende luftvärdighet.
- i) Utöver vad som anges i led h får den behöriga myndigheten även genomföra luftvärdighetsgranskning och utfärda granskningsbevis avseende luftvärdighet i följande fall:
1. För luftfartyg som hanteras av en organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten och som godkänts i enlighet med avsnitt A kapitel G i denna bilaga (Del M) och är belägen i tredjeland.
  2. För alla ballonger och alla andra luftfartyg med en maximal startmassa på 2 730 kg eller mindre, om ägaren så begär.
- j) När den behöriga myndigheten själv utför luftvärdighetsgranskningen och/eller utfärdar granskningsbevis avseende luftvärdighet ska ägaren eller operatören till den behöriga myndigheten tillhandahålla
1. den dokumentation som den behöriga myndigheten begär, och
  2. lämplig inkvartering på den aktuella platsen för myndighetens personal, och
  3. om nödvändigt, stöd från personal som är erforderligt kvalificerad i enlighet med bilaga III (Del-66) eller motsvarande krav i punkterna 1 och 2 i 145.A.30 j i bilaga II (Del-145).
- k) Granskningsbevis avseende luftvärdighet får inte utfärdas eller förlängas om det finns misstanke om att luftfartyget inte är luftvärdigt.

## **M.A.902 Giltighet hos granskningsbeviset avseende luftvärdighet**

---

- a) Ett granskningsbevis avseende luftvärdighet blir ogiltigt om
1. det upphävs eller återkallas, eller
  2. luftvärdighetsbeviset upphävs eller återkallas, eller
  3. luftfartyget inte är upptaget i en medlemsstats luftfartygsregistret, eller
  4. det typcertifikat enligt vilket luftvärdighetsbeviset utfärdades upphävs eller återkallas.
- b) Ett luftfartyg får inte flyga om luftvärdighetsintyget är ogiltigt eller om
1. den fortsatta luftvärdigheten hos luftfartyget eller hos eventuella komponenter monterade på luftfartyget inte uppfyller kraven i denna Del, eller
  2. luftfartyget inte fortsatt överensstämmer med den typkonstruktion som godkänts av byrån, eller
  3. luftfartyget har brukats utanför de gränser som anges i den godkända flyghandboken eller i luftvärdighetsbeviset, utan att en lämplig åtgärd vidtagits, eller
  4. luftfartyget har varit inblandat i ett haveri eller ett tillbud som påverkar luftfartygets luftvärdighet, utan påföljande lämpliga åtgärder för att återställa luftvärdigheten, eller
  5. en modifiering eller reparation inte har godkänts i överensstämmelse med Del-21.
- c) Om granskningsbeviset avseende luftvärdighet återlämnas eller återkallas skall det returneras till den behöriga myndigheten.

## **M.A.903 Överföring av luftfartygs registrering inom EU**

---

[AMC M.A.903](#)

- a) Vid överföring av ett luftfartygs registrering inom EU skall sökanden
1. informera den tidigare medlemsstaten om i vilken medlemsstat registrering kommer att ske och därpå
  2. ansöka till den nya medlemsstaten om utfärdande av ett nytt luftvärdighetsbevis i enlighet med Del-21.
- b) Oaktat [M.A.902](#) a.3, skall det tidigare granskningsbeviset avseende luftvärdighet fortsätta att gälla till den dag det löper ut.

## **M.A.904 Granskning av luftvärdighet för till EU importerat luftfartyg**

---

AMC M.A.904

- a) Vid import av luftfartyg till registret i en medlemsstat från tredjeland ska sökanden
  - 1. ansöka till registreringsmedlemsstaten om utfärdande av ett nytt luftvärdighetsbevis i enlighet med bilagan (Del-21) till förordning (EG) nr 1702/2003, och
  - 2. för luftfartyg som inte är nya, låta genomföra en luftvärdighetsgranskning i enlighet med punkt [M.A.901](#) och
  - 3. låta utföra allt underhållsarbete som krävs enligt det godkända underhållsprogrammet i enlighet med punkt [M.A.302](#).
- b) När det står klart att luftfartyget uppfyller de relevanta kraven ska den organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten, om tillämpligt, skicka in en rekommendation för utfärdande av granskningsbevis avseende luftvärdighet till registreringsmedlemsstaten.
- c) Ägaren skall bereda registreringsmedlemsstaten tillträde till luftfartyget för tillsyn.
- d) Ett nytt luftvärdighetsbevis kommer att utfärdas av registreringsstaten när denna är förvissad om att luftfartyget uppfyller föreskrifterna i Del-21.
- e) Medlemsstaten skall också utfärda granskningsbeviset avseende luftvärdighet som normalt är giltigt i ett år, såvida inte medlemsstaten har säkerhetsskäl för att begränsa giltigheten.

## **M.A.905 Brister**

---

- a) En brist på nivå 1 är varje väsentligt avsteg från krav enligt Del-M som sänker säkerhetsstandarderna och utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten.
- b) En brist på nivå 2 är varje avsteg från krav enligt Del-M som skulle kunna sänka säkerhetsstandarderna och eventuellt utgöra en fara för flygsäkerheten.
- c) Efter att ett meddelande om brister tagits emot i enlighet med M.B.303 ska den enligt punkt [M.A.201](#) ansvariga personen eller organisationen fastställa en plan för korrigerande åtgärder och visa korrigerande åtgärder på ett för den behöriga myndigheten godtagbart sätt inom en tidsperiod som har överenskommit med denna myndighet, inklusive lämpliga korrigerande åtgärder för att undvika att bristen och dess grundorsak uppträder igen.

# Annex I

## Acceptable Means of Compliance to Part-M

### Section A Technical Requirements

#### AMC M.1

---

[M.1](#)

A competent authority may be a ministry, a national aviation authority or any aviation body designated by the Member State and located within that Member State. A Member State may designate more than one competent authority to cover different areas of responsibility, as long as the designation decision contains a list of the competencies of each authority and there is only one competent authority responsible for each given area of responsibility.

#### Subpart A GENERAL

#### Subpart B ACCOUNTABILITY

#### AMC M.A.201 (e) Responsibilities

---

[M.A.201](#)

The limited contract for the development and approval of the aircraft maintenance programme should cover the responsibilities related to [M.A.302](#) (d) and (g). This contract may also entitle the M.A. Subpart G organisation to use the indirect approval procedure described in [M.A.302](#)(c).

#### AMC M.A.201 (h) Responsibilities

---

[M.A.201](#)

1. Reference to aircraft includes the components fitted to or intended to be fitted to the aircraft
2. The performance of ground de-icing and anti-icing activities does not require a maintenance organisation approval. Nevertheless, inspections required to detect, and when necessary

eliminate de-icing and/or anti-icing fluid residues are considered maintenance. Such inspections may only be carried out by suitably authorised personnel.

3. The requirement means that the operator is responsible for determining what maintenance is required, when it has to be performed and by whom and to what standard, in order to ensure the continued airworthiness of the aircraft being operated.
4. An operator should therefore have adequate knowledge of the design status (type specification, customer options, airworthiness directives (AD), airworthiness limitations contained in CS25 Book 1, Appendix H, paragraph H25.1, fuel tank system airworthiness limitations including Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL), modifications, major repairs, operational equipment) and required and performed maintenance. The status of aircraft design and maintenance should be adequately documented to support the performance of the quality system.
5. An operator should establish adequate co-ordination between flight operations and maintenance to ensure that both will receive all information on the condition of the aircraft necessary to enable both to perform their tasks.
6. The requirement does not mean that an operator himself performs the maintenance (this is to be done by a maintenance organisation approved under Part-145) but that the operator carries the responsibility for the airworthy condition of aircraft it operates and thus should be satisfied before the intended flight that all required maintenance has been properly carried out.
7. When an operator is not appropriately approved in accordance with Part-145, the operator should provide a clear work order to the maintenance contractor. The fact that an operator has contracted a maintenance organisation approved under Part-145 should not prevent it from checking at the maintenance facilities on any aspect of the contracted work if he wishes to do so to satisfy his responsibility for the airworthiness of the aircraft.

## **AMC M.A.201 (h) 1- Responsibilities**

---

### [M.A.201](#)

1. An operator only needs to be approved for the management of the continuing airworthiness of the aircraft listed on its AOC. The approval to carry out airworthiness reviews is optional.
2. This approval does not prevent the operator subcontracting certain continuing airworthiness management tasks to competent persons or organisations. This activity is considered as an integral element of the operator's M.A. Subpart G approval. The regulatory monitoring is exercised through the operator's M.A. Subpart G. approval. The contracts should be acceptable to the competent authority.
3. The accomplishment of continuing airworthiness activities forms an important part of the operator's responsibility with the operator remaining accountable for satisfactory completion irrespective of any contract that may be established.
4. Part-M does not provide for organisations to be independently approved to perform continuing airworthiness management tasks on behalf of commercial air transport operators. The approval of such activity is vested in the operator's air operator's certificate (AOC). The sub-contracted organisation is considered to perform the continuing airworthiness management tasks as an

integral part of the operator's continuing airworthiness management system, irrespective of any other approval held by the subcontractor including a M.A. Subpart G approval.

5. The operator is ultimately responsible and therefore accountable for the airworthiness of its aircraft. To exercise this responsibility the operator should be satisfied that the actions taken by sub-contracted organisations meet the standards required by M.A. Subpart G. The operator's management of such activities should therefore be accomplished
  - a. by active control through direct involvement and/or
  - b. by endorsing the recommendations made by the sub-contracted organisation.
6. In order to retain ultimate responsibility the operator should limit sub-contracted tasks to the activities specified below:
  - a. airworthiness directive analysis and planning
  - b. service bulletin analysis
  - c. planning of maintenance
  - d. reliability monitoring, engine health monitoring
  - e. maintenance programme development and amendments
  - f. any other activities which do not limit the operators responsibilities as agreed by the competent authority.
7. The operator's management controls associated with sub-contracted continuing airworthiness management tasks should be reflected in the associated written contract and be in accordance with the operator's policy and procedures defined in his continuing airworthiness management exposition. When such tasks are sub-contracted the operator's continuing airworthiness management system is considered to be extended to the subcontracted organisation.
8. With the exception of engines and auxiliary power units, contracts would normally be limited to one organisation's per aircraft type for any combination of the activities described in Appendix II. Where arrangements are made with more than one organisation the operator should demonstrate that adequate co-ordination controls are in place and that the individual responsibilities are clearly defined in related contracts.
9. Contracts should not authorise the sub-contracted organisation to sub-contract to other organisations elements of the continuing airworthiness management tasks.
10. The operator should ensure that any findings arising from the competent authority monitoring of the sub-contracted continuing airworthiness management tasks will be closed to the satisfaction of the competent authority. This provision should be included in the contract.
11. The sub-contracted organisation should agree to notify the respective operators of any changes affecting the contracts as soon as practical. The operator should then inform its competent authority. Failure to do so may invalidate the competent authority acceptance of the contract.
12. Appendix II provides information on the sub-contracting of continuing airworthiness management tasks.
13. The operator should only sub contract to organisations which are specified by the competent authority on the AOC or EASA Form 14 as applicable.

## AMC M.A.201 (h) 2- Responsibilities

---

M.A.201

1. The requirement is intended to provide for the possibility of the following three alternative options:
  - a. an operator to be approved in accordance with Part-145 to carry out all maintenance of the aircraft and components;
  - b. an operator to be approved in accordance with Part-145 to carry out some of the maintenance of the aircraft and components. This, at minimum, could be limited line maintenance but may be considerably more but still short of option (a);
  - c. an operator not approved in accordance with Part-145 to carry out any maintenance.
2. An operator or prospective operator may apply for any one of these options but it will be for the competent authority to determine which option may be accepted in each particular case.
  - 2.1. To make this determination the competent authority will apply the primary criteria of relevant operator experience if carrying out some or all maintenance on comparable aircraft. Therefore where an operator applies for option (a) – all maintenance – the competent authority will need to be satisfied that the operator has sufficient experience of carrying out all maintenance on a comparable type. For example, assuming that the experience is judged satisfactory, then it is reasonable from the maintenance viewpoint to add a different wide bodied aircraft to an existing wide bodied fleet. If the experience is not satisfactory or too limited the competent authority may choose either to require more experienced management and/or more experienced release to service staff or may refuse to accept the new wide bodied aircraft if extra experienced staff cannot be found. Option (b) or (c) may be possible alternatives.
  - 2.2. Where an operator applies for option (b) – some maintenance or the competent authority has been unable to accept an application for option (a) – then satisfactory experience is again the key but in this case the satisfactory experience is related to the reduced maintenance of this option. If the experience is not satisfactory or too limited the competent authority may choose to require more experienced staff or may refuse to accept the application if such staff cannot be found. Option (c) may be the possible alternative. Option (c) accepts that the operator either does not have satisfactory experience or has only limited experience of some maintenance.
  - 2.3. The competent authority will require an operator to enter into a contract with an appropriately approved Part-145 organisation except in those cases where the competent authority believes that it is possible to obtain sufficient satisfactorily experienced staff to provide the minimal maintenance support for option (b), in which case option (b) would apply.
  - 2.4. In respect of this paragraph, ‘experience’ means staff who have proven evidence that they were directly involved with at least line maintenance of similar aircraft types for not less than 12 months. Such experience should be demonstrated to be satisfactory. An operator is required to have enough personnel meeting the requirement of [M.A.706](#) to manage the maintenance responsibility whichever option is used.

## **AMC M.A.202 (a) Occurrence reporting**

---

M.A.202

Accountable persons or organisations should ensure that the type certificate (TC) holder receives adequate reports of occurrences for that aircraft type, to enable it to issue appropriate service instructions and recommendations to all owners or operators.

Liaison with the TC holder is recommended to establish whether published or proposed service information will resolve the problem or to obtain a solution to a particular problem.

An approved continuing airworthiness management or maintenance organisation should assign responsibility for co-ordinating action on airworthiness occurrences and for initiating any necessary further investigation and follow-up activity to a suitably qualified person with clearly defined authority and status.

In respect of maintenance, reporting a condition which endangers flight safety is normally limited to:

- serious cracks, permanent deformation, burning or serious corrosion of structure found during scheduled maintenance of the aircraft or component.
- failure of any emergency system during scheduled testing.

## **AMC M.A.202 (b) Occurrence reporting**

---

M.A.202

The reports may be transmitted by any method i.e. electronically, by post or by facsimile.

Each report should contain at least the following information:

- reporter or organisation's name and approval reference if applicable,
- information necessary to identify the subject aircraft and/or component,
- date and time relative to any life or overhaul limitation in terms of flying hours/cycles/landings etc. as appropriate,
- details of the occurrence.

AMC 20-8 General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products, Parts and Appliances provides further guidance on occurrence reporting.

## Subpart C CONTINUING AIRWORTHINESS

### **AMC M.A.301 -1- Continuing airworthiness tasks**

---

M.A.301

1. With regard to the pre-flight inspection it is intended to mean all of the actions necessary to ensure that the aircraft is fit to make the intended flight. These should typically include but are not necessarily limited to:
  - a. a walk-around type inspection of the aircraft and its emergency equipment for condition including, in particular, any obvious signs of wear, damage or leakage. In addition, the presence of all required equipment including emergency equipment should be established.
  - b. an inspection of the aircraft continuing airworthiness record system or the operators technical log as applicable to ensure that the intended flight is not adversely affected by any outstanding deferred defects and that no required maintenance action shown in the maintenance statement is overdue or will become due during the flight.
  - c. a control that consumable fluids, gases etc. uplifted prior to flight are of the correct specification, free from contamination, and correctly recorded.
  - d. a control that all doors are securely fastened.
  - e. a control that control surface and landing gear locks, pitot/static covers, restraint devices and engine/aperture blanks have been removed.
  - f. a control that all the aircraft's external surfaces and engines are free from ice, snow, sand, dust etc. and an assessment to confirm that, as the result of meteorological conditions and de-icing/anti-icing fluids having been previously applied on it, there are no fluid residues that could endanger flight safety.
  - g. Alternatively to this pre-flight assessment, when the type of aircraft and nature of operations allow for it, the buildup of residues may be controlled through scheduled maintenance inspections/cleanings identified in the approved maintenance programme.
2. Tasks such as oil and hydraulic fluid uplift and tyre inflation may be considered as part of the pre-flight inspection. The related pre-flight inspection instructions should address the procedures to determine where the necessary uplift or inflation results from an abnormal consumption and possibly requires additional maintenance action by the approved maintenance organisation or certifying staff as appropriate.
3. In the case of commercial air transport, an operator should publish guidance to maintenance and flight personnel and any other personnel performing pre-flight inspection tasks, as appropriate, defining responsibilities for these actions and, where tasks are contracted to other organisations, how their accomplishment is subject to the quality system of [M.A.712](#). It should be demonstrated to the competent authority that pre-flight inspection personnel have received appropriate training for the relevant pre-flight inspection tasks. The training standard for personnel performing the pre-flight inspection should be described in the operator's continuing airworthiness management exposition.

## **AMC M.A.301 -2- Continuing airworthiness tasks**

---

M.A.301

In the case of commercial air transport the operator should have a system to ensure that all defects affecting the safe operation of the aircraft are rectified within the limits prescribed by the approved minimum equipment list (MEL) or configuration deviation list (CDL) as appropriate. Also that such defect rectification cannot be postponed unless agreed by the operator and in accordance with a procedure approved by the competent authority.

In the case of commercial air transport or large aircraft, a system of assessment should be in operation to support the continuing airworthiness of an aircraft and to provide a continuous analysis of the effectiveness of the M.A. Subpart G approved continuing airworthiness management organisation's defect control system in use.

The system should provide for:

- a. significant incidents and defects: monitor incidents and defects that have occurred in flight and defects found during maintenance and overhaul, highlighting any that appear significant in their own right.
- b. repetitive incidents and defects: monitor on a continuous basis defects occurring in flight and defects found during maintenance and overhaul, highlighting any that are repetitive.
- c. deferred and carried forward defects: Monitor on a continuous basis deferred and carried forward defects. Deferred defects are defined as those defects reported in operational service which are deferred for later rectification. Carried forward defects are defined as those defects arising during maintenance which are carried forward for rectification at a later maintenance input.
- d. unscheduled removals and system performance: analyse unscheduled component removals and the performance of aircraft systems for use as part of the maintenance programme efficiency.

When deferring or carrying forward a defect the cumulative effect of a number of deferred or carried forward defects occurring on the same aircraft and any restrictions contained in the MEL should be considered. Whenever possible, deferred defects should be made known to the pilot/flight crew prior to their arrival at the aircraft.

## **AMC M.A.301 -3- Continuing airworthiness tasks**

---

M.A.301

The owner or the M.A. Subpart G approved continuing airworthiness management organisation as applicable should have a system to ensure that all aircraft maintenance checks are performed within the limits prescribed by the approved aircraft maintenance programme and that, whenever a maintenance check cannot be performed within the required time limit, its postponement is allowed in accordance with a procedure agreed by the appropriate competent authority.

## **AMC M.A.301 -4- Continuing airworthiness tasks**

---

[M.A.301](#)

The operator or the contracted M.A. Subpart G approved organisation as applicable should have a system to analyse the effectiveness of the maintenance programme, with regard to spares, established defects, malfunctions and damage, and to amend the maintenance programme accordingly.

## **AMC M.A.301 -5- Continuing airworthiness tasks**

---

[M.A.301](#)

Operational directives with a continuing airworthiness impact include operating rules such as extended twin-engine operations (ETOPS) / long range operations (LROPS), reduced vertical separation minima (RVSM), MNPS, all weather operations (AWOPS), RNAV, etc.

Any other continued airworthiness requirement made mandatory by the Agency includes TC related requirements such as: certification maintenance requirements (CMR), certification life limited parts, airworthiness limitations, contained in CS25 Book 1, Appendix H, paragraph H25.1, fuel tank system airworthiness limitations including Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL), etc.

## **AMC M.A.301 -7- Continuing airworthiness tasks**

---

[M.A.301](#)

An operator or a contracted M.A. Subpart G approved organisation as applicable should establish and work to a policy, which assesses non-mandatory information related to the airworthiness of the aircraft. Non mandatory information such as service bulletins, service letters and other information that is produced for the aircraft and its components by an approved design organisation, the manufacturer, the competent authority or the Agency.

## **AMC M.A.302 Aircraft Maintenance Programme**

---

[M.A.302](#)

1. The term “maintenance programme” is intended to include scheduled maintenance tasks the associated procedures and standard maintenance practises. The term “maintenance schedule” is intended to embrace the scheduled maintenance tasks alone.
2. The aircraft should only be maintained to one approved maintenance programme at a given point in time. Where an owner or operator wishes to change from one approved programme to other, a transfer check or inspection may need to be performed in order to implement the change.

3. The maintenance programme details should be reviewed at least annually. As a minimum revisions of documents affecting the programme basis need to be considered by the owner or operator for inclusion in the maintenance programme during the annual review. Applicable mandatory requirements for compliance with Part-21 should be incorporated into the owner or operator's maintenance programme as soon as possible
4. The aircraft maintenance programme should contain a preface which will define the maintenance programme contents, the inspection standards to be applied, permitted variations to task frequencies and where applicable, any procedure to manage the evolution of established check or inspection intervals. Appendix I to AMC M.A.302 provides detailed information on the contents of an approved aircraft maintenance programme.
5. Repetitive maintenance tasks derived from modifications and repairs should be incorporated into the approved maintenance programme.

## **AMC M.A.302 (a) Aircraft Maintenance Programme**

---

[M.A.302](#)

A maintenance programme may indicate that it applies to several aircraft registrations as long as the maintenance programme clearly identifies the effectivity of the tasks and procedures that are not applicable to all of the listed registrations.

## **AMC M.A.302 (d) Aircraft Maintenance Programme compliance**

---

[M.A.302](#)

1. An owner or operator's maintenance programme should normally be based upon the maintenance review board (MRB) report where applicable, the maintenance planning document (MPD), the relevant chapters of the maintenance manual or any other maintenance data containing information on scheduling. Furthermore, an owner or operator's maintenance programme should also take into account any maintenance data containing information on scheduling for components.
2. Instructions issued by the competent authority can encompass all types of instructions from a specific task for a particular aircraft to complete recommended maintenance schedules for certain aircraft types that can be used by the owner/operator directly. These instructions may be issued by the competent authority in the following cases:
  - in the absence of specific recommendations of the Type Certificate Holder.
  - to provide alternate instructions to those described in the subparagraph 1 above, with the objective of providing flexibility to the operator.
3. Where an aircraft type has been subjected to the MRB report process, an operator should normally develop the initial operator's aircraft maintenance programme based upon the MRB report.

4. Where an aircraft is maintained in accordance with an aircraft maintenance programme based upon the MRB report process, any associated programme for the continuous surveillance of the reliability, or health monitoring of the aircraft should be considered as part of the aircraft maintenance programme.
5. Aircraft maintenance programmes for aircraft types subjected to the MRB report process should contain identification cross reference to the MRB report tasks such that it is always possible to relate such tasks to the current approved aircraft maintenance programme. This does not prevent the approved aircraft maintenance programme from being developed in the light of service experience to beyond the MRB report recommendations but will show the relationship to such recommendations.
6. Some approved aircraft maintenance programmes, not developed from the MRB process, utilise reliability programmes. Such reliability programmes should be considered as a part of the approved maintenance programme.
7. Alternate and/or additional instructions to those defined in paragraphs [M.A.302\(d\)\(i\)](#) and [\(ii\)](#), proposed by the owner or the operator, may include but are not limited to the following:
  - Escalation of the interval for certain tasks based on reliability data or other supporting information. Appendix I recommends that the maintenance programme contains the corresponding escalation procedures. The escalation of these tasks is directly approved by the competent authority, except in the case of ALLs (Airworthiness Limitations), which are approved by the Agency.
  - More restrictive intervals than those proposed by the TC holder as a result of the reliability data or because of a more stringent operational environment.
  - Additional tasks at the discretion of the operator.

### **AMC M.A.302 (f) Aircraft Maintenance Programme - reliability programmes.**

#### [M.A.302](#)

1. Reliability programmes should be developed for aircraft maintenance programmes based upon maintenance steering group (MSG) logic or those that include condition monitored components or that do not contain overhaul time periods for all significant system components.
2. Reliability programmes need not be developed for aircraft not considered as large aircraft or that contain overhaul time periods for all significant aircraft system components.
3. The purpose of a reliability programme is to ensure that the aircraft maintenance programme tasks are effective and their periodicity is adequate.
4. The reliability programme may result in the escalation or deletion of a maintenance task, as well as the de-escalation or addition of a maintenance task
5. A reliability programme provides an appropriate means of monitoring the effectiveness of the maintenance programme.
6. Appendix I to AMC M.A.302 and M.B.301 (d) gives further guidance.

## **AMC M.A.304 Data for modifications and repairs**

---

M.A.304

A person or organisation repairing an aircraft or component should assess the damage against published approved repair data and the action to be taken if the damage is beyond the limits or outside the scope of such data. This could involve any one or more of the following options; repair by replacement of damaged parts, requesting technical support from the type certificate holder or from an organisation approved in accordance with Part - 21 and finally agency approval of the particular repair data.

## **AMC M.A.305 (d) Aircraft continuing airworthiness record system**

---

M.A.305

The current status of AD should identify the applicable AD including revision or amendment numbers. Where an AD is generally applicable to the aircraft or component type but is not applicable to the particular aircraft or component, then this should be identified. The AD status includes the date when the AD was accomplished, and where the AD is controlled by flight hours or flight cycles it should include the aircraft or engine or component total flight hours or cycles, as appropriate. For repetitive ADs, only the last application should be recorded in the AD status. The status should also specify which part of a multi-part directive has been accomplished and the method, where a choice is available in the AD.

The status of current modification and repairs means a list of embodied modification and repairs together with the substantiating data supporting compliance with the airworthiness requirements. This can be in the form of a Supplemental Type Certificate (STC), SB, Structural Repair Manual (SRM) or similar approved document.

The substantiating data may include:

- (a) compliance programme; and,
- (b) master drawing or drawing list, production drawings, and installation instructions; and,
- (c) engineering reports (static strength, fatigue, damage tolerance, fault analysis, etc.); and,
- (d) ground and flight test programme and results; and,
- (e) mass and balance change data; and,
- (f) maintenance and repair manual supplements; and,
- (g) maintenance programme changes and instructions for continuing airworthiness; and,
- (h) aircraft flight manual supplement.

Some gas turbine engines are assembled from modules and a true total time in service for a total engine is not kept. When owners and operators wish to take advantage of the modular design, then total time in service and maintenance records for each module is to be maintained. The continuing airworthiness records as specified are to be kept with the module and should show compliance with any mandatory requirements pertaining to that module.

## **AMC M.A.305 (d) (4) and AMC M.A.305 (h) Aircraft continuing airworthiness record system**

---

M.A.305

The term 'service life-limited components' embraces: (i) components subject to a certified life limit after which the components should be retired, and (ii) components subject to a service life limit after which the components should undergo maintenance to restore their serviceability.

The current status of service life-limited aircraft components should indicate:

- (i) for components subject to a certified life limit: the component life limitation, total number of hours, accumulated cycles or calendar time and the number of hours/cycles/time remaining before the required retirement time of the component is reached;
- (ii) for components subject to a service life limit: the component service life limit, the hours, cycles or calendar time since the component has been restored back to their service life and the remaining service (hours, cycles, calendar time) life before the components need to undergo maintenance.

Any action that alters the components' life limit (certified or service) or changes the parameter of the life limit (certified or service) should be recorded.

When the determination of the remaining life requires knowledge of the different types of aircraft/engine on which the component has previously been installed, the status of all service-life limited aircraft components should additionally include a full installation history indicating the number of hours, cycles or calendar time relevant to each installation on these different types of aircraft/engine. The indication of the type of aircraft/engine should be sufficiently detailed with regard to the required determination of remaining life.

Recommendations from the type certificate holder on the procedures to record the remaining life may be considered.

## **AMC M.A.305 (h) Aircraft continuing airworthiness record system**

---

M.A.305

When an owner/operator arranges for the relevant maintenance organisation to retain copies of the continuing airworthiness records on their behalf, the owner/operator will continue to be responsible for the retention of records. If they cease to be the owner/operator of the aircraft, they also remain responsible for transferring the records to any other person who becomes the owner/operator of the aircraft.

Keeping continuing airworthiness records in a form acceptable to the competent authority normally means in paper form or on a computer database or a combination of both methods. Records stored in microfilm or optical disc form are also acceptable. All records should remain legible throughout the required retention period.

Paper systems should use robust material, which can withstand normal handling and filing.

Computer systems should have at least one backup system, which should be updated at least within 24 hours of any maintenance. Each terminal is required to contain programme safeguards against the ability of unauthorised personnel to alter the database.

Continuing airworthiness records should be stored in a safe way with regard to damage, alteration and theft. Computer backup discs, tapes etc., should be stored in a different location from that containing the current working discs, tapes, etc. and in a safe environment. Reconstruction of lost or destroyed records can be done by reference to other records which reflect the time in service, research of records maintained by repair facilities and reference to records maintained by individual mechanics etc. When these things have been done and the record is still incomplete, the owner/operator may make a statement in the new record describing the loss and establishing the time in service based on the research and the best estimate of time in service. The reconstructed records should be submitted to the competent authority for acceptance. The competent authority may require the performance of additional maintenance if not satisfied with the reconstructed records.

## **AMC M.A.305 (h) 6- Aircraft continuing airworthiness record system**

---

[M.A.305](#)

For the purpose of this paragraph, a “component vital to flight safety” means a component that includes certified life limited parts or is subject to airworthiness limitations or a major component such as, undercarriage or flight controls.

## **AMC M.A.306 (a) Operators technical log system**

---

[M.A.306](#)

For commercial air transport the operator’s aircraft technical log is a system for recording defects and malfunctions during the aircraft operation and for recording details of all maintenance carried out on an aircraft between scheduled base maintenance visits. In addition, it is used for recording flight safety and maintenance information the operating crew need to know.

Cabin or galley defects and malfunctions that affect the safe operation of the aircraft or the safety of its occupants are regarded as forming part of the aircraft log book where recorded by another means.

The operator’s aircraft technical log system may range from a simple single section document to a complex system containing many sections but in all cases it should include the information specified for the example used here which happens to use a 5 section document / computer system:

**Section 1** should contain details of the registered name and address of the operator the aircraft type and the complete international registration marks of the aircraft.

**Section 2** should contain details of when the next scheduled maintenance is due, including, if relevant any out of phase component changes due before the next maintenance check. In addition

this section should contain the current certificate of release to service (CRS), for the complete aircraft, issued normally at the end of the last maintenance check.

NOTE: The flight crew do not need to receive such details if the next scheduled maintenance is controlled by other means acceptable to the competent authority.

**Section 3** should contain details of all information considered necessary to ensure continued flight safety. Such information includes:

- i. the aircraft type and registration mark.
- ii. the date and place of take-off and landing.
- iii. the times at which the aircraft took off and landed.
- iv. the running total of flying hours, such that the hours to the next schedule maintenance can be determined. The flight crew does not need to receive such details if the next scheduled maintenance is controlled by other means acceptable to the competent authority.
- v. details of any failure, defect or malfunction to the aircraft affecting airworthiness or safe operation of the aircraft including emergency systems, and any failure, defect or malfunctions in the cabin or galleys that affect the safe operation of the aircraft or the safety of its occupants that are known to the commander. Provision should be made for the commander to date and sign such entries, including, where appropriate, the nil defect state for continuity of the record. Provision should be made for a CRS following rectification of a defect or any deferred defect or maintenance check carried out. Such a certificate appearing on each page of this section should readily identify the defect(s) to which it relates or the particular maintenance check as appropriate.

It is acceptable to use an alternate abbreviated certificate of release to service consisting of the statement 'Part-145 release to service' instead of the full certification statement specified in AMC 145.A.50(b) paragraph 1. When the alternate abbreviated certificate of release to service is used, the introductory section of the technical log should include an example of the full certification statement from AMC 145.A.50(b) paragraph 1.

- vi. the quantity of fuel and oil uplifted and the quantity of fuel available in each tank, or combination of tanks, at the beginning and end of each flight; provision to show, in the same units of quantity, both the amount of fuel planned to be uplifted and the amount of fuel actually uplifted; provision for the time when ground de-icing and/or anti-icing was started and the type of fluid applied, including mixture ratio fluid/water and any other information required by the operator's procedures in order to allow the assessment on whether inspections for and/or elimination of de-icing/anti-icing fluid residues that could endanger flight safety are required.
- vii. the pre-flight inspection signature.

In addition to the above it may be necessary to record the following supplementary information:

- the time spent in particular engine power ranges where use of such engine power affects the life of the engine or engine module
- the number of landings where landings affect the life of an aircraft or aircraft component.
- flight cycles or flight pressure cycles where such cycles affect the life of an aircraft or aircraft component.

NOTE 1: Where Section 3 is of the multi-sector 'part removable' type then such 'part removable' sections should contain all of the foregoing information where appropriate.

NOTE 2: Section 3 should be designed so that one copy of each page may remain on the aircraft and one other copy may be retained on the ground until completion of the flight to which it relates.

NOTE 3: Section 3 lay-out should be divided to show clearly what is required to be completed after flight and what is required to be completed in preparation for the next flight

**Section 4** should contain details of all deferred defects that affect or may affect the safe operation of the aircraft and should therefore be known to the aircraft commander. Each page of this section should be pre-printed with the operator's name and page serial number and make provision for recording the following:

- i. a cross reference for each deferred defect such that the original defect can be identified in the particular section 3 sector record page.
- ii. the original date of occurrence of the defect deferred.
- iii. brief details of the defect.
- iv. details of the eventual rectification carried out and its CRS or a clear cross-reference back to the document that contains details of the eventual rectification.

**Section 5** should contain any necessary maintenance support information that the aircraft commander needs to know. Such information would include data on how to contact maintenance engineering if problems arise whilst operating the routes etc.

## **AMC M.A.306 (b) Operators technical log system**

---

[M.A.306](#)

The aircraft technical log system can be either a paper or computer system or any combination of both methods acceptable to the competent authority.

In case of a computer system, it should contain programme safeguards against the ability of unauthorised personnel to alter the database.

## **AMC M.A.307 (a) Transfer of aircraft continuing airworthiness records**

---

[M.A.307](#)

Where an owner/operator terminates his operation, all retained continuing airworthiness records should be passed on to the new owner/operator or stored.

A "permanent transfer" does not generally include the dry lease-out of an aircraft when the duration of the lease agreement is less than 6 months. However the competent authority should be satisfied that all continuing airworthiness records necessary for the duration of the lease agreement are transferred to the lessee or made accessible to them.

## Subpart D MAINTENANCE STANDARDS

### **AMC M.A.401 (b) Maintenance data**

---

M.A.401

1. Except as specified in sub-paragraph 2, each person or organisation performing aircraft maintenance should have access to and use:
  - a. all maintenance related Parts and associated AMC's, together with the maintenance related guidance material,
  - b. all applicable maintenance requirements and notices such as competent authority standards and specifications that have not been superseded by a requirement, procedure or directive,
  - c. all applicable airworthiness directives,
  - d. the appropriate sections of the aircraft maintenance programme, aircraft maintenance manual, repair manual, supplementary structural inspection document, corrosion control document, service bulletins, service sheets modification leaflets, non destructive inspection manual, parts catalogue, type certificate data sheets as required for the work undertaken and any other specific document issued by the type certificate or supplementary type certificate holder's maintenance data, except that in the case of operator or customer provided maintenance data it is not necessary to hold such provided data when the work order is completed.
2. In addition to sub-paragraph 1, for components each organisation performing aircraft maintenance should hold and use the appropriate sections of the vendor maintenance and repair manual, service bulletins and service letters plus any document issued by the type certificate holder as maintenance data on whose product the component may be fitted when applicable, except that in the case of operator or customer provided maintenance data it is not necessary to hold such provided data when the work order is completed.

### **AMC M.A.401(c) Maintenance data**

---

M.A.401

1. Data being made available to personnel maintaining aircraft means that the data should be available in close proximity to the aircraft or component being maintained, for mechanics and certifying staff to perform maintenance.
2. Where computer systems are used, the number of computer terminals should be sufficient in relation to the size of the work programme to enable easy access, unless the computer system can produce paper copies. Where microfilm or microfiche readers/printers are used, a similar requirement is applicable.

3. Maintenance tasks should be transcribed onto the work cards or worksheets and subdivided into clear stages to ensure a record of the accomplishment of the maintenance task. Of particular importance is the need to differentiate and specify, when relevant, disassembly, accomplishment of task, reassembly and testing. In the case of a lengthy maintenance task involving a succession of personnel to complete such task, it may be necessary to use supplementary work cards or worksheets to indicate what was actually accomplished by each individual person. A worksheet or work card system should refer to particular maintenance tasks.
4. The workcard/worksheet system may take the form of, but is not limited to, the following:
  - a format where the mechanic writes the defect and the maintenance action taken together with information of the maintenance data used, including its revision status,
  - an aircraft log book that contains the reports of defects and the actions taken by authorised personnel together with information of the maintenance data used, including its revision status,
  - for maintenance checks, the checklist issued by the manufacturer (i.e., 100H checklist, Revision 5, Items 1 through 95).
5. Maintenance data should be kept up to date by:
  - subscribing to the applicable amendment scheme,
  - checking that all amendments are being received,
  - monitoring the amendment status of all data.

## **AMC M.A.402 (a) Performance of maintenance**

---

[M.A.402](#)

1. When working outside the scope of an approved maintenance organisation personnel not authorised to issue a CRS should work under the supervision of certifying personnel. They may only perform maintenance that their supervisor is authorised to release, if the supervisor personally observes the work being carried out to the extent necessary to ensure that it is being done properly and if the supervisor is readily available, in person, for consultation. In this case licensed engineers should ensure that each person maintaining an aircraft or component has had appropriate training or relevant previous experience and is capable of performing the task required, and that personnel who carry out specialised tasks such as welding are qualified in accordance with an officially recognised standard.
2. In the case of limited Pilot-owner maintenance as specified in [M.A.803](#), any person maintaining an aircraft which they own or jointly own, provided they hold a valid pilot licence with the appropriate type or class rating, may perform the limited Pilot-owner maintenance tasks in accordance with Appendix VIII of Annex I (Part-M) of Regulation (EC) No 2042/2003.
3. The general maintenance and inspection standards applied to individual maintenance tasks should meet the recommended standards and practices of the organisation responsible for the type design which are normally published in the maintenance manuals.

In the absence of maintenance and inspection standards published by the organisation responsible for the type design maintenance personnel should refer to the relevant aircraft airworthiness standards and procedures published or used as guidance by the Agency or the competent authority. The maintenance standards used should contain methods, techniques and practices acceptable to the Agency or competent authority for the maintenance of aircraft and its components.

#### 4. Independent inspections

- 4.1. The manufacturer's instructions for continued airworthiness should be followed when determining the need for an independent inspection.
- 4.2. In the absence of maintenance and inspection standards published by organization responsible for the type design, maintenance tasks that involve the assembly or any disturbance of a control system that, if errors occurred, could result in a failure, malfunction, or defect endangering the safe operation of the aircraft should be considered as flight safety sensitive maintenance tasks needing an independent inspection. A control system is an aircraft system by which the flight path, attitude, or propulsive force of the aircraft is changed, including the flight, engine and propeller controls, the related system controls and the associated operating mechanisms.
- 4.3. Independent inspections should be carried out by at least two persons, to ensure correct assembly, locking and sense of operation. A technical record of the inspections should contain the signatures of both persons before the relevant CRS is issued.
  - 4.3.1. An independent inspection is an inspection first made by an authorised person signing the maintenance release who assumes full responsibility for the satisfactory completion of the work, before being subsequently inspected by a second independent competent person who attests to the satisfactory completion of the work recorded and that no deficiencies have been found.
  - 4.3.2. The second independent competent person is not issuing a maintenance release therefore is not required to hold certification privileges. However they should be suitably qualified to carry out the inspection.
- 4.4. When work is being done under the control of an approved maintenance organization the organisation should have procedures to demonstrate that the signatories have been trained and have gained experience on the specific control systems being inspected.
- 4.5. When work is being undertaken by an independent [M.A.801](#) (b) 2 certifying staff, the qualifications and experience of the second independent competent person should be directly assessed by the person certifying for the maintenance, taking into account the individual's training and experience. It should not be acceptable for the certifying staff signing the release to show the person performing the independent inspection how to perform the inspection at the time the work is completed.
- 4.6. In summary the following maintenance tasks should primarily be considered when inspecting aircraft control systems that have been disturbed:
  - installation, rigging and adjustment of flight controls.
  - installation of aircraft engines, propellers and rotors.
  - overhaul, calibration or rigging of components such as engines, propellers, transmissions and gearboxes.

Consideration should also be given to:

- previous experience of maintenance errors, depending on the consequences of the failure.
- information arising from an 'occurrence reporting system'

4.7. When checking control systems that have undergone maintenance the person signing the maintenance release and the person performing the independent check should consider the following points independently:

- all those parts of the system that have actually been disconnected or disturbed should be inspected for correct assembly and locking.
- the system as a whole should be inspected for full and free movement over the complete range.
- cables should be tensioned correctly with adequate clearance at secondary stops.
- the operation of the control system as a whole should be observed to ensure that the controls are operating in the correct sense.
- if the control system is duplicated to provide redundancy, each system should be checked separately.
- if different control systems are interconnected so that they affect each other, all the interactions should be checked through the full range of the applicable controls.

## **AMC M.A.402 (b) Performance of maintenance**

---

[M.A.402](#)

When performing maintenance, personnel are required to use the tools, equipment and test apparatus necessary to ensure completion of work in accordance with accepted maintenance and inspection standards. Inspection, service or calibration on a regular basis should be in accordance with the equipment manufacturers' instructions. All tools requiring calibration should be traceable to an acceptable standard.

If the organisation responsible for the type design involved recommends special equipment or test apparatus, personnel should use the recommended equipment or apparatus or equivalent equipment accepted by the competent authority.

All work should be performed using materials of such quality and in a manner, that the condition of the aircraft or its components after maintenance will be at least equal to its original or modified condition (with regard to aerodynamic function, structural strength, resistance to vibration, deterioration and any other qualities affecting airworthiness).

## **AMC M.A.402 (d) Performance of maintenance**

---

M.A.402

The working environment should be appropriate for the maintenance task being performed such that the effectiveness of personnel is not impaired.

- (a) Temperature should be maintained such that personnel can perform the required tasks without undue discomfort.
- (b) Airborne contamination (e.g. dust, precipitation, paint particles, filings) should be kept to a minimum to ensure aircraft/components surfaces are not contaminated, if this is not possible all susceptible systems should be sealed until acceptable conditions are reestablished.
- (c) Lighting should be adequate to ensure each inspection and maintenance task can be performed effectively.
- (d) Noise levels should not be allowed to rise to the level of distraction for inspection staff or if this is not possible inspection staff should be provided with personnel equipment to reduce excessive noise.

## **AMC M.A.402 (e) Performance of maintenance**

---

M.A.402

Facilities should be provided appropriate for all planned maintenance. This may require aircraft hangars that are both available and large enough for the planned maintenance.

Aircraft component workshops should be large enough to accommodate the components that are planned to be maintained.

Protection from inclement weather means the hangar or component workshop structures should be to a standard that prevents the ingress of rain, hail, ice, snow, wind and dust etc.

## **AMC M.A.403 (b) Aircraft defects**

---

M.A.403

An assessment of both the cause and any potentially hazardous effect of any defect or combination of defects that could affect flight safety should be made in order to initiate any necessary further investigation and analysis necessary to identify the root cause of the defect.

## **AMC M.A.403 (d) Aircraft defects**

---

M.A.403

All deferred defects should be made known to the pilot/flight crew, whenever possible, prior to their arrival at the aircraft.

Deferred defects should be transferred on to worksheets at the next appropriate maintenance check, and any deferred defect which is not rectified during the maintenance check, should be re-entered on to a new deferred defect record sheet. The original date of the defect should be retained.

The necessary components or parts needed for the rectification of defects should be made available or ordered on a priority basis, and fitted at the earliest opportunity.

## Subpart E COMPONENTS

### AMC M.A.501 (a) - Installation

---

M.A.501

1. To ensure a component is in a satisfactory condition, the person referred to under [M.A.801](#) or the approved maintenance organisation should perform checks and verifications.
2. Performance of above checks and verifications should take place before the component is installed on the aircraft.
3. The following list, though not exhaustive, contains typical checks to be performed:
  - (a) verify the general condition of components and their packaging in relation to damages that could affect the integrity of the components;
  - (b) verify that the shelf life of the component has not expired;
  - (c) verify that items are received in the appropriate package in respect of the type of component: e.g. correct ATA 300 or electrostatic sensitive devices packaging, when necessary;
  - (d) verify that component has all plugs and caps appropriately installed to prevent damage or internal contamination. Tape should not be used to cover electrical connections or fluid fittings/openings because adhesive residues can insulate electrical connections and contaminate hydraulic or fuel units.
4. The purpose of the EASA Form 1 (see also Part-M Appendix II) is to release components after manufacture and to release maintenance work carried out on such components under the approval of a competent authority and to allow components removed from one aircraft/component to be fitted to another aircraft/ component.
5. For the purpose of Part-M, a document equivalent to an EASA Form 1 may be:
  - (a) a release document issued by an organisation under the terms of a bilateral agreement signed by the European Community;
  - (b) a release document issued by an organisation approved under the terms of a JAA maintenance bilateral agreement until superseded by the corresponding agreement signed by the European Community;
  - (c) a JAA Form One issued prior to 28 November 2004 by a JAR 145 organisation approved by a JAA Full Member State;
  - (d) in the case of new aircraft components that were released from manufacturing prior to the Part--21 compliance date the component should be accompanied by a JAA Form One issued by a JAR 21 organisation approved by a JAA Full Member Authority and within the JAA mutual recognition system;
  - (e) a JAA Form One issued prior to 28 September 2005 by a production organization approved by a competent authority in accordance with its national regulations;

- (f) a JAA Form One issued prior to 28 September 2008 by a maintenance organization approved by a competent authority in accordance with its national regulations;
  - (g) a release document acceptable to a competent authority according to the provisions of a bilateral agreement between the competent authority and a third country until superseded by the corresponding agreement signed by the European Community. This provision is valid provided the above agreements between the competent authority and a third country are notified to the Commission and to the other competent authorities in accordance with Article 9 of Regulation (EC) No 1592/2002.
  - (h) a release document issued under the conditions described in Article 4, point 4 of Regulation (EC) No 2042/2003;
  - (i) paragraphs (f) and (g) do not apply to the Part-145 maintenance environment.
6. Any item in storage without an EASA Form 1 or equivalent cannot be installed on aircraft registered in a Member State unless an EASA Form 1 is issued for such item by an appropriately approved maintenance organisation in accordance with AMC M.A.613 (a)

## **AMC M.A.501 (b) – Installation**

---

[M.A.501](#)

1. The EASA Form 1 identifies the airworthiness status of an aircraft component. Block 12 "Remarks" on the EASA Form 1 in some cases contains vital airworthiness related information (see also Part-M Appendix II) which may need appropriate and necessary actions.
2. The fitment of a replacement components should only take place when the person referred to in [M.A.801](#) or the M.A. Subpart F or Part-145 maintenance organisation is satisfied that such components/material meet required standards in respect of manufacture or maintenance, as appropriate.
3. The person referred to under [M.A.801](#) or the M.A. Subpart F or Part-145 approved maintenance organisation should be satisfied that the component in question meets the approved data/standard, such as the required design and modification standards. This may be accomplished by reference to the (S)TC holder or manufacturer's parts catalogue or other approved data (i.e. Service Bulletin). Care should also be taken in ensuring compliance with applicable ADs and the status of any service life limited parts fitted to the aircraft component.

## **AMC M.A.501(c) – Installation**

---

[M.A.501](#)

1. Standard parts are:
  - (a) Parts manufactured in complete compliance with an established industry, Agency, competent authority or other Government specification which includes design, manufacturing, test and acceptance criteria, and uniform identification requirements. The specification should include all information necessary to produce and verify conformity of the part. It should be published

so that any party may manufacture the part. Examples of specifications are National Aerospace Standards (NAS), Army-Navy Aeronautical Standard (AN), Society of Automotive Engineers (SAE), SAE Sematec, Joint Electron Device Engineering Council, Joint Electron Tube Engineering Council, and American National Standards Institute (ANSI), EN Specifications etc...

- (b) For sailplanes and powered sailplanes, non-required instruments and/or equipment certified under the provision of CS 22.1301(b), if those instruments or equipment, when installed, functioning, functioning improperly or not functioning at all, do not in itself, or by its effect upon the sailplane and its operation, constitute a safety hazard. "Required" in the term "non-required" as used above means required by the applicable airworthiness code (CS 22.1303, 22.1305 and 22.1307) or required by the relevant operating regulations and the applicable Rules of the Air or as required by Air Traffic Management (e.g. a transponder in certain controlled airspace). Examples of equipment which can be considered standard parts are electrical variometers, bank/slip indicators ball type, total energy probes, capacity bottles (for variometers), final glide calculators, navigation computers, data logger / barograph / turnpoint camera, bug-wipers and anti-collision systems. Equipment which must be approved in accordance to the airworthiness code shall comply with the applicable ETSO or equivalent and is not considered a standard part (e.g. oxygen equipment).
2. To designate a part as a standard part the TC holder may issue a standard parts manual accepted by the competent authority of original TC holder or may make reference in the parts catalogue to a national/international specification (such as a standard diode/capacitor etc) not being an aviation only specification for the particular part.
  3. Documentation accompanying standard parts should clearly relate to the particular parts and contain a conformity statement plus both the manufacturing and supplier source. Some material is subject to special conditions such as storage condition or life limitation etc. and this should be included on the documentation and / or material packaging.
  4. An EASA Form 1 or equivalent is not normally issued and therefore none should be expected.

## **AMC M.A.501 (d) – Installation**

---

**M.A.501**

1. Consumable material is any material which is only used once, such as lubricants, cements, compounds, paints, chemicals dyes and sealants etc.
2. Raw material is any material that requires further work to make it into a component part of the aircraft such as metals, plastics, wood, fabric etc.
3. Material both raw and consumable should only be accepted when satisfied that it is to the required specification. To be satisfied, the material and or its packaging should be marked with the specification and where appropriate the batch number.
4. Documentation accompanying all material should clearly relate to the particular material and contain a conformity statement plus both the manufacturing and supplier source. Some material is subject to special conditions such as storage condition or life limitation etc. and this should be included on the documentation and / or material packaging.

5. EASA form 1 or equivalent should not be issued for such material and therefore none should be expected. The material specification is normally identified in the (S)TC holder's data except in the case where the Agency or the competent authority has agreed otherwise.
6. Items purchased in batches (fasteners etc.) should be supplied in a package. The packaging should state the applicable specification/standard, P/N, batch number and the quantity of the items. The documentation accompanying the material should contain the applicable specification/standard, P/N, batch number, supplied quantity, and the manufacturing sources. If the material is acquired from different batches, acceptance documentation for each batch should be supplied.

## **AMC M.A.502 Component maintenance**

---

[M.A.502](#)

Component removal from and installation on an aircraft is considered to be aircraft maintenance and not component maintenance. As a consequence, [M.A.502](#) requirements do not apply to this case.

## **AMC M.A.502(b) and (c) Component maintenance**

---

[M.A.502](#)

[M.A.502](#)(b) and (c) allow the performance of certain component maintenance, in accordance with component maintenance data, to maintenance organisations not holding the corresponding B/C rating and to independent certifying staff, subject to the agreement of:

- The authority responsible for the oversight of the maintenance organisation (refer to M.1, paragraph 2 for M.A. Subpart F maintenance organisations, or to 145.1 for Part-145 maintenance organisations), or,
- The authority of the Member State of registry in the case of maintenance performed by independent certifying staff.

This should only be permitted by the competent authority in the case of simple component maintenance, where the competent authority is satisfied that the certifying staff are appropriately qualified and the proper tooling and facilities are available. It is important to note that for more complex component maintenance, special qualifications may be required and it is not enough with holding a Part-66 aircraft maintenance license.

## **AMC M.A.504 (a) - Control of unserviceable components**

---

[M.A.504](#)

A component continues to be unserviceable until a decision is taken pursuant to AMC M.A.605 (c) 6

## **AMC M.A.504 (b) - Control of unserviceable components**

---

M.A.504

1. [M.A.801\(b\)\(2\)](#) and [M.A.801\(c\)](#) certifying staff or the Section A Subpart F/Part-145 approved maintenance organisation performing maintenance should ensure proper identification of any unserviceable components.
2. The unserviceable status of the component should be clearly declared on a tag together with the component identification data and any information useful to define actions necessary to be taken. Such information should state, as applicable, in service times, maintenance status, preservation status, failures, defects or malfunctions reported or detected exposure to adverse environmental conditions, if the component has been involved in or affected by an accident/incident. Means should be provided to prevent unwanted separation of this tag from the component.
3. [M.A.801\(b\)\(2\)](#) and [M.A.801\(c\)](#) certifying staff performing aircraft maintenance should send, with the agreement of the aircraft owner/lessee, any unserviceable component to a maintenance organisation approved under Section A Subpart F or Part-145 for controlled storage, or transfer the custody of the component to the owner itself under the conditions specified in [M.A.504\(b\)](#).

“A secure location under the control of an approved maintenance organisation” means a secure location for which security is the responsibility of the approved maintenance organisation. This may include facilities established by the approved maintenance organisation at locations different from the main maintenance facilities. These locations should be identified in the relevant procedures of the approved maintenance organisation.

## **AMC M.A.504 (c) - Control of unserviceable components – unsalvageable components**

---

M.A.504

1. The following types of components should typically be classified as unsalvageable:
  - (a) components with non-repairable defects, whether visible or not to the naked eye;
  - (b) components that do not meet design specifications, and cannot be brought into conformity with such specifications;
  - (c) components subjected to unacceptable modification or rework that is irreversible;
  - (d) certified life-limited parts that have reached or exceeded their certified life limits, or have missing or incomplete records;
  - (e) components that cannot be returned to airworthy condition due to exposure to extreme forces, heat or adverse environment;
  - (f) components for which conformity with an applicable airworthiness directive cannot be accomplished;
  - (g) components for which continuing airworthiness records and/or traceability to the manufacturer can not be retrieved.

2. It is common practice for possessors of aircraft components to dispose of unsalvageable components by selling, discarding, or transferring such items. In some instances, these items have reappeared for sale and in the active parts inventories of the aviation community. Misrepresentation of the status of components and the practice of making such items appear serviceable has resulted in the use of unsalvageable nonconforming components. Therefore organisations disposing of unsalvageable aircraft components should consider the possibility of such components later being misrepresented and sold as serviceable components. Caution should be exercised to ensure that unsalvageable components are disposed of in a manner that does not allow them to be returned to service.

## **AMC M.A.504 (d) 2 - Control of unserviceable components**

---

M.A.504

1. Mutilation should be accomplished in such a manner that the components become permanently unusable for their original intended use. Mutilated components should not be able to be reworked or camouflaged to provide the appearance of being serviceable, such as by re-plating, shortening and re-threading long bolts, welding, straightening, machining, cleaning, polishing, or repainting.
2. Mutilation may be accomplished by one or a combination of the following procedures:
  - (a) grinding,
  - (b) burning,
  - (c) removal of a major lug or other integral feature,
  - (d) permanent distortion of parts,
  - (e) cutting a hole with cutting torch or saw,
  - (f) melting,
  - (g) sawing into many small pieces,
  - (h) any other method accepted by the competent authority or the Agency on a case by case basis.
3. The following procedures are examples of mutilation that are often less successful because they may not be consistently effective:
  - (a) stamping or vibro-etching,
  - (b) spraying with paint,
  - (c) small distortions, incisions or hammer marks,
  - (d) identification by tag or markings,
  - (e) drilling small holes,
  - (f) sawing in two pieces only.
4. Since manufacturers producing approved aircraft components should maintain records of serial numbers for "retired" certified life-limited or other critical components, the organisation that mutilates a component should provide the original manufacturer with the data plate and/or serial number and final disposition of the component.

## **AMC M.A.504 (e) - Control of unserviceable components**

---

M.A.504

A maintenance organisation may choose, in agreement with the component's owner, to release an unsalvageable component for legitimate non-flight uses, such as for training and education, research and development. In such instances, mutilation may not be appropriate. The following methods should be used to prevent the component re-entering the aviation supply system:

- (a) permanently marking or stamping the component, as "NOT SERVICEABLE." (Ink stamping is not an acceptable method);
- (b) removing original part number identification;
- (c) removing data plate identification;
- (d) maintaining a tracking or accountability system, by serial number or other individualised data, to record transferred unsalvageable aircraft component;
- (e) including written procedures concerning disposal of such components in any agreement or contract transferring such components.

NOTE: Unsalvageable components should not be released to any person or organization that is known to return unsalvageable components back into the aviation supply system, due to the potential safety threat.

## Subpart F MAINTENANCE ORGANISATION

### **AMC M.A.601 Scope**

---

[M.A.601](#)

An approved maintenance organisation may be approved to maintain aircraft/aircraft components not type certificated by the Agency.

### **AMC M.A.602 Application**

---

[M.A.602](#)

An application should be made on an EASA Form 2 (Appendix IX to AMC M.A.602 and AMC M.A.702) or equivalent acceptable to the competent authority.

The EASA Form 2 is valid for the application for M.A. Subpart F, Part-145 and M.A. Subpart G organisations. Organisations applying for several approvals may do so by using a single EASA Form 2.

## AMC M.A.603 (a) Extent of Approval

M.A.603

The following table identifies the ATA specification 2200 chapter for the category C component rating.

CLASS	RATING	ATA CHAPTERS
COMPONENTS OTHER THAN COMPLETE ENGINES OR APUs	C1 Air Cond & Press	21
	C2 Auto Flight	22
	C3 Comms and Nav	23 – 34
	C4 Doors - Hatches	52
	C5 Electrical Power & Lights	24 – 33
	C6 Equipment	25 – 38 – 44 – 45 – 50
	C7 Engine – APU	49 – 71 – 72 – 73 – 74 – 75 – 76 – 77 – 78 – 79 – 80 – 81 – 82 – 83
	C8 Flight Controls	27 – 55 – 57.40 – 57.50 – 57.60 – 57.70
	C9 Fuel	28 – 47
	C10 Helicopters - Rotors	62 – 64 – 66 – 67
	C11 Helicopter - Trans	63 – 65
	C12 Hydraulic Power	29
	C13 Indicating/Recording Systems	31 – 42 – 46
	C14 Landing Gear	32
	C15 Oxygen	35
	C16 Propellers	61
	C17 Pneumatic & Vacuum	36 – 37
	C18 Protection ice/rain/fire	26 – 30
	C19 Windows	56
	C20 Structural	53 – 54 – 57.10 – 57.20 – 57.30
	C21 Water Ballast	41
	C22 Propulsion Augmentation	84

## AMC M.A.603 (c) Extent of approval

---

M.A.603

1. The agreement by the competent authority for the fabrication of parts by the approved maintenance organisation should be formalised through the approval of a detailed procedure in the maintenance organisation manual. This AMC contains principles and conditions to be taken into account for the preparation of an acceptable procedure.
2. Fabrication, inspection, assembly and test should be clearly within the technical and procedural capability of the approved maintenance organisation.
3. The approved data necessary to fabricate the part are those approved either by the Agency, the TC holder, Part-21 design organisation approval holder, or STC holder.
4. Items fabricated by an approved maintenance organisation may only be used by that organisation in the course of overhaul, maintenance, modifications, or repair of aircraft or components undergoing work within its own facility. The permission to fabricate does not constitute approval for manufacture, or to supply externally and the parts do not qualify for certification on EASA Form 1. This also applies to the bulk transfer or surplus inventory, in that locally fabricated parts are physically segregated and excluded from any delivery certification.
5. Fabrication of parts, modification kits etc for onward supply and/or sale may not be conducted under a M.A. Subpart F approval.
6. The data specified in paragraph 3 may include repair procedures involving the fabrication of parts. Where the data on such parts is sufficient to facilitate fabrication, the parts may be fabricated by an approved maintenance organisation. Care should be taken to ensure that the data include details of part numbering, dimensions, materials, processes, and any special manufacturing techniques, special raw material specification or/and incoming inspection requirement and that the approved organisation has the necessary capability. That capability should be defined by way of maintenance organisation manual content. Where special processes or inspection procedures are defined in the approved data which are not available at the approved maintenance organisation, that organisation can not fabricate the part unless the TC/STC-holder gives an approved alternative.
7. Examples of fabrication under the scope of an M.A. Subpart F approval can include but are not limited to the following:
  - (a) fabrication of bushes, sleeves and shims,
  - (b) fabrication of secondary structural elements and skin panels,
  - (c) fabrication of control cables,
  - (d) fabrication of flexible and rigid pipes,
  - (e) fabrication of electrical cable looms and assemblies,
  - (f) formed or machined sheet metal panels for repairs.

Note: It is not acceptable to fabricate any item to pattern unless an engineering drawing of the item is produced which includes any necessary fabrication processes and which is accepted to the competent authority.

8. Where a TC-holder or an approved production organisation is prepared to make available complete data which is not referred to in aircraft manuals or service bulletins but provides manufacturing drawings for items specified in parts lists, the fabrication of these items is not considered to be within the scope of an M.A. Subpart F approval unless agreed otherwise by the competent authority in accordance with a procedure specified in the maintenance organisation manual.
9. Inspection and Identification.

Any locally fabricated part should be subject to an inspection stage before, separately, and preferably independently from, any inspection of its installation. The inspection should establish full compliance with the relevant manufacturing data, and the part should be unambiguously identified as fit for use by stating conformity to the approved data. Adequate records should be maintained of all such fabrication processes including heat treatment and the final inspections. All parts, excepting those with inadequate space, should carry a part number which clearly relates it to the manufacturing/inspection data.

Additional to the part number the approved maintenance organisation's identity should be marked on the part for traceability purposes.

## **AMC M.A.604 Maintenance organisation manual**

---

[M.A.604](#)

1. Appendix IV to this AMC provides an outline of the format of an acceptable maintenance organisation manual for a small organisation with less than 10 maintenance staff.
2. The maintenance organisation exposition as specified in Part-145 provides an outline of the format of an acceptable maintenance organisation manual for larger organisations with more than 10 maintenance staff, dependent upon the complexity of the organisation.

## **AMC M.A.605 (a) Facilities**

---

[M.A.605](#)

1. Where a hangar is not owned by the M.A. Subpart F organisation, it may be necessary to establish proof of tenancy. In addition, sufficiency of hangar space to carry out planned maintenance should be demonstrated by the preparation of a projected aircraft hangar visit plan relative to the aircraft maintenance programme. The aircraft hangar visit plan should be updated on a regular basis.

Protection from the weather elements relates to the normal prevailing local weather elements that are expected throughout any twelve-month period. Aircraft hangar and aircraft component workshop structures should be to a standard that prevents the ingress of rain, hail, ice, snow, wind and dust etc. Aircraft hangar and aircraft component workshop floors should be sealed to minimise dust generation.

2. Aircraft maintenance staff should be provided with an area where they may study maintenance instructions and complete continuing airworthiness records in a proper manner.

## **AMC M.A.605 (b) Facilities**

---

M.A.605

It is acceptable to combine any or all of the office accommodation requirements into one office subject to the staff having sufficient room to carry out assigned tasks.

## **AMC M.A.605 (c) Facilities**

---

M.A.605

1. Storage facilities for serviceable aircraft components should be clean, wellventilated and maintained at an even dry temperature to minimize the effects of condensation. Manufacturer's storage recommendations should be followed for those aircraft components identified in such published recommendations.
2. Adequate storage racks should be provided and strong enough to hold aircraft components and provide sufficient support for large aircraft components such that the component is not damaged during storage.
3. All aircraft components, wherever practicable, should remain packaged in their protective material to minimize damage and corrosion during storage. A shelf life control system should be utilized and identity tags used to identify components.
4. Segregation means storing unserviceable components in a separate secured location from serviceable components.
5. Segregation and management of any unserviceable component should be ensured according to the pertinent procedure approved to that organisation.
6. Procedures should be defined by the organisation describing the decision process for the status of unserviceable components. This procedure should identify at least the following:
  - role and responsibilities of the persons managing the decision process;
  - description of the decision process to chose between maintaining, storing or mutilating a component;
  - traceability of decision
7. Once unserviceable components or materials have been identified as unsalvageable in accordance with [M.A.504](#) (c), the organisation should establish secure areas in which to segregate such items and to prevent unauthorised access. Unsalvageable components should be managed through a procedure to ensure that these components receive the appropriate final disposal according to [M.A.504](#) (d) or (e). The person responsible for the implementation of this procedure should be identified.

## **AMC M.A.606 (a) Personnel requirements**

---

M.A.606

With regard to the accountable manager, it is normally intended to mean the chief executive officer of the maintenance organisation approved under M.A. Subpart F, who by virtue of position has overall (including in particular financial) responsibility for running the organisation. The accountable manager may be the accountable manager for more than one organisation and is not required to be necessarily knowledgeable on technical matters. When the accountable manager is not the chief executive officer, the competent authority will need to be assured that such an accountable manager has direct access to chief executive officer and has a sufficiency of maintenance funding allocation.

## **AMC M.A.606 (b) Personnel requirements**

---

M.A.606

1. Dependent upon the size of the organisation, the functions may be subdivided under individual managers or combined in any number of ways.
2. The maintenance organisation should have, dependent upon the extent of approval, an aircraft maintenance manager, a workshop manager all of whom should report to the accountable manager. In small maintenance organisations any manager may also be the accountable manager, and may also be the aircraft maintenance manager or the workshop manager.
3. The aircraft maintenance manager is responsible for ensuring that all maintenance required to be carried out, plus any defect rectification carried out during aircraft maintenance, is carried out to the design and quality standards specified in this Part. The aircraft maintenance manager is also responsible for any corrective action resulting from the [M.A.616](#) organisational review.
4. The workshop manager is responsible for ensuring that all work on aircraft components is carried out to the standards specified in this Part and also responsible for any corrective action resulting from the [M.A.616](#) organisational review.
5. Notwithstanding the example sub-paragraphs 2 - 4 titles, the organisation may adopt any title for the foregoing managerial positions but should identify to the competent authority the titles and persons chosen to carry out these functions.

## **AMC M.A.606(c) Personnel requirements**

---

M.A.606

1. All nominated persons should, in the normal way, be expected to satisfy the competent authority that they possess the appropriate experience and qualifications which are listed in paragraphs 2.1 to 2.5 below.
2. All nominated persons should have:

- 1.1. practical experience and expertise in the application of aviation safety standards and safe maintenance practices;
- 1.2. comprehensive knowledge of:
  - (a) Part-M and any associated requirements and procedures;
  - (b) the maintenance organisation manual;
- 1.3. five years aviation experience of which at least three years should be practical maintenance experience;
- 1.4. knowledge of the relevant type(s) of aircraft or components maintained. This knowledge may be demonstrated by documented evidence or by an assessment performed by the competent authority. This assessment should be recorded. Training courses should be as a minimum at a level equivalent to Part-66 Appendix III Level 1 General Familiarisation, and could be imparted by a Part-147 organisation, by the manufacturer, or by any other organisation accepted by the competent authority.
- 1.5. knowledge of maintenance standards.

### **AMC M.A.606 (d) Personnel requirements**

---

[M.A.606](#)

1. All staff are subjected to compliance with the organisation's procedures specified in the maintenance organisation manual relevant to their duties.
2. To have sufficient staff means that the approved maintenance organisation employs or contracts staff directly, even on a volunteer basis, for the anticipated maintenance workload.
3. Temporarily sub-contracted means the person is employed by another organisation and contracted by that organisation to the approved maintenance organisation.

### **AMC M.A.606(e) Personnel requirements**

---

[M.A.606](#)

1. Personnel involved in maintenance should be assessed for competence by 'on the job' evaluation and/or by examination relevant to their particular job role within the organisation before unsupervised work is permitted.
2. Adequate initial and recurrent training should be provided and recorded to ensure continued competence.

## AMC M.A.606 (f) Personnel requirements

---

M.A.606

1. Continued airworthiness non-destructive testing means such testing specified by the type certificate holder of the aircraft, engine or propeller in the M.A.304 (b) maintenance data for in service aircraft/aircraft components for the purpose of determining the continued fitness of the product to operate safely.
2. Appropriately qualified means to level 1, 2 or 3 as defined by European Standard EN 4179 dependant upon the non-destructive testing function to be carried out.
3. Notwithstanding the fact that level 3 personnel may be qualified via EN 4179 to establish and authorise methods, techniques, etc., this does not permit such personnel to deviate from methods and techniques published by the type certificate holder/manufacture in the form of continued airworthiness data, such as in non-destructive test manuals or service bulletins, unless the manual or service bulletin expressly permits such deviation.
4. Notwithstanding the general references in EN 4179 to a national aerospace NDI board, all examinations should be conducted by personnel or organisations under the general control of such a board. In the absence of a national aerospace NDI board, examinations should be conducted by personnel or organisations under the general control of the NDI board of a Member State designated by the competent authority.
5. Particular non-destructive test means any one or more of the following: dye penetrant, magnetic particle, eddy current, ultrasonic and radiographic methods including X ray and gamma ray.
6. In addition it should be noted that new methods are and will be developed, such as, but not limited to thermography and shearography, which are not specifically addressed by EN 4179. Until such time as an agreed standard is established such methods should be carried out in accordance with the particular equipment manufacturers' recommendations including any training and examination process to ensure competence of the personnel with the process.
7. Any approved maintenance organisation that carries out continued airworthiness non-destructive testing should establish qualification procedures for non-destructive testing.
8. Boroscopy and other techniques such as delamination coin tapping are nondestructive inspections rather than non-destructive testing. Notwithstanding such differentiation, approved maintenance organisation should establish a procedure to ensure that personnel who carry out and interpret such inspections are properly trained and assessed for their competence with the process. Non-destructive inspections, not being considered as non-destructive testing by M.A. Subpart F are not listed in Appendix IV to Part-M under class rating D1.
9. The referenced standards, methods, training and procedures should be specified in the maintenance organisation manual.
10. Any such personnel who intend to carry out and/or control a non-destructive test for which they were not qualified prior to the effective date of Part-M should qualify for such non-destructive test in accordance with EN 4179.

## **AMC M.A.606(h)2 Personnel requirements**

---

M.A.606

1. For the issue of a limited certification authorisation the commander should hold either a valid air transport pilot license (ATPL), or commercial pilots license (CPL), or a national equivalent acceptable to the competent authority on the aircraft type. In addition, the limited certification authorisation is subject to the maintenance organisation manual containing procedures to address the following:
  - (a) Completion of adequate maintenance airworthiness regulation training.
  - (b) Completion of adequate task training for the specific task on the aircraft. The task training should be of sufficient duration to ensure that the individual has a thorough understanding of the task to be completed and should involve training in the use of associated maintenance data.
  - (c) Completion of the procedural training.
2. The above procedures should be specified in the maintenance organisation manual and be accepted by the competent authority.
3. Typical tasks that may be certified and/or carried out by the commander holding an ATPL or CPL are minor maintenance or simple checks included in the following list:
  - (a) Replacement of internal lights, filaments and flash tubes.
  - (b) Closing of cowlings and refitment of quick access inspection panels.
  - (c) Role changes, e.g., stretcher fit, dual controls, FLIR, doors, photographic equipment etc.
  - (d) Inspection for and removal of de-icing/anti-icing fluid residues, including removal/closure of panels, cowls or covers that are easily accessible but not requiring the use of special tools.
  - (e) Any check/replacement involving simple techniques consistent with this AMC and as agreed by the competent authority.
4. The authorisation should have a finite life of twelve months subject to satisfactory recurrent training on the applicable aircraft type.

## **AMC M.A.607 Certifying staff**

---

M.A.607

1. Adequate understanding of the relevant aircraft and/or aircraft component(s) to be maintained together with the associated organisation procedures means that the person has received training and has relevant maintenance experience on the product type and associated organisation procedures such that the person understands how the product functions, what are the more common defects with associated consequences.
2. All prospective certifying staff are required to be assessed for competence, qualification and capability related to intended certifying duties. Competence and capability can be assessed by having the person work under the supervision of another certifying person for sufficient time to

arrive at a conclusion. Sufficient time could be as little as a few weeks if the person is fully exposed to relevant work. The person need not be assessed against the complete spectrum of intended duties. When the person has been recruited from another approved maintenance organisation and was a certifying person in that organisation then it is reasonable to accept a written confirmation from the previous organisation.

3. The organisation should hold copies of all documents that attest to qualification, and to recent experience.

## **AMC M.A.607 (c) Certifying staff**

---

M.A.607

1. The following minimum information as applicable should be kept on record in respect of each certifying person:
  - (a) name;
  - (b) date of birth;
  - (c) basic training;
  - (d) type training;
  - (e) recurrent training;
  - (f) specialised training;
  - (g) experience;
  - (h) qualifications relevant to the approval;
  - (i) scope of the authorisation and personal authorisation reference
  - (j) date of first issue of the authorisation;
  - (k) if appropriate - expiry date of the authorisation.
2. Persons authorised to access the system should be maintained at a minimum to ensure that records cannot be altered in an unauthorised manner or that such confidential records become accessible to unauthorised persons.
3. The competent authority should be granted access to the records upon request.

## **AMC M.A.608 (a) Components, equipment and tools**

---

M.A.608

1. Once the applicant for M.A. Subpart F approval has determined the intended scope of approval for consideration by the competent authority, it will be necessary to show that all tools and equipment as specified in the maintenance data can be made available when needed.
2. All such tools should be clearly identified and listed in a control register including any personal tools and equipment that the organisation agrees can be used.

3. For tools required on an occasional basis, the organisation should ensure that they are controlled in terms of servicing or calibration as required.

## **AMC M.A.608 (b) Components, equipment and tools**

---

M.A.608

1. The control of these tools and equipment requires that the organisation has a procedure to inspect/service and, where appropriate, calibrate such items on a regular basis and indicate to users that the item is within any inspection or service or calibration timelimit. A clear system of labelling all tooling, equipment and test equipment is therefore necessary giving information on when the next inspection or service or calibration is due and if the item is unserviceable for any other reason where it may not be obvious. A register should be maintained for all the organisation's precision tooling and equipment together with a record of calibrations and standards used.
2. Inspection, service or calibration on a regular basis should be in accordance with the equipment manufacturers' instructions except where the M.A. Subpart F organisation can show by results that a different time period is appropriate in a particular case.

## **AMC M.A.609 Maintenance Data**

---

M.A.609

When an organisation uses customer provided maintenance data, the scope of approval indicated in the maintenance organisation manual should be limited to the individual aircraft covered by the contracts signed with those customers unless the organisation also holds its own complete set of maintenance data for that type of aircraft.

## **AMC M.A.610 Maintenance work orders**

---

M.A.610

“A written work order” may take the form of, but not limited to, the following:

- A formal document or form specifying the work to be carried out. This form may be provided by the continuing airworthiness management organisation managing the aircraft, or by the maintenance organisation undertaking the work, or by the owner/operator himself.
- An entry in the aircraft log book specifying the defect that needs to be corrected.

## AMC M.A.613 (a) Component certificate of release to service

---

M.A.613

1. An aircraft component which has been maintained off the aircraft requires the issuance of a certificate of release to service for such maintenance and another CRS to service in regard to being installed properly on the aircraft when such action occurs. When an organisation maintains a component for use by the same organisation, an EASA Form 1 may not be necessary depending upon the organisation's internal release procedures defined in the maintenance organisation exposition.
2. In the case of components in storage prior to Part-145, Part-M and Part-21 and not released on an EASA Form 1 or equivalent in accordance with M.A.501(a) or removed serviceable from active aircraft which have been withdrawn from service, this paragraph provides additional guidance regarding the conditions under which an EASA Form 1 may be issued .
  - 2.1. An EASA Form 1 may be issued for an aircraft component which has been:
    - Maintained before Part-145, or Part-M became effective or manufactured before Part-21 became effective.
    - Used on an aircraft and removed in a serviceable condition. Examples include leased and loaned aircraft components.
    - Removed from aircraft which have been withdrawn from service, or from aircraft which have been involved in abnormal occurrences such as accidents, incidents, heavy landings or lightning strikes.
    - Components maintained by an unapproved organisation.
  - 2.2. An appropriately rated M.A. Subpart F maintenance organisation may issue an EASA Form 1 as detailed in this AMC sub-paragraph 2.5 to 2.9, as appropriate, in accordance with the procedures detailed in the manual as approved by the competent authority. The appropriately rated M.A. Subpart F maintenance organisation is responsible for ensuring that all reasonable measures have been taken to ensure that only approved and serviceable aircraft components are issued an EASA Form 1 under this paragraph.
  - 2.3. For the purposes of this paragraph 2 only, appropriately rated means an organisation with an approval class rating for the type of component or for the product in which it may be installed.
  - 2.4. An EASA Form 1 issued in accordance with this paragraph 2 should be issued by signing in block 14b and stating "Inspected" in block 11. In addition, block 12 should specify:
    - 2.4.1. when the last maintenance was carried out and by whom;
    - 2.4.2. if the component is unused, when the component was manufactured and by whom with a cross reference to any original documentation which should be included with the Form;
    - 2.4.3. a list of all airworthiness directives, repairs and modifications known to have been incorporated. If no airworthiness directives or repairs or modifications are known to be incorporated then this should be stated

- 2.4.4. detail of life used for service life limited parts being any combination of fatigue, overhaul or storage life;
- 2.4.5. for any aircraft component having its own maintenance history record, reference to the particular maintenance history record as long as the record contains the details that would otherwise be required in block 12. The maintenance history record and acceptance test report or statement, if applicable, should be attached to the EASA Form 1.

## 2.5. New / unused aircraft components

- 2.5.1. Any unused aircraft component in storage without an EASA Form 1 up to the effective date(s) for Part-21 that was manufactured by an organisation acceptable to the competent authority at the time may be issued an EASA Form 1 by an appropriately rated maintenance organisation approved under M.A. Subpart F. The EASA Form 1 should be issued in accordance with the following subparagraphs which should be included in a procedure within the maintenance organisation manual.

Note 1: It should be understood that the release of a stored but unused aircraft component in accordance with this paragraph represents a maintenance release under M.A. Subpart F and not a production release under Part-21. It is not intended to bypass the production release procedure agreed by the Member State for parts and subassemblies intended for fitment on the manufacturers own production line.

- (a) An acceptance test report or statement should be available for all used and unused aircraft components that are subject to acceptance testing after manufacturing or maintenance as appropriate.
  - (b) The aircraft component should be inspected for compliance with the manufacturer's instructions and limitations for storage and condition including any requirement for limited storage life, inhibitors, controlled climate and special storage containers. In addition or in the absence of specific storage instructions the aircraft component should be inspected for damage, corrosion and leakage to ensure good condition.
  - (c) The storage life used of any storage life limited parts should be established.
- 2.5.2. If it is not possible to establish satisfactory compliance with all applicable conditions specified in subparagraph 2.5.1 (a) to (c) inclusive the aircraft component should be disassembled by an appropriately rated organisation and subjected to a check for incorporated airworthiness directives, repairs and modifications and inspected/tested in accordance with the maintenance data to establish satisfactory condition and, if relevant, all seals, lubricants and life limited parts replaced. Upon satisfactory completion after reassembly an EASA Form 1 may be issued stating what was carried out and the reference to the maintenance data included.

## 2.6. Used aircraft components removed from a serviceable aircraft.

- 2.6.1. Serviceable aircraft components removed from a Member State registered aircraft may be issued an EASA Form 1 by an appropriately rated organisation subject to compliance with this subparagraph.

- (a) The organisation should ensure that the component was removed from the aircraft by an appropriately qualified person.
- (b) The aircraft component may only be deemed serviceable if the last flight operation with the component fitted revealed no faults on that component/related system.
- (c) The aircraft component should be inspected for satisfactory condition including in particular damage, corrosion or leakage and compliance with any additional maintenance data.
- (d) The aircraft record should be researched for any unusual events that could affect the serviceability of the aircraft component such as involvement in accidents, incidents, heavy landings or lightning strikes. Under no circumstances may an EASA Form 1 be issued in accordance with this paragraph 2.6 if it is suspected that the aircraft component has been subjected to extremes of stress, temperatures or immersion which could effect its operation.
- (e) A maintenance history record should be available for all used serialised aircraft components.
- (f) Compliance with known modifications and repairs should be established.
- (g) The flight hours/cycles/landings as applicable of any service life limited parts including time since overhaul should be established.
- (h) Compliance with known applicable airworthiness directives should be established.
- (i) Subject to satisfactory compliance with this subparagraph 2.6.1 an EASA Form 1 may be issued and should contain the information as specified in paragraph 2.4 including the aircraft from which the aircraft component was removed.

2.6.2. Serviceable aircraft components removed from a non Member State registered aircraft may only be issued an EASA Form 1 if the components are leased or loaned from the maintenance organisation approved under M.A. Subpart F who retains control of the airworthiness status of the components. An EASA Form 1 may be issued and should contain the information as specified in paragraph 2.4 including the aircraft from which the aircraft component was removed.

2.7. Used aircraft components removed from an aircraft withdrawn from service. Serviceable aircraft components removed from a Member State registered aircraft withdrawn from service may be issued an EASA Form 1 by a maintenance organisation approved under M.A. Subpart F subject to compliance with this sub paragraph.

- (a) Aircraft withdrawn from service are sometimes dismantled for spares. This is considered to be a maintenance activity and should be accomplished under the control of an organisation approved under M.A. Subpart F, employing procedures approved by the competent authority.
- (b) To be eligible for installation components removed from such aircraft may be issued with an EASA Form 1 by an appropriately rated organisation following a satisfactory assessment.

- (c) As a minimum the assessment will need to satisfy the standards set out in paragraphs 2.5 and 2.6 as appropriate. This should where known, include the possible need for the alignment of scheduled maintenance that may be necessary to comply with the maintenance programme applicable to the aircraft on which the component is to be installed.
  - (d) Irrespective of whether the aircraft holds a certificate of airworthiness or not, the organisation responsible for certifying any removed component should satisfy itself that the manner in which the components were removed and stored are compatible with the standards required by M.A. Subpart F.
  - (e) A structured plan should be formulated to control the aircraft disassembly process. The disassembly is to be carried out by an appropriately rated organisation under the supervision of certifying staff, who will ensure that the aircraft components are removed and documented in a structured manner in accordance with the appropriate maintenance data and disassembly plan.
  - (f) All recorded aircraft defects should be reviewed and the possible effects these may have on both normal and standby functions of removed components are to be considered.
  - (g) Dedicated control documentation is to be used as detailed by the disassembly plan, to facilitate the recording of all maintenance actions and component removals performed during the disassembly process. Components found to be unserviceable are to be identified as such and quarantined pending a decision on the actions to be taken. Records of the maintenance accomplished to establish serviceability are to form part of the component maintenance history.
  - (h) Suitable M.A. Subpart F facilities for the removal and storage of removed components are to be used which include suitable environmental conditions, lighting, access equipment, aircraft tooling and storage facilities for the work to be undertaken. While it may be acceptable for components to be removed, given local environmental conditions, without the benefit of an enclosed facility subsequent disassembly (if required) and storage of the components should be in accordance with the manufacturer's recommendations.
- 2.8. Used aircraft components maintained by organisations not approved in accordance with M.A. Subpart F or Part-145. For used components maintained by a maintenance organisation not approved under M.A. Subpart F or Part-145, due care should be taken before acceptance of such components. In such cases an appropriately rated maintenance organisation approved under M.A. Subpart F should establish satisfactory conditions by:
- (a) dismantling the component for sufficient inspection in accordance with the appropriate maintenance data,
  - (b) replacing of all service life limit components when no satisfactory evidence of life used is available and/or the components are in an unsatisfactory condition,
  - (c) reassembling and testing as necessary the component,
  - (d) completing all certification requirements as specified in [M.A.613](#)

In the case of used components maintained by an FAA Part-145 repair station (USA) or by TCCA CAR573 approved maintenance organisations (Canada) that does not hold an EASA

Part-145 or M.A. Subpart F approval, the conditions (a) through (d) described above may be replaced by the following conditions:

- (a) availability of an 8130-3 (FAA) or TCCA 24-0078 (TCCA) or an Authorized Release Certificate Form One (TCCA),
- (b) verification of compliance with all applicable airworthiness directives, and
- (c) verification that the component does not contain repairs or modifications that have not been approved in accordance with Part-21.
- (d) inspection for satisfactory condition including in particular damage, corrosion or leakage.
- (e) issuance of a Form 1 in compliance with paragraphs 2.2, 2.3 and 2.4.
- (f) These alleviated requirements are based on the fact that credit can be taken for their technical capabilities and their competent authority oversight, as attested by the following documents:

- BASA/MIP-G Maintenance Implementation Procedures Guidance (USA)
- AAM-G Administrative Arrangement on Maintenance Guidance (Canada)

2.9. Used aircraft components removed from an aircraft involved in an accident or incident. Such components should only be issued with an EASA Form 1 when processed in accordance with paragraph 2.7 and a specific work order including all additional necessary tests and inspections made necessary by the accident or incident. Such a work order may require input from the TC holder or original manufacturer as appropriate. This work order should be referenced in block 12.

3. A certificate should not be issued for any component when it is known that the component is unserviceable except in the case of a component undergoing a series of maintenance processes at several approved maintenance organisations and the component needs a certificate for the previous maintenance process carried out for the next approved maintenance organisation to accept the component for subsequent maintenance processes. In such a case, a clear statement of limitation should be endorsed in block 12.
4. The certificate is to be used for export/import purposes, as well as for domestic purposes, and serves as an official certificate for components from the manufacturer/maintenance organisation to users. It should only be issued by organisations approved by a competent authority or the Agency as applicable within the scope of the approval.

## **AMC M.A.614 (a) Maintenance records**

---

[M.A.614](#)

1. Properly executed and retained records provide owners, operators and maintenance personnel with information essential in controlling unscheduled and scheduled maintenance, and trouble shooting to eliminate the need for re-inspection and rework to establish airworthiness.

The prime objective is to have secure and easily retrievable records with comprehensive and legible contents. The aircraft record should contain basic details of all serialised aircraft

components and all other significant aircraft components installed, to ensure traceability to such installed aircraft component documentation and associated [M.A.304](#) maintenance data.

2. The maintenance record can be either a paper or computer system or any combination of both. The records should remain legible throughout the required retention period.
3. Paper systems should use robust material which can withstand normal handling and filing.
4. Computer systems may be used to control maintenance and/or record details of maintenance work carried out. Computer systems used for maintenance should have at least one backup system which should be updated at least within 24 hours of any maintenance. Each terminal is required to contain programme safeguards against the ability of unauthorised personnel to alter the database.

## **AMC M.A.614 (c) Maintenance records**

---

[M.A.614](#)

Associated maintenance data is specific information such as repair and modification data. This does not necessarily require the retention of all aircraft maintenance manual, component maintenance manual, parts catalogues etc issued by the TC holder or STC holder. Maintenance records should refer to the revision status of the data used.

## **AMC M.A.615(b) Privileges of the organisation**

---

[M.A.615](#)

[M.A.615\(b\)](#) refers to work carried out by another organisation which is not appropriately approved under M.A. Subpart F or Part-145 to carry out such tasks.

The intent is to permit the acceptance of specialised maintenance services, such as, but not limited to, non-destructive testing, surface treatment, heat-treatment, welding, fabrication of specified parts for minor repairs and modifications, etc., without the need of Subpart F approval for those tasks.

The requirement that the organisation performing the specialised services must be “appropriately qualified” means that it should meet an officially recognised standard or, otherwise, it should be acceptable to the competent authority (through the approval of the Maintenance Organisation Manual).

“Under the control of the Subpart F organisation” means that the Subpart F organisation should investigate the capability of the subcontracted organisation (including qualifications, facilities, equipment and materials) and ensure that such organisation:

- Receives appropriate maintenance instructions and maintenance data for the task to be performed.
- Properly records the maintenance performed in the Subpart F airworthiness records.

- Notifies the Subpart F organisation for any deviation or non-conformity, which has arisen during such maintenance.

The certificate of release to service may be issued either at the subcontractors or at the organisation facility by authorised certifying staff, and always under the M.A. Subpart F organisation reference. Such staff would normally come from the M.A. Subpart F organisation but may otherwise be a person from the subcontractor who meets the M.A. Subpart F organisation certifying staff standard which itself is approved by the competent authority via the Maintenance Organisation Manual.

Subcontracted specialised services organisations should be listed in the Maintenance Organisation Manual of the Subpart F organisation together with their qualifications, and the associated control procedures.

## **AMC M.A.616 Organisational review**

---

[M.A.616](#)

1. The primary objectives of the organisational review are to enable the approved maintenance organisation to ensure that it can deliver a safe product and that approved maintenance organisation remains in compliance with the requirements.
2. The approved maintenance organisation should identify:
  - 2.1. The person responsible for the organisational review, and;
  - 2.2. The frequency of the reviews, and;
  - 2.3. The scope and content of the reviews, and;
  - 2.4. The persons accomplishing the reviews, and;
  - 2.5. The procedure for planning, performing and processing review findings.
  - 2.6. The procedure for ensuring corrective actions are carried out in the appropriate time frame.
3. The organisation quality system as specified in Part-145 provides an acceptable basic structure for the organisational review system for organisations with more than 10 maintenance staff, dependent upon the complexity of the organisation.
4. Appendix VIII should be used to manage the organisational reviews.

## **AMC M.A.617 Changes to the approved maintenance organisation**

---

[M.A.617](#)

The competent authority should be given adequate notification of any proposed changes in order to enable the maintenance organisation to remain approved if agreed by the competent authority during negotiations about any of the specified changes. Without this paragraph the approval would automatically be suspended in all cases.

## Subpart G CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION

### **AMC M.A.702 Application**

---

[M.A.702](#)

An application should be made on an EASA Form 2 (Appendix IX to AMC M.A.602 and AMC M.A.702) or equivalent acceptable to the competent authority. The EASA Form 2 is valid for the application for M.A. Subpart F, Part-145 and M.A. Subpart G organisations. Organisations applying for several approvals may do so using a single EASA Form 2.

### **AMC M.A.704 Continuing airworthiness management exposition**

---

[M.A.704](#)

1. The purpose of the continuing airworthiness management exposition is to set forth the procedures, means and methods of the M.A. Subpart G organisation. Compliance with its contents will assure compliance with Part-M requirements.
2. A continuing airworthiness management exposition should comprise:
  - Part 0 General organisation
  - Part 1 Continuing airworthiness procedures
  - Part 2 Quality system or organisational review (as applicable)
  - Part 3 Contracted maintenance (for operators) – management of maintenance (liaison with maintenance organisations in the case of non commercial air transport)
  - Part 4 Airworthiness review procedures (if applicable)
3. Where a M.A. Subpart G organisation is also approved to another Part, the exposition or manual required by the other Part may form the basis of the continuing airworthiness management exposition in a combined document. Example for a combined Part-145 and M.A. Subpart G organisation:

*Part-145 Exposition (see equivalent paragraphs in AMC 145.A.70 (a))*

- Part 1 Management
- Part 2 Maintenance procedures
- Part L2 Additional line maintenance procedures
- Part 3 Quality system and/or organisational review (as applicable)
- Part 4 Contracts with owners/operators
- Part 5 Appendices (sample of documents)
- Part 7 FAA supplement (if applicable)

Part 8 TCCA supplement (if applicable)

Part 3 should also cover the functions specified by [M.A.712](#) quality system.

Part 4 should also cover contracted maintenance (for operators) – Management of maintenance (liaison with maintenance organisations in the case of non commercial air transport)

Additional parts should be introduced covering the following (*see equivalent paragraphs in Appendix V to AMC M.A.704, which may have a different numbering system*):

Part 0 General organisation

Part 6 Continuing airworthiness management procedures

Part 9 Airworthiness review procedures (if applicable)

Example for a combined M.A. Subpart F and M.A. Subpart G organisation:

*M.A. Subpart F Maintenance Organisation Manual (see equivalent paragraphs in Appendix IV to AMC M.A.604, which have a different numbering system)*

Part 1 General

Part 2 Description

Part 3 General Procedures

Part 4 Working Procedures. This Part contains, among other things, procedures for Organisational Reviews.

Part 5 Appendixes

Part 4 should also cover the functions specified by [M.A.712](#) quality system (or organisation review, as applicable).

Additional parts should be introduced covering the following (*see equivalent paragraphs in Appendix V to AMC M.A.704, which may have a different numbering system*):

Part 0 General organisation

Part 6 Continuing airworthiness management procedures

Part 7 Airworthiness review procedures (if applicable)

4. Personnel should be familiar with those parts of the exposition that are relevant to their tasks.
5. The M.A. Subpart G organisation should specify in the exposition who is responsible for the amendment of the document.
6. Unless otherwise agreed by the approving competent authority, the person responsible for the management of the quality system or for the organisational review should be responsible for monitoring and amending the exposition, including associated procedures manuals, and the submission of proposed amendments to the approving competent authority. The approving competent authority may agree a procedure, which will be stated in the amendment control section of the exposition, defining the class of amendments which can be incorporated without the prior consent of the competent authority.

- 7. The operator may use electronic data processing (EDP) for publication of the continuing airworthiness management exposition. The continuing airworthiness management exposition should be made available to the approving competent authority in a form acceptable to the competent authority. Attention should be paid to the compatibility of EDP publication systems with the necessary dissemination of the continuing airworthiness management exposition, both internally and externally.
- 8. Part 0 “General organisation” of the continuing airworthiness management exposition should include a corporate commitment by the M.A Subpart G organisation, signed by the accountable manager confirming that the continuing airworthiness management exposition and any associated manuals define the organisation compliance with Part-M and will be complied with at all times.
- 9. The accountable manager's exposition statement should embrace the intent of the following paragraph and in fact this statement may be used without amendment. Any modification to the statement should not alter the intent:

This exposition defines the organisation and procedures upon which the competent authority\* M.A. Subpart G continuing airworthiness management approval is based. These procedures are approved by the undersigned and should be complied with, as applicable, in order to ensure that all continuing airworthiness tasks of..... (Quote operator’s name)..... fleet of aircraft and/or of all aircraft under contract in accordance with [M.A.201](#) (e) with..... (Quote organisation's name)..... are carried out on time to an approved standard. It is accepted that these procedures do not override the necessity of complying with any new or amended regulation published from time to time where these new or amended regulations are in conflict with these procedures. It is understood that the competent authority\* will approve this organisation whilst the competent authority \* is satisfied that the procedures are being followed and the work standard is maintained. It is understood that the competent authority\* reserves the right to suspend, vary or revoke the M.A. Subpart G continuing airworthiness management approval of the organisation or the air operators certificate, as applicable, if the competent authority\* has evidence that the procedures are not followed and the standards not upheld.

Signed .....  
 Dated .....  
 Accountable Manager and ...(quote position).....  
 For and on behalf of .....(quote organisation's name)..... "

- \* Where it states competent authority please insert the actual name of the approving competent authority organisation or administration delivering the M.A. Subpart G continuing airworthiness management approval or the air operators certificate.
- 10. Whenever the accountable manager is changed it is important to ensure that the new accountable manager signs the paragraph 9 statement at the earliest opportunity as part of the acceptance by the approving competent authority. Failure to carry out this action invalidates the M.A. Subpart G continuing airworthiness management approval or the air operator’s certificate.
- 11. The exposition should contain information as applicable, on how the continuing airworthiness management organisation complies with CDCCL instructions.

Appendix V contains an example of an exposition lay-out.

## AMC M.A.705 Facilities

---

M.A.705

Office accommodation should be such that the incumbents, whether they be continuing airworthiness management, planning, technical records or quality staff, can carry out their designated tasks in a manner that contributes to good standards. In the smaller M.A. Subpart G organisations, the approving competent authority may agree to these tasks being conducted from one office subject to being satisfied that there is sufficient space and that each task can be carried out without undue disturbance. Office accommodation should also include an adequate technical library and room for document consultation.

## AMC M.A.706 Personnel requirements

---

M.A.706

1. The person or group of persons should represent the continuing airworthiness management structure of the organisation and be responsible for all continuing airworthiness functions. Dependent on the size of the operation and the organisational setup, the continuing airworthiness functions may be divided under individual managers or combined in nearly any number of ways. However, if a quality system is in place it should be independent from the other functions.
2. The actual number of persons to be employed and their necessary qualifications is dependent upon the tasks to be performed and thus dependent on the size and complexity of the organisation (general aviation aircraft, corporate aircraft, number of aircraft and the aircraft types, complexity of the aircraft and their age and for commercial air transport, route network, line or charter, ETOPS) and the amount and complexity of maintenance contracting. Consequently, the number of persons needed, and their qualifications may differ greatly from one organisation to another and a simple formula covering the whole range of possibilities is not feasible.
3. To enable the approving competent authority to accept the number of persons and their qualifications, an organisation should make an analysis of the tasks to be performed, the way in which it intends to divide and/or combine these tasks, indicate how it intends to assign responsibilities and establish the number of man/hours and the qualifications needed to perform the tasks. With significant changes in the aspects relevant to the number and qualifications of persons needed, this analysis should be updated.
4. Nominated person or group of persons should have:
  - 4.1. practical experience and expertise in the application of aviation safety standards and safe operating practices;
  - 4.2. a comprehensive knowledge of:
    - (a) relevant parts of operational requirements and procedures;
    - (b) the AOC holder's Operations Specifications when applicable;

(c) the need for, and content of, the relevant parts of the AOC holder's Operations Manual when applicable;

4.3. knowledge of quality systems;

4.4. five years relevant work experience of which at least two years should be from the aeronautical industry in an appropriate position;

4.5. a relevant engineering degree or an aircraft maintenance technician qualification with additional education acceptable to the approving competent authority. 'relevant engineering degree' means an engineering degree from aeronautical, mechanical, electrical, electronic, avionic or other studies relevant to the maintenance and continuing airworthiness of aircraft/aircraft components.

The above recommendation may be replaced by 5 years of experience additional to those already recommended by paragraph 4.4 above. These 5 years should cover an appropriate combination of experience in tasks related to aircraft maintenance and/or continuing airworthiness management (engineering) and/or surveillance of such tasks.

4.6. thorough knowledge with the organisation's continuing airworthiness management exposition;

4.7. knowledge of a relevant sample of the type(s) of aircraft gained through a formalised training course. These courses should be at least at a level equivalent to Part-66 Appendix III Level 1 General Familiarisation and could be imparted by a Part-147 organisation, by the manufacturer, or by any other organisation accepted by the competent authority.

"Relevant sample" means that these courses should cover typical systems embodied in those aircraft being within the scope of approval.

For all balloons and any other aircraft of 2730 Kg MTOM and below the formalised training courses may be replaced by demonstration of knowledge. This knowledge may be demonstrated by documented evidence or by an assessment performed by the competent authority. This assessment should be recorded.

4.8. knowledge of maintenance methods.

4.9. knowledge of applicable regulations.

## **AMC M.A.706 (a) Personnel requirements**

---

### **M.A.706**

Accountable manager is normally intended to mean the chief executive officer of the continuing airworthiness management organisation approved under M.A. Subpart G, who by virtue of position has overall (including in particular financial) responsibility for running the organisation. The accountable manager may be the accountable manager for more than one organisation and is not required to be knowledgeable on technical matters. When the accountable manager is not the chief executive officer, the competent authority will need to be assured that such an accountable manager has direct access to the chief executive officer and has a sufficiency of continuing airworthiness funding allocation.

## **AMC M.A.706 (e) Personnel requirements**

---

[M.A.706](#)

1. The competent authority of the operator should only accept that the nominated post holder be employed by the organisation approved under Part-145 when it is manifest that he/she is the only available competent person in a position to exercise this function, within a practical working distance from the operator's offices.
2. This paragraph only applies to contracted maintenance and therefore does not affect situations where the organisation approved under Part-145 and the operator are the same organisation.

## **AMC M.A.706(f) Personnel requirements**

---

[M.A.706](#)

Additional training in fuel tank safety as well as associated inspection standards and maintenance procedures should be required of continuing airworthiness management organisations' technical personnel, especially the staff involved with the management of CDCCL, Service Bulletin assessment, work planning and Maintenance programme management. EASA guidance is provided for training to Continuing Airworthiness Management Organisations' continuing airworthiness personnel in Appendix XII to AMC to [M.A.706\(f\)](#) and M.B.102(c).

## **AMC M.A.706(i) Personnel requirements**

---

[M.A.706](#)

The approval by the competent authority of the exposition, containing in [M.A.704\(a\)3](#) the list of [M.A.706\(i\)](#) personnel, constitutes their formal acceptance by the competent authority and also their formal authorisation by the organisation.

Airworthiness review staff are automatically recognised as persons with authority to extend an airworthiness review certificate in accordance with [M.A.711\(a\)4](#) and [M.A.901\(f\)](#).

## **AMC M.A.706(k) Personnel requirements**

---

[M.A.706](#)

Adequate initial and recurrent training should be provided and recorded to ensure continued competence.

## AMC M.A.707 (a) Airworthiness review staff

---

M.A.707

1. Airworthiness review staff are only required if the M.A. Subpart G organisation wants to be granted [M.A.711](#) (b) airworthiness review and, if applicable, [M.A.711](#) (c) permit to fly privileges.
2. “experience in continuing airworthiness” means any appropriate combination of experience in tasks related to aircraft maintenance and/or continuing airworthiness management (engineering) and/or surveillance of such tasks.
3. A person qualified to the AMC [M.A.706](#) subparagraph 4.5 should be considered as holding the equivalent to an aeronautical degree.
4. An appropriate licence in compliance with Annex III (Part-66) is a category B1 in the sub-category of the aircraft reviewed or a B2 or a C. It is not necessary to satisfy the experience requirements of Part-66 at the time of the review.
5. To hold a position with appropriate responsibilities means the airworthiness review staff should have a position in the organisation independent from the airworthiness management process or with overall authority on the airworthiness management process of complete aircraft.

Independence from the airworthiness management process may be achieved, among other ways, by:

- Being authorised to perform airworthiness reviews only on aircraft for which the person has not participated in their management. For example, performing airworthiness reviews on a specific model line, while being involved in the airworthiness management of a different model line.
- M.A. Subpart G organisations with Part-145/M.A. Subpart F approval, may nominate maintenance personnel from their Part-145/M.A. Subpart F organisation as airworthiness review staff, as long as they are not involved in the airworthiness management of the aircraft. These personnel should not have been involved in the release to service of that particular aircraft (other than maintenance tasks performed during the physical survey of the aircraft or performed as a result of findings discovered during such physical survey) to avoid possible conflict of interests.
- Nominating as airworthiness review staff personnel from the Quality Department of the continuing airworthiness management organisation.

Overall authority on the airworthiness management process of complete aircraft may be achieved, among other ways, by:

- Nominating as airworthiness review staff the Accountable Manager or the Maintenance Postholder.
- Being authorised to perform airworthiness reviews only on those particular aircraft for which the person is responsible for the complete continuing airworthiness management process.
- In the case of one-man organisations, this person has always overall authority. This means that this person can be nominated as airworthiness review staff.

## **AMC M.A.707 (a)(1) Airworthiness review staff**

---

M.A.707

For all aircraft used in commercial air transport and any other aircraft, other than balloons, above 2730 kg MTOM, formal aeronautical maintenance training means training (internal or external) supported by evidence on the following subjects:

- Relevant parts of initial and continuing airworthiness regulations.
- Relevant parts of operational requirements and procedures, if applicable.
- The organisation’s continuing airworthiness management exposition.
- Knowledge of a relevant sample of the type(s) of aircraft gained through a formalised training course. These courses should be at least at a level equivalent to Part-66 Appendix III Level 1 General Familiarisation and could be imparted by a Part-147 organisation, by the manufacturer, or by any other organisation accepted by the competent authority.

“Relevant sample” means that these courses should cover typical systems embodied in those aircraft being within the scope of approval.

- Maintenance methods.

## **AMC M.A.707 (a)(2) Airworthiness review staff**

---

M.A.707

For all balloons and any other aircraft of 2730 Kg MTOM and below, not used in commercial air transport:

1. “experience in continuing airworthiness” can be full-time or part-time, either as professional or on a voluntary basis.
2. Appropriate aeronautical maintenance training means demonstrated knowledge of the following subjects:

- Relevant parts of initial and continuing airworthiness regulations.
- Relevant parts of operational requirements and procedures, if applicable.
- The organisation’s continuing airworthiness management exposition.
- Knowledge of a relevant sample of the type(s) of aircraft gained through training and/or work experience. Such knowledge should be at least at a level equivalent to Part-66 Appendix III Level 1 General Familiarisation and could be imparted by a Part-147 organisation, by the manufacturer, or by any other organisation accepted by the competent authority.

“Relevant sample” means that these courses should cover typical systems embodied in those aircraft being within the scope of approval

- Maintenance methods.

This knowledge may be demonstrated by documented evidence or by an assessment performed by the competent authority or by other airworthiness review staff already authorised within the organisation in accordance with approved procedures. This assessment should be recorded.

## **AMC M.A.707 (b) Airworthiness review staff**

---

[M.A.707](#)

The formal acceptance by the competent authority of the airworthiness review staff is granted through the corresponding EASA Form 4.

An airworthiness review “under supervision” means under the supervision of the competent authority. If the organisation has already properly authorised airworthiness review staff, the competent authority may accept that the supervision be performed by this existing airworthiness review staff in accordance with an approved procedure. In such case, evidence of the airworthiness review performed under supervision should be provided to the competent authority together with the EASA Form 4. If satisfied, the competent authority will issue the formal acceptance through the EASA Form 4.

Once the airworthiness review staff have been accepted by the competent authority, the inclusion of their name in the exposition (refer to [M.A.704\(a\)5](#)) constitutes the formal authorisation by the organisation.

## **AMC M.A.707 (c) Airworthiness review staff**

---

[M.A.707](#)

In order to keep the validity of the airworthiness review staff authorisation, the airworthiness review staff should have either:

- been involved in continuing airworthiness management activities for at least six months in every two year period, or
- conducted at least one airworthiness review in the last twelve month period.

In order to restore the validity of the authorisation, the airworthiness review staff should conduct at a satisfactory level an airworthiness review under the supervision of the competent authority or, if accepted by the competent authority, under the supervision of another currently valid authorised airworthiness review staff of the concerned continuing airworthiness management organisation in accordance with an approved procedure.

## **AMC M.A.707(e) Airworthiness review staff**

---

M.A.707

The minimum content of the airworthiness review staff record should be:

- Name,
- Date of Birth,
- Basic Education,
- Experience,
- Aeronautical Degree and/or Part-66 qualification and/or nationally-recognised maintenance personnel qualification,
- Initial Training received,
- Type of Training received,
- Continuation Training received,
- Experience in continuing airworthiness and within the organisation,
- Responsibilities of current role in the organisation,
- Copy of the authorisation.

## **AMC M.A.708(b)3. Continuing Airworthiness Management**

---

M.A.708

When managing the approval of modifications or repairs the organisation should ensure that Critical Design Configuration Control Limitations are taken into account.

## **AMC M.A.708 (c) Continuing airworthiness management**

---

M.A.708

1. Where an operator is not approved under Part-145 or an operator's maintenance organisation is an independent organisation, a contract should be agreed between the operator and a maintenance organisation approved under Part-145, which specifies, in detail, the work to be performed by the maintenance organisation. Appendix XI to this AMC gives further details on the subject.
2. Both the specification of work and the assignment of responsibilities should be clear, unambiguous and sufficiently detailed to ensure that no misunderstanding should arise between the parties concerned (operator, maintenance organisation and the competent authority) that could result in a situation where work that has a bearing on the airworthiness or serviceability of aircraft is not or will not be properly performed.
3. Special attention should be paid to procedures and responsibilities to ensure that all maintenance work is performed, service bulletins are analysed and decisions taken on accomplishment, airworthiness directives are completed on time and that all work, including non-mandatory modifications is carried out to approved data and to the latest standards.

4. For line maintenance, the actual layout of the contract the IATA Standard Ground Handling Agreement may be used as a basis, but this does not preclude the competent authority of operator from ensuring that the content of the contract is acceptable to them, and especially that the contract allows the operator to properly exercise its maintenance responsibility. Those parts of a contract that have no bearing on the technical or operational aspects of airworthiness are outside the scope of this paragraph.
5. It is possible to contract another operator that is not directly approved under Part- 145. In this case the operator's continuing airworthiness management exposition should include appropriate procedures to ensure that all this contracted maintenance is ultimately performed on time by organisations approved under Part-145 in accordance with the contracting operator's data. In particular the quality system procedures should place great emphasis on monitoring compliance with the above. The list of Part-145 approved contractors, or a reference to this list, should be included in the operator's continuing airworthiness management exposition.
6. Such a maintenance arrangement does not absolve the operator from its overall continuing airworthiness responsibility. Specifically, in order to accept the maintenance arrangement, the competent authority should be satisfied that such an arrangement allows the operator to ensure full compliance with responsibilities pursuant to [M.A.201](#).
7. The purpose of [M.A.708\(c\)](#) is to ensure that all maintenance is carried out by properly approved Part-145 organisations. This does not preclude a primary maintenance arrangement with an operator that is not such an organisation, when it proves that such an arrangement is in the interest of the operator by simplifying the management of its maintenance, and the operator keeps an appropriate control of it. Such an arrangement should not preclude the operator from ensuring that all maintenance is performed by a Part-145 approved organisation and complying with the [M.A.201](#) continuing airworthiness responsibility requirements. Typical examples of such arrangements follow:
  - Component maintenance:

The operator may find it more appropriate to have a primary contractor, that would despatch the components to appropriately approved organisations, rather than sending himself different types of components to various maintenance organisations approved under Part-145. The benefit for the operator is that the management of maintenance is simplified by having a single contact point for component maintenance. The operator remains responsible for ensuring that all maintenance is performed by maintenance organisations approved under Part-145 and in accordance with the approved standard.
  - Aircraft, engine and component maintenance:

The operator may wish to have a maintenance contract with another operator of the same type of aircraft not approved under Part-145. A typical case is that of a dry-leased airplane between operators, where the parties, for consistency or continuity reasons (especially for short term lease agreements) find it appropriate to keep the aeroplane under the current maintenance arrangement. Where this arrangement involves various Part 145 approved contractors, it might be more manageable for the lessee operator to have a single contract with the lessor operator. Such an arrangement should not be understood as a transfer of responsibility to the lessor operator: the lessee operator, being the approved operator of the aircraft, remains responsible for the continuing airworthiness of the aircraft in performing the [M.A.708](#) functions, and employing the [M.A.706](#) continuing airworthiness management group of persons and staff. In essence, this does not alter the intent of [M.A.201](#) (h) in that it also requires that the operator has to establish a written maintenance contract acceptable to the competent authority of operator and, whatever type of acceptable arrangement is made,

the operator is required to exercise the same level of control on contracted maintenance, particularly through the [M.A.706](#) (c) continuing airworthiness management group of persons and quality system as referred to in [M.A.712](#).

## **AMC M.A.708 (c) (1) Continuing airworthiness management –unscheduled maintenance**

---

[M.A.708](#)

The intent of this paragraph is that maintenance contracts are not necessary when the operator's continuing airworthiness system, as approved by the competent authority of operator, specifies that the relevant maintenance activity may be ordered through one time work orders. This includes for obvious reasons unscheduled line maintenance and may also include aeroplane component maintenance up to engines, so long as the competent authority of operator considers that the maintenance is manageable through work orders, both in term of volume and complexity. It should be noted that this paragraph implies that even where base maintenance is ordered on a case-by-case basis, there should be a written maintenance contract.

## **AMC M.A.709 Documentation**

---

[M.A.709](#)

When using maintenance data provided by the customer, the continuing airworthiness management organisation is responsible for ensuring that this data is current. As a consequence, it should establish appropriate procedures or provisions in the contract with the customer.

The sentence "..., except when required by point [M.A.714](#)", means, in particular, the need to keep a copy of the customer data which was used to perform continuing airworthiness activities during the contract period.

"Baseline" maintenance programme: it is a maintenance programme developed for a particular aircraft type following, where applicable, the maintenance review board (MRB) report, the type certificate holder's maintenance planning document (MPD), the relevant chapters of the maintenance manual or any other maintenance data containing information on scheduling.

"Generic" maintenance programme: it is a maintenance programme developed to cover a group of similar types of aircraft. These programmes should be based on the same type of instructions as the baseline maintenance programme. Examples of "generic" maintenance programmes could be Cessna 100 Series (covering Cessna 150, 172, 177, etc.).

"Baseline" and "generic" maintenance programmes are not applicable to a particular aircraft registration mark, but to an aircraft type or group of types, and should be available to the competent authority prior to the initial approval and prior to the extension of the scope of an existing organisation approval. The intent is that the competent authority is aware of the scope and complexity of tasks that will be managed before granting an organisation approval or change of approval.

After this initial approval, when an owner/operator is contracted, the baseline or generic maintenance programme, as applicable, may be used to establish the [M.A.302](#) aircraft maintenance programme, incorporating the additional maintenance tasks and indicating those which are not applicable to a particular aircraft registration mark. This may be achieved by adding an Annex to the baseline/generic maintenance programme for each aircraft registration, specifying which tasks are added and which are not applicable. This will result in an aircraft maintenance programme specific for each customer.

However, this does not mean that this adaptation must be performed for each contracted aircraft registration. The reason is that the customer may already have an approved aircraft

maintenance programme, which in that case should be used by the continuing airworthiness management organisation to manage the continuing airworthiness of such aircraft.

Continuing airworthiness management organisations may seek authorisation for indirect approval in order to amend the aircraft maintenance programme mentioned above in accordance with [M.A.302\(c\)](#). The indirect approval procedure should include provisions to notify to the competent authority that an aircraft maintenance programme specific for a customer has been created. The reason is that, according to [M.A.704\(a\)9](#), for aircraft not involved in commercial air transport the Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME) only needs to include the reference to the baseline/generic maintenance programme.

## **AMC M.A.710 (a) Airworthiness review**

---

[M.A.710](#)

1. A full documented review is a check of at least the following categories of documents:
  - registration papers
  - [M.A.305](#) aircraft continuing airworthiness record system
  - [M.A.306](#) operator's technical log system
  - list of deferred defects, minimum equipment list and configuration deviation list if applicable
  - aircraft flight manual including aircraft configuration
  - aircraft Maintenance programme
  - maintenance Data
  - relevant work packages
  - AD status
  - modification and SB status
  - modification and repair approval sheets
  - list of service life limited component
  - relevant EASA Form 1 or equivalent
  - mass and balance report and equipment list
  - aircraft, engine and propeller TC Data Sheets

As a minimum, sample checks within each document category should be carried out.

2. The M.A. Subpart G organisation should develop procedures for the airworthiness review staff to produce a compliance report that confirms the above have been reviewed and found in compliance with Part-M.

## AMC M.A.710 (b) and (c) Airworthiness review

---

M.A.710

1. The physical survey could require actions categorized as maintenance (e.g. operational tests, tests of emergency equipment, visual inspections requiring panel opening etc.). In this case, after the airworthiness review a release to service should be issued in accordance with Part-M.

When the airworthiness review staff are not appropriately qualified to Part-66 in order to release such maintenance, [M.A.710\(b\)](#) requires them to be assisted by such qualified personnel. However, the function of such Part-66 personnel is limited to perform and release the maintenance actions requested by the airworthiness review staff, it not being their function to perform the physical survey of the aircraft. As stated in [M.A.710\(b\)](#), the airworthiness review staff shall carry out the physical survey of the aircraft, and this survey includes the verification that no inconsistencies can be found between the aircraft and the documented review of records.

This means that the airworthiness review staff who are going to sign the airworthiness review certificate or the recommendation should be the one performing both the documented review and the physical survey of the aircraft, it not being the intent of the rule to delegate the survey to Part-66 personnel who are not airworthiness review staff. Furthermore, the provision of [M.A.710\(d\)](#) allowing a 90 days anticipation for the physical survey provides enough flexibility to ensure that the airworthiness review staff are present.

2. The physical survey may include verifications to be carried out during flight.
3. The M.A. Subpart G organisation should develop procedures for the airworthiness review staff to produce a compliance report that confirms the physical survey has been carried out and found satisfactory.
4. To ensure compliance the physical survey may include relevant sample checks of items.

## AMC M.A.710(d) Airworthiness review

---

M.A.710

“Without loss of continuity of the airworthiness review pattern” means that the new expiration date is set up one year after the previous expiration date. As a consequence, when the airworthiness review is anticipated, the validity of the airworthiness review certificate is longer than one year (up to 90 days longer).

This anticipation of up to 90 days also applies to the 12 month requirements shown in [M.A.901\(b\)](#), which means that the aircraft is still considered as being in a controlled environment if it has been continuously managed by a single organisation and maintained by appropriately approved organisations, as stated in [M.A.901\(b\)](#), from the date when the last airworthiness review certificate was issued until the date when the new airworthiness review is performed (this can be up to 90 days less than 12 months).

## **AMC M.A.710 (e) Airworthiness review**

---

[M.A.710](#)

A copy of both physical survey and document review compliance reports stated above should be sent to the competent authority together with any recommendation issued.

## **AMC M.A.711 (b) Privileges of the organisation**

---

[M.A.711](#)

An organisation may be approved for the privileges of [M.A.711\(a\)](#) only, without the privilege to carry out airworthiness reviews. This can be contracted to another appropriately approved organisation. In such a case, it is not mandatory that the contracted organisation is linked to an AOC holder, being possible to contract an appropriately approved independent continuing airworthiness management organisation which is approved for the same aircraft type.

In order to be approved for the privileges of [M.A.711\(b\)](#) for a particular aircraft type, it is necessary to be approved for the privileges of [M.A.711\(a\)](#) for that aircraft type. As a consequence, the normal situation in this case is that the organisation will be performing continuing airworthiness management tasks and performing airworthiness reviews on every aircraft type contained in the approval certificate.

Nevertheless, this does not necessarily mean that the organisation needs to be currently managing an aircraft type in order to be able to perform airworthiness reviews on that aircraft type. The organisation may be performing only airworthiness reviews on an aircraft type without having any customer under contract for that type.

Furthermore, this situation should not necessarily lead to the removal of the aircraft type from the organisation approval. As a matter of fact, since in most cases the airworthiness review staff are not involved in continuing airworthiness management activities, it cannot be argued that these airworthiness review staff are going to lose their skills just because the organisation is not managing a particular aircraft type. The important issue in relation to maintaining a particular aircraft type in the organisation approval is whether the organisation continuously fulfils all the Subpart G requirements (facilities, documentation, qualified personnel, quality system, etc.) required for initial approval.

## **AMC M.A.711 (c) Privileges of the organisation**

---

[M.A.711](#)

The sentence 'for the particular aircraft for which the organisation is approved to issue the airworthiness review certificate' contained in [M.A.711\(c\)](#) means that:

- For aircraft used in commercial air transport, and aircraft above 2730 kg MTOM, except balloons, the permit to fly can only be issued for aircraft which are in a controlled environment and are managed by that M.A. Subpart G organisation.
- For aircraft not involved in commercial air transport of 2730 kg MTOM and below, and for all balloons, the permit to fly can be issued for any aircraft.

## **AMC M.A.712 (a) Quality system**

---

[M.A.712](#)

1. Procedures should be held current such that they reflect best practice within the organisation. It is the responsibility of all employees to report any difficulties with the procedures via their organisation's internal occurrence reporting mechanisms.
2. All procedures, and changes to the procedures, should be verified and validated before use where practicable.
3. The feedback part of the system should address who is required to rectify any noncompliance in each particular case and the procedure to be followed if rectification is not completed within appropriate timescales. The procedure should lead to the accountable manager specified in [M.A.706](#).
4. The independent quality audit reports referenced in AMC [M.A.712](#) (b) should be sent to the relevant department for rectification action giving target rectification dates. Rectification dates should be discussed with such department before the quality department or nominated quality auditor confirms such dates in the report. The relevant department is required to rectify findings and inform the quality manager or the quality auditor of such rectification.
5. The accountable manager should hold regular meetings with staff to check progress on rectification except that in the large organisations such meetings may be delegated on a day to day basis to the quality manager subject to the accountable manager meeting at least twice per year with the senior staff involved to review the overall performance and receiving at least a half yearly summary report on findings of non-compliance.

## **AMC M.A.712 (b) Quality System**

---

[M.A.712](#)

1. The primary objectives of the quality system are to enable the M.A. Subpart G organisation to ensure airworthy aircraft and to remain in compliance with the Part-M requirements.
2. An essential element of the quality system is the independent audit.
3. The independent audit is an objective process of routine sample checks of all aspects of the M.A. Subpart G organisation's ability to carry out continuing airworthiness management to the required standards. It includes some product sampling as this is the end result of the process.

4. The independent audit represents an objective overview of the complete continuing airworthiness management related activities. It is intended to complement the [M.A.902](#) requirement for an airworthiness review to be satisfied that all aircraft managed by the organisation remain airworthy.
5. The independent audit should ensure that all aspects of M.A. Subpart G compliance are checked annually,, including all the sub-contracted activities, and may be carried out as a complete single exercise or subdivided over the annual period in accordance with a scheduled plan. The independent audit does not require each procedure to be checked against each product line when it can be shown that the particular procedure is common to more than one product line and the procedure has been checked every year without resultant findings. Where findings have been identified, the particular procedure should be rechecked against other product lines until the findings have been rectified after which the independent audit procedure may revert back to the annual interval for the particular procedure. Provided that there are no safety related findings, the audit time periods specified in this AMC may be increased by up to 100% subject to agreement by the competent authority.
6. Where the organisation has more than one location approved the quality system should describe how these are integrated into the system and include a plan to audit each location every year.
7. A report should be raised each time an audit is carried out describing what was checked and the resulting findings against applicable requirements, procedures and products.
8. The independence of the audit should be established by always ensuring that audits are carried out by personnel not responsible for the function, procedure or products being checked.
9. An organisation should establish a quality plan acceptable to the competent authority of approval to show when and how often the activities as required by M.A. Subpart G will be audited.

## **AMC M.A.712 (f) Quality system**

---

### [M.A.712](#)

A small organisation is considered to be an organisation with up to 5 full-time staff (including all [M.A.706](#) personnel) or equivalent proportional number when using part-time staff. The complexity of the organisation, combination of aircraft and aircraft types, the utilisation of the aircraft and the number of approved locations of the organisation should also be considered before replacing the quality system by an organisational review.

Appendix XIII should be used to manage the organisational reviews.

The following activities should not be considered as subcontracting and, as a consequence, they may be performed without a Quality System, although they need to be described in the continuing airworthiness management exposition and be approved by the competent authority:

- Subscription to a technical publisher that provides maintenance data (Aircraft Maintenance Manuals, Illustrated Parts Catalogues, Service Bulletins, etc.), which may be applicable to a wide range of aircraft. These data may include maintenance schedules recommended by different

manufacturers that can be afterwards used by the continuing airworthiness management organisation in order to produce customised maintenance programmes.

- Contracting the use of a software tool for the management of continuing airworthiness data and records, under the following conditions (in addition to [M.A.714\(d\)](#) and (e)):
  - If the tool is used by several organisations, each organisation should have access to its own data only.
  - Introduction of data can only be performed by personnel of the continuing airworthiness management organisation.
  - The data can be retrieved at any time.

## **AMC M.A.713 Changes to the approved continuing airworthiness organisation**

[M.A.713](#)

1. This paragraph covers scheduled changes to the continuing airworthiness organisation's approval. Whilst the requirements relating to air operator certificates, including their issue, variation and continued validity, are prescribed in the appropriate regulation, operators should be aware this paragraph is included in Part M and may affect continued acceptance of the continuing airworthiness management.
2. The primary purpose of this paragraph is to enable the continuing airworthiness organisation to remain approved if agreed by the competent authority during negotiations about any of the specified changes. Without this paragraph the approval would automatically be suspended in all cases.

## **AMC M.A.714 Record-keeping**

[M.A.714](#)

1. The M.A. Subpart G organisation should ensure that it always receives a complete CRS from the approved maintenance organization, [M.A.801](#) (b)(2) certifying staff and/or from the Pilot-owner such that the required records can be retained. The system to keep the continuing airworthiness records should be described in the organisation continuing airworthiness management exposition.
2. When an organisation arranges for the relevant maintenance organisation to retain copies of the continuing airworthiness records on its behalf, it will nevertheless continue to be responsible for the records under [M.A.714](#) relating to the preservation of records. If it ceases to be the organisation of the aircraft, it also remains responsible for transferring the records to any other person or organisation managing continuing airworthiness of the aircraft.
3. Keeping continuing airworthiness records in a form acceptable to the competent authority means in paper form or on a computer database or a combination of both methods. Records stored in microfilm or optical disc form are also acceptable. The record should remain legible throughout the required retention period.

4. Paper systems should use robust material which can withstand normal handling and filing.
5. Computer systems should have at least one backup system which should be updated within 24 hours of any new entry. Each terminal is required to contain programme safeguards against the ability of unauthorised personnel to alter the database.
6. Microfilming or optical storage of continuing airworthiness records may be carried out at any time. The records should be as legible as the original record and remain so for the required retention period.

## Subpart H CERTIFICATE OF RELEASE TO SERVICE – CRS

### **AMC M.A.801 (b) Aircraft certificate of release to service**

---

[M.A.801](#)

A certificate of release to service is necessary before flight, at the completion of any defect rectification, whilst the aircraft operates a flight between scheduled maintenance checks.

### **AMC M.A.801(d) Aircraft certificate of release to service**

---

[M.A.801](#)

1. “3 years of appropriate maintenance experience” means 3 years working in an aircraft maintenance environment on at least some of the aircraft type systems corresponding to the aircraft endorsed on the aircraft maintenance license or on the certifying staff authorisation that the person holds.
2. “Holding the proper qualifications” means holding either:
  - (a) a valid ICAO Annex 1 compliant maintenance license for the aircraft type requiring certification, or;
  - (b) a certifying staff authorisation valid for the work requiring certification, issued by an ICAO Annex 6 approved maintenance organisation.
3. A release in accordance with this paragraph does not affect the controlled environment of the aircraft as long as the [M.A.801\(d\)2](#) recheck and release has been carried out by an approved maintenance organisation.

### **AMC M.A.801 (f) Aircraft certificate of release to service**

---

[M.A.801](#)

1. The aircraft certificate of release to service should contain the following statement:
  - (a) 'Certifies that the work specified except as otherwise specified was carried out in accordance with Part-M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service'.
  - (b) For a Pilot-owner a certificate of release to service should contain the following statement:

'Certifies that the limited pilot-owner maintenance specified except as otherwise specified was carried out in accordance with Part M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service'.

2. The certificate of release to service should relate to the task specified in the manufacturer's or operator's instruction or the aircraft maintenance programme which itself may cross-refer to a manufacturer's/operator's instruction in a maintenance manual, service bulletin etc.
3. The date such maintenance was carried out should include when the maintenance took place relative to any life or overhaul limitation in terms of date/flying hours/cycles/ landings etc., as appropriate.
4. When extensive maintenance has been carried out, it is acceptable for the certificate of release to service to summarise the maintenance so long as there is a unique cross-reference to the work-pack containing full details of maintenance carried out. Dimensional information should be retained in the work-pack record.
5. The person issuing the certificate of release to service should use his normal signature except in the case where a computer release to service system is used. In this latter case the competent authority will need to be satisfied that only the particular person can electronically issue the release to service. One such method of compliance is the use of a magnetic or optical personal card in conjunction with a personal identity number (PIN) known only to the individual, which is keyed into the computer. A certification stamp is optional.
6. At the completion of all maintenance, owners, certifying staff, operators and maintenance organisations should ensure they have a clear, concise, legible record of the work performed.
7. In the case of an [M.A.801](#) (b) 2 release to service, certifying staff should retain all records necessary to prove that all requirements have been met for the issuance of a certificate of release to service.

## **AMC M.A.801 (g) Aircraft certificate of release to service**

---

### [M.A.801](#)

1. Being unable to establish full compliance with sub-paragraph [M.A.801](#) (b) means that the maintenance required by the aircraft owner or M.A. Subpart G organisation could not be completed due either to running out of available aircraft maintenance downtime for the scheduled check or by virtue of the condition of the aircraft requiring additional maintenance downtime.
2. The aircraft owner or M.A. Subpart G organisation is responsible for ensuring that all required maintenance has been carried out before flight. Therefore an aircraft owner or M.A. Subpart G organisation should be informed and agree to the deferment of full compliance with M.A. 801(b). The certificate of release to service may then be issued subject to details of the deferment, including the aircraft owner or M.A. Subpart G organisation authorisation, being endorsed on the certificate.
3. If a certificate of release to service is issued with incomplete maintenance a record should be kept stating what action the mechanic, supervisor and certifying staff should take to bring the matter to the attention of the relevant aircraft owner or M.A. Subpart G organisation so that the issue may be discussed and resolved with the aircraft owner or M.A. Subpart G organisation.

## **AMC M.A.801 (h) Aircraft certificate of release to service**

---

[M.A.801](#)

'Endangers flight safety' means any instance where safe operation could not be assured or which could lead to an unsafe condition. It typically includes, but is not limited to, significant cracking, deformation, corrosion or failure of primary structure, any evidence of burning, electrical arcing, significant hydraulic fluid or fuel leakage and any emergency system or total system failure. An airworthiness directive overdue for compliance is also considered a hazard to flight safety.

## **AMC M.A.802 Component certificate of release to service**

---

[M.A.802](#)

When an approved organisation maintains an aircraft component for use by the organisation an EASA Form 1 may not be necessary depending upon the organisation's internal release procedures, however all the information normally required for the EASA Form 1 should be adequately detailed in the certificate of release to service.

## **AMC M.A.803 Pilot-owner authorisation**

---

[M.A.803](#)

1. Privately operated means the aircraft is not operated pursuant to [M.A.201](#) (h) and (i).
2. A Pilot-owner may only issue a certificate of release to service for maintenance he/she has performed.
3. In the case of a jointly-owned aircraft, the maintenance programme should list:
  - The names of all Pilot-owners competent and designated to perform Pilot-owner maintenance in accordance with the basic principles described in Appendix VIII of Part-M. An alternative would be the maintenance programme to contain a procedure to ensure how such a list of competent Pilot-owners should be managed separately and kept current.
  - The limited maintenance tasks they may perform.
4. An equivalent valid Pilot-owner license may be any document attesting a pilot qualification recognised by the Member State. It does not have to be necessarily issued by the competent authority, but it should in any case be issued in accordance with the particular Member State's system, awaiting the European pilot licensing system. In such a case, the equivalent certificate or qualification number should be used instead of the pilot's licence number for the purpose of the [M.A.801\(b\)3](#) (certificate of release to service).

## Subpart I AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE

### **AMC M.A.901 Aircraft airworthiness review**

---

[M.A.901](#)

In order to ensure the validity of the aircraft airworthiness certificate, [M.A.901](#) requires performing periodically an airworthiness review of the aircraft and its continuing airworthiness records, which results in the issuance of an airworthiness review certificate valid for one year.

Any airworthiness review certificate or equivalent document issued in accordance with the Member State requirements and valid on the date of entry into force of Part-M, Subpart I, is considered to attest the validity of the aircraft airworthiness certificate until its expiration or until one year after the entry into force of Part-M, Subpart I, whichever comes first. As a consequence, it is not necessarily required for the competent authority to re-issue all national airworthiness review certificates on the date of entry into force of Part-M, Subpart-I, being possible to wait until the limit mentioned above. However, when transferring the registration of the aircraft within the EU, this national airworthiness review certificate may not be recognised by the importing authority, and a new airworthiness review certificate may need to be issued in accordance with [M.A.904](#).

### **AMC M.A.901 (a) Aircraft airworthiness review**

---

[M.A.901](#)

EASA Form 15a is issued by competent authorities while EASA Form 15b is issued by a M.A. Subpart G organisation.

### **AMC M.A.901 (b) Aircraft airworthiness review**

---

[M.A.901](#)

1. If the continuing airworthiness of the aircraft is not managed according to a Part-M appendix I arrangement between the owner and the M.A. Subpart G organisation, the aircraft should be considered to be outside a controlled environment. Nevertheless, such arrangement is not necessary when the operator and the M.A. Subpart G organisation are the same organisation.
2. The fact that limited Pilot-owner maintenance as defined in [M.A.803](#) (b) is not carried out and released by an approved maintenance organisation does not change the status of an aircraft in a controlled environment providing the M.A. Subpart G organisation under contract has been informed of any such maintenance carried out.

## **AMC M.A.901 (c) 2, (e) 2 and (f) Aircraft airworthiness review**

---

[M.A.901](#)

When the aircraft has remained within a controlled environment, the extension of the validity of the airworthiness review certificate does not require an airworthiness review but only a verification of the continuous compliance with [M.A.901 \(b\)](#).

It is acceptable to anticipate the extension of the airworthiness review certificate by a maximum of 30 days without a loss of continuity of the airworthiness review pattern, which means that the new expiration date is set up one year after the previous expiration date. This anticipation of up to 30 days also applies to the 12 month requirements shown in [M.A.901\(b\)](#), meaning that the aircraft is still considered as being in a controlled environment if it has been continuously managed by a single organisation and maintained by appropriately approved organisations, as stated in [M.A.901\(b\)](#), from the date when the last airworthiness review certificate was issued until the date when the extension is performed (this can be up to 30 days less than 12 months).

It is also acceptable to perform the extension of an airworthiness review certificate after its expiration date, as long as all the conditions for the extension are met. However, this means the following:

- The aircraft could not fly since the airworthiness review certificate expired until it is extended, and
- The new expiration date (after extension) is set one year after the previous expiration date (not one year after the extension is performed).

## **AMC M.A.901 (d) & (g) Aircraft airworthiness review**

---

[M.A.901](#)

The recommendation sent by a continuing airworthiness management organisation (CAMO) or by [M.A.901\(g\)](#) certifying staff to the competent authority of the Member State of registry should be, at least, in English when the Member State of registry is different from the CAMO's Member State. Otherwise it can be completed in the official language(s) of the CAMO's Member State.

The recommendation sent to the competent authority should contain at least the items described below.

### a) General information

- M.A. Subpart G organisation information
- owner/lessee information
- date and place the document review and the aircraft survey were carried out
- period and place the aircraft can be seen if required by the competent authority

### b) Aircraft information

- registration
- type

- manufacturer
  - serial number
  - flight manual reference
  - weight and centre of gravity data
  - maintenance programme reference
- c) Documents accompanying the recommendation
- copy of registration papers
  - copy of the owners request for a new airworthiness review certificate
- d) Aircraft status
- aircraft total time and cycles
  - list of persons or organisations having carried out continuing airworthiness activities including maintenance tasks on the aircraft and its components since the last airworthiness review certificate
- e) Aircraft survey
- a precise list of the areas of the aircraft that were surveyed and their status
- f) Findings
- a list of all the findings made during the airworthiness review with the corrective action carried out
- g) Statement

A statement signed by the airworthiness review staff recommending the issue of an airworthiness review certificate. The statement should confirm that the aircraft in its current configuration complies with the following:

- airworthiness directives up to the latest published issue, and;
- type certificate datasheet, and;
- maintenance programme, and;
- component service life limitations, and;
- the valid weight and centre of gravity schedule reflecting the current configuration of the aircraft, and;
- Part 21 for all modifications and repairs, and;
- the current flight manual including supplements, and;
- operational requirements.

The above items should clearly state the exact reference of the data used in establishing compliance; for instance the number and issue of the type certificate data sheet used should be stated.

The statement should also confirm that all of the above is properly entered and certified in the aircraft continuing airworthiness record system and/or in the operator's technical log.

## **AMC M.A.901(g) Aircraft airworthiness review**

---

M.A.901

The words “certifying staff” mean that the personnel meet at the time of the airworthiness review all the Part-66 requirements to be certifying staff for the aircraft subject to review (including also continuing experience requirements), which in some cases may refer to national rules.

The formal acceptance of the certifying staff by the competent authority should only be granted after verification of the qualifications and after the satisfactory performance of an airworthiness review under supervision of the competent authority.

The sentence “shall not be issued for more than two consecutive years” means that every three years the airworthiness review has to be performed by the competent authority or by an appropriately approved M.A. Subpart G organisation.

## **AMC M.A.901 (j) Aircraft airworthiness review**

---

M.A.901

Suitable accommodation should include:

- a) an office with normal office equipment such as desks, telephones, photocopying machines etc. whereby the continuing airworthiness records can be reviewed.
- b) a hangar when needed for the physical survey.

The support of personnel appropriately qualified in accordance with Part-66 is necessary when the competent authority’s airworthiness review staff is not appropriately qualified.

## **AMC M.A.903 (a) - 1 Transfer of aircraft registration within the EU**

---

M.A.903

The applicant should notify to the competent authority within the former Member State of registry so as to allow the proper transfer of information between the two competent authorities during the aircraft transfer process. The transfer of information should include, if applicable, notification that the airworthiness review certificate of the aircraft being transferred was issued in accordance with Member State requirements as allowed by (EC) 2042/2003, Article 3.4.

## **AMC M.A.903 (b) Transfer of aircraft registration within the EU**

---

M.A.903

In case of transfer of aircraft registration within EU, the aircraft owner/ operator should verify that the competent authority of the new Member State of registry has entered the new aircraft registration on the existing airworthiness review certificate and validated the change.

## **AMC M.A.904 (a)-1 Airworthiness reviews of aircraft imported into the EU**

---

M.A.904

In order to allow for possible participation of authority personnel, the applicant should inform the competent authority at least 10 working days in advance of the time and location of the airworthiness review.

## **AMC M.A.904 (a)-2 Airworthiness reviews of aircraft imported into the EU**

---

M.A.904

1. When performing an airworthiness review of aircraft imported into the EU the aircraft and the relevant records should be reviewed to determine the work to be undertaken to establish the airworthiness of the aircraft.
2. In determining the work to be undertaken during the airworthiness review on the aircraft, the following should be taken into consideration:
  - (a) the information from third country authorities such as export certificates, primary authority information;
  - (b) the information on aircraft maintenance history such as continuing airworthiness records, aircraft, engine, propeller, rotor and life limited part log books or cards as appropriate, tech log / flight log / cabin log, list of deferred defects, total flight times and cycles, times and cycles since last maintenance, accident history, former maintenance schedule, former AD compliance status;
  - (c) the information on aircraft such as aircraft, engine and propeller type certificate datasheets, noise and emission certificate data sheets, flight manual and supplements;
  - (d) the aircraft continuing airworthiness status such as the aircraft and component AD status, the SB status, the maintenance status, the status of all service life limited components, weight and centre of gravity schedule including equipment list;
  - (e) the modification and repair status of the aircraft detailing elements such as owner/operator designed modifications and repairs, STCs, and parts needing European parts approval (EPA);
  - (f) the aircraft cabin configuration such as emergency equipment fitted, cockpit configuration, placards, instrument limitations, cabin layout;

- (g) the maintenance needed for import, such as embodiment of modifications needed to comply with the EASA type certificate, bridging check to comply with the new maintenance programme;
  - (h) the avionics such as, but not limited to, radio and navigation equipment, instrument flight rules (IFR) equipment, digital flight data recorder (DFDR) / cockpit voice recorder (CVR) test, ELT 406 MHz code and identification;
  - (i) the compass compensation;
  - (j) special operating rules such as extended twin-engine operations (ETOPS)/ long range operations (LROPS), reduced vertical separation minima (RVSM), MNPS, all weather operations (AWOPS), RNAV;
  - (k) the aircraft survey including verification of conformity with the flight manual and the datasheet, presence of fire proof identification plates, conformity of markings including registration, presence and serviceability of emergency equipment, internal and external lighting systems, and
  - (l) check flight including check of control system / cockpit ground check / engine run up.
3. If there is no M.A. Subpart G organisation approved for the specific aircraft type available, the competent authority may carry out the airworthiness review in accordance with this paragraph and the provisions [M.A.901\(h\)](#) and M.B.902. In this case, the airworthiness review should be requested to the competent authority with a 30-day notice.

## **AMC M.A.904 (b) Airworthiness review of aircraft imported into the EU**

---

[M.A.904](#)

The recommendation sent to the competent authority should contain at least the items described below:

- (a) All the information set forth by AMC M.A.901 (d) & (g)
- (b) Aircraft information
  - aircraft assigned registration
  - state of manufacturer
  - previous registration
  - export certificate number
  - TC and TC data sheet numbers
  - noise and emissions TC and TC data sheet numbers
  - comparison of prior maintenance programme with the proposed new maintenance programme.
- (c) Documents accompanying the recommendation
  - copy of the application, and;
  - original export certificate, and;
  - copy of the approvals of the flight manual and its supplements, and;
  - list of ADs incorporated up to the latest published issue, and;

- proposed new maintenance programme, and;
- status of all service life limited components, and;
- the valid weight and centre of gravity schedule reflecting the current configuration of the aircraft, and;
- Part-21 approval reference for all modifications and repairs.

(d) Maintenance

- a copy of the work packages requested by the subpart G organisation including details of any bridging check to ensure all the necessary maintenance has been carried out.

(e) Aircraft check flight

- a copy of the check flight report

Bilaga 2

EXAMENSARBETE I  
FLYGTEKNIK 15 HP,  
GRUND NIVÅ 300

# Guide

Hur man uppdaterar materialet

Författare: Simon & Zaya

Datum: sep – 2011

EASA regelverk uppdateras kontinuerligt av myndigheter och nya ändringar kommer med tiden. Flygbolag och andra flygorganisationen måste hela tiden vara uppdaterade om nya regler eller ändringar som kan påverka dem.

Filen *EASA\_Part\_M\_v\_1.0.pdf* är en uppdaterad version med de senaste ändringar som har kommit, men dokumentet behöver naturligtvis uppdateras om nya regler eller ändringar kommer.

Nya regler/ändringar, så kallade Amending Regulations hittar man på EASA:s webbsida. Om en ny amending dyker upp där och berör Part M Sektion A och dess AMC då är det dags att uppdatera dokumentet.

**Tips!** Du kan, om behövs, använda *Guide\_EASA\_webbsida.pptx* som finns i paketet för att hitta snabbt i webbsidan.

Nedan följer en steg för steg guide för hur du ska göra för att uppdatera dokumentet:

**Steg ett:** hitta eventuell Part M ändring som finns på EASAs hemsida. De presenteras som "AmendingRegulations".

**Steg två:** ladda ner och spara den svenska versionen av ändringen som PDF fil.

**Steg tre:** studera dokumentet och upptäck skälen bakom ändringarna. Du får gärna hitta mer information om eventuell ändring genom bl.a. internet.

**Steg fyra:** öppna Worddokumentet som finns i paketet och ta bort dokumentskyddet genom att klicka på Alternativ → Säkerhet → Ta bort dokumentskyddet → Mata in följande lösenord: [REDACTED] → OK.

**Steg fem:** Skriv kortfattat information om viktiga skälen bakom ändringen och infoga texten i Word dokumentet.

**Steg sex:** infoga eventuella ändringar/tillägg till Word dokumentet genom att kopiera texten och klistra in den. Ändringar kan även innebära att stycken/ord tas bort från gamla regelverk. Tänk på att du, efter ändringen, måste behålla layouten.

**Steg sju:** skapa hyperlänkar om det behövs genom att: markera texten → infoga → Hyperlänk. Läs mer om hyperlänk genom att söka information på internet.

**Steg åtta:** uppdatera sida 2 i Word dokumentet med namn på eventuell ändring.

**Steg nio:** kontrollera att dokumentets layout är okej.

**Steg tio:** uppdatera innehållsförteckningen genom att högerklicka på den → uppdatera fält → välj uppdatera hela tabellen → OK.

**Steg elva:** spara dokumentet som Word fil.

**Steg tolv:** spara en till kopia som PDF fil. Klicka på Office knappen → spara som → PDF eller XPS. (Om du inte hittar alternativet PDF eller XPS beror det på att du inte har installerat PDF tillägget. Sök på "pdf office 2007" i google.se och välj det första alternativet sedan installera tillägget.) Bocka för Optimera standard – publicera online och skriv ut. Klicka för alternativ och bocka för endast: Sidintervall – Alla; Vad ska publiceras – Dokumentet; Inkludera icke utskrivbar information – Dokument egenskaper och vissa taggar för dokument struktur; PFD-alternativ – använd bitmappstext när teckensnitt inte bäddas in.

**Steg tretton:** skrivskydda Word dokumentet genom att klicka på Alternativ → Säkerhet → skydda dokumentet → välj skrivskydd och skriv lösenordet: [REDACTED] → OK. Stäng dokumentet.

**Steg fjorton:** öppna sparade PDF filen med Adobe Reader. Kontrollera att dokumentet ser bra ut och att alla funktionerna fungerar korrekt.



- BG Европейска агенция за авиационна безопасност
- CS Evropská agentura pro bezpečnost letectví
- DA Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur
- DE Europäische Agentur für Flugsicherheit
- EL Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας
- EN European Aviation Safety Agency
- ET Euroopa Lennundusohutusamet
- ES Agencia Europea de Seguridad Aérea
- FI Euroopan lentoturvallisuusvirasto
- FR Agence européenne de la sécurité aérienne
- IT Agenzia europea per la sicurezza aerea
- LV Eiropas Aviācijas drošības aģentūra
- LT Europos aviacijos saugos agentūra
- HU Európai Repülésbiztonsági Ügynökség
- MT L-Agenzija Ewropea tas-Sigurtà ta' l-Avjazzjoni
- NL Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart
- PL Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego
- PT Agência Europeia para a Segurança da Aviação
- RO Agenția Europeană de Siguranță a Aviației
- SK Európska agentúra pre bezpečnosť letectva
- SL Evropska agencija za varnost v letalstvu
- SV Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

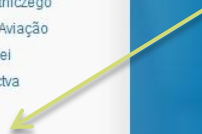
## Guidens för EASA's webbsida

För dig som vill hitta rätt...



- BG Европейска агенция за авиационна безопасност
- CS Evropská agentura pro bezpečnost letectví
- DA Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur
- DE Europäische Agentur für Flugsicherheit
- EL Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας
- EN European Aviation Safety Agency
- ET Euroopa Lennundusohutusamet
- ES Agencia Europea de Seguridad Aérea
- FI Euroopan lentoturvallisuusvirasto
- FR Agence européenne de la sécurité aérienne
- IT Agenzia europea per la sicurezza aerea
- LV Eiropas Aviācijas drošības aģentūra
- LT Europos aviacijos saugos agentūra
- HU Európai Repülésbiztonsági Ügynökség
- MT L-Agenzija Ewropea tas-Sigurtà ta' l-Avjazzjoni
- NL Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart
- PL Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego
- PT Agência Europeia para a Segurança da Aviação
- RO Agenția Europeană de Siguranță a Aviației
- SK Európska agentúra pre bezpečnosť letectva
- SL Evropska agencija za varnost v letalstvu
- SV Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Klicka på Sv  
för svenska  
språket





- [BG](#)
- [CS](#)
- [DA](#)
- [DE](#)
- [EL](#)
- [EN](#)
- [ES](#)
- [ET](#)
- [FI](#)
- [FR](#)
- [HU](#)
- [IS](#)
- [IT](#)
- [LT](#)
- [LV](#)
- [MT](#)
- [NL](#)
- [NO](#)
- [PL](#)
- [PT](#)
- [RO](#)
- [SK](#)
- [SL](#)
- [SV](#)

<p><b>The Agency</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>What we do</li> <li>Executive Director</li> <li>Organisation structure</li> <li>Management Board</li> <li>Budget and accounts</li> </ul>	<p>Communications &amp; External Relations</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Environmental protection</li> <li>Recruitment</li> <li>Procurement</li> </ul>	<p>EASA Members / Links</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Events</li> <li>Safety Analysis &amp; research</li> <li>General publications</li> <li>Technical publications</li> <li>Contacts &amp; FAQ</li> </ul>	<p><b>Learn More</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Certification directorate</li> <li>Rulemaking directorate</li> <li>Approvals &amp; Standardisation directorate</li> <li>Regulations structure</li> <li>SAFA</li> </ul>
--	---	--	--

Klicka på  
 ”Regulations structure”  
 för att komma till  
 EASAs regelverk

**Latest news**

**04/05/2011** Call for papers on the subject of 'Helicopter Ditching, Water Impact and Survivability' to be presented at the workshop organised by EASA in connection with the 5th Rotorcraft symp ...

**Upcoming events**

**17/05/2011** Operational Suitability Data (OSD) Workshop

[easa.europa.eu](http://easa.europa.eu)  
*Your safety is our mission.*

[EASA Home](#)

**Shortcuts**

- The agency
  - [EASA Home](#)
  - [Organisation structure](#)
  - [Executive Director](#)
  - [Management Board](#)
  - [Communications & External Relations](#)
  - [Events](#)
  - [Recruitment](#)
  - [Quality Management](#)
- Contacts
  - [Contacts](#)
  - [Visiting EASA](#)
- FAQ
  - [Generic](#)
  - [Rulemaking - FAQ](#)
  - [EASA Fees & charges - FAQ](#)
  - [General aviation - FAQ](#)

**Europeiska byrån för luftfartssäkerhet**

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet är grundbulten i Europeiska unionens strategi för luftfartssäkerhet. Vår uppgift är att verka för att den civila luftfarten ska bli så säker och miljövänlig som möjligt.

**Gemensam strategi**

Flyget har blivit det säkraste transportmedlet. Eftersom flygtrafiken hela tiden ökar behövs ett gemensamt europeiskt initiativ för att behålla den höga säkerhetsnivån. Medan myndigheterna i varje land fortsätter att utföra merparten av de operativa uppgifterna, till exempel att certifiera enskilda luftfartyg eller licensiera piloter, utarbetar byrån gemensamma europeiska säkerhets- och miljöföreskrifter. Byrån kontrollerar hur normerna uppfylls genom att göra inspektioner i medlemsstaterna. Den ger nödvändig teknisk sakkunskap och utbildning samt bedriver forskning. ([read more...](#))

**Additional online services**

<a href="#">Airworthiness Directives</a>	<a href="#">Comment Response Tool</a>	<a href="#">Flight Documents</a>
<a href="#">ATM and Airports</a>	<a href="#">General Publications</a>	<a href="#">Technical Publications</a> <small>Amended Part-41 now available!</small>

**Website Information**



<b>Standardisation</b> Standardisation overview <b>Technical Training</b> Technical training overview Rulemaking - FAQ Third Country Operators	<b>Institutional Affairs</b> EASA Members / Links Management Board <b>Operators</b> SAFA	<b>Legislation</b> Agency Decisions Regulations structure Standardisation Regulation	<b>Rulemaking</b> Rulemaking directorate TORs, NPAs & CRDs Opinions Opt-Outs to Regulations	Environmental protection International cooperation Consultative bodies Archives
---	--	---	---	--

» EASA Home » Regulations structure

### Shortcuts

#### Regulations

- » Regulations structure
- » Regulation (EC) No. 1702/2003
- » Regulation (EC) No. 2042/2003
- » Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
- » Certification specifications
- » Archive - Previous Basic Regulation
- » Fees and charges
- » Opt-Outs to Regulations
- » Approvals & Standardisation directorate

#### Publications

- » Technical publications
- » General publications

### Website Information

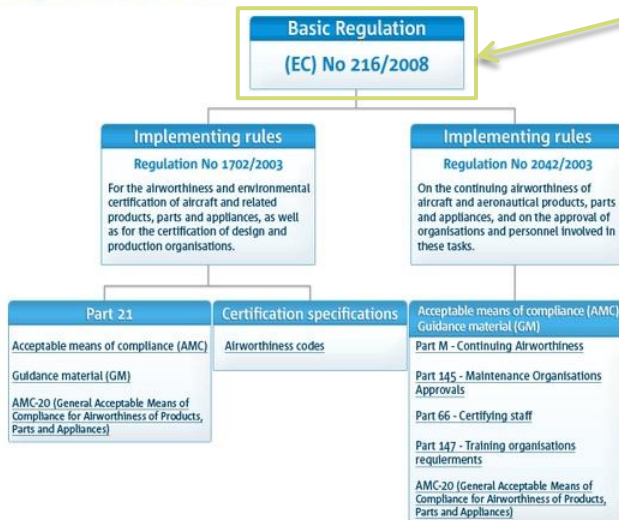
#### Most popular pages:

- » Regulations structure
- » Recruitment
- » Airworthiness Directives
- » Certification specifications

#### Recently visited:

- » Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

### Regulations structure



Grundförordning  
 Nr. 216/2008

### New Basic Regulation (EC) No 216/2008

» [Regulation \(EC\) No 216/2008](#) of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a **European Aviation Safety Agency**, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) and Directive 2004/36/EC (OJ L 79, 19/03/2008, p. 1)

This new Basic Regulation entered into force on 8 April 2008 and as stated in Article 69(1), Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) repealed as of 8 April 2008, without prejudice to the provisions of the second subparagraph. References made to the repealed Regulation shall be construed as being made to this Regulation and should be read in accordance with the [Correlation Table in Annex VI](#)



<b>Standardisation</b> Standardisation overview <b>Technical Training</b> Technical training overview Rulemaking - FAQ Third Country Operators	<b>Institutional Affairs</b> EASA Members / Links Management Board <b>Operators</b> SAFA	<b>Legislation</b> Agency Decisions Regulations structure Standardisation Regulation	<b>Rulemaking</b> Rulemaking directorate TORs, NPAs & CRDs Opinions Opt-Outs to Regulations	Environmental protection International cooperation Consultative bodies Archives
---	--	---	---	--

EASA Home » Regulations structure

### Shortcuts

#### Regulations

- Regulations structure
- Regulation (EC) No. 1702/2003
- Regulation (EC) No. 2042/2003
- Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
- Certification specifications
- Archive - Previous Basic Regulation
- Fees and charges
- Opt-Outs to Regulations
- Approvals & Standardisation directorate

#### Publications

- Technical publications
- General publications

### Website Information

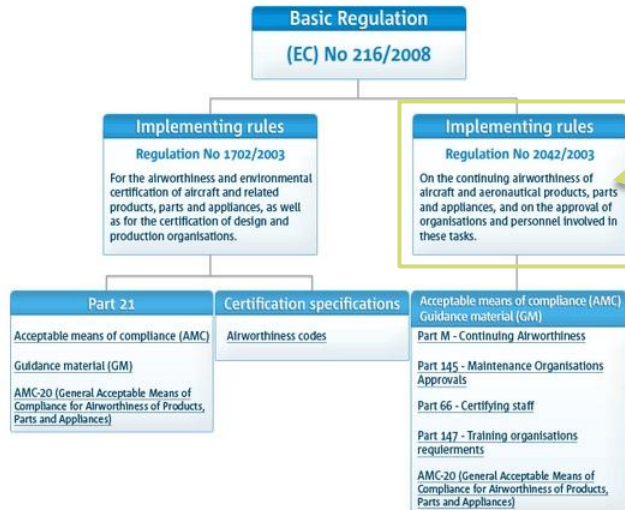
#### Most popular pages:

- Regulations structure
- Recruitment
- Airworthiness Directives
- Certification specifications

#### Recently visited:

- Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

## Regulations structure



### New Basic Regulation (EC) No 216/2008

Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) and Directive 2004/36/EC (OJ L 79, 19/03/2008, p. 1)

This new Basic Regulation entered into force on 8 April 2008 and as stated in Article 69(1), Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) repealed as of 8 April 2008, without prejudice to the provisions of the second subparagraph. References made to the repealed Regulation shall be construed as being made to this Regulation and should be read in accordance with the [Correlation Table in Annex VI](#)

## Tillämpningsföreskrifter Förordnings nr 2042/2003

Om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter



- BG
- CS
- DA
- DE
- EL
- EN**
- ES
- ET
- FI
- FR
- HU
- IS
- IT
- LT
- LV
- MT
- NL
- NO
- PL
- PT
- RO
- SK
- SI
- SV

<b>Standardisation</b> Standardisation overview <b>Technical Training</b> Technical training overview Rulemaking - FAQ Third Country Operators	<b>Institutional Affairs</b> EASA Members / Links Management Board  <b>Operators</b> SAFA	<b>Legislation</b> Agency Decisions Regulations structure Standardisation Regulation	<b>Rulemaking</b> Rulemaking directorate TORs, NPAs & CRDs Opinions Opt-Outs to Regulations	Environmental protection International cooperation Consultative bodies Archives
---	--	---	---	--

EASA Home » Regulations structure

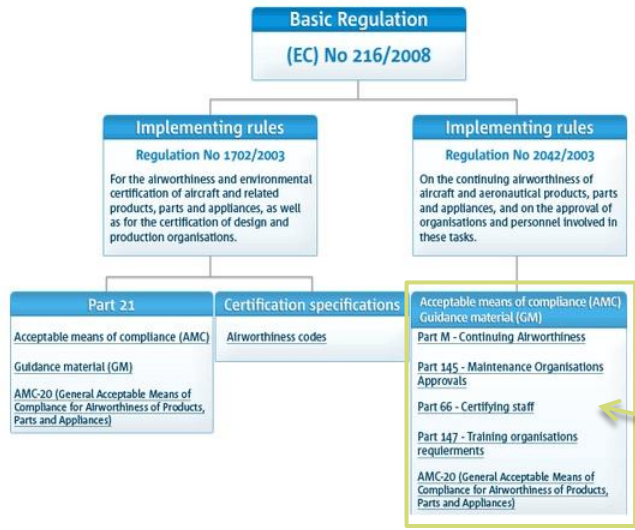
### Shortcuts

- Regulations
- ➔ Regulations structure
  - ➔ Regulation (EC) No. 1702/2003
  - ➔ Regulation (EC) No. 2042/2003
  - ➔ Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
  - ➔ Certification specifications
  - ➔ Archive - Previous Basic Regulation
  - ➔ Fees and charges
  - ➔ Opt-Outs to Regulations
  - ➔ Approvals & Standardisation directorate
- Publications
- ➔ Technical publications
  - ➔ General publications

### Website Information

- Most popular pages:
- ➔ Regulations structure
  - ➔ Recruitment
  - ➔ Airworthiness Directives
  - ➔ Certification specifications
- Recently visited:
- ➔ Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

## Regulations structure



### New Basic Regulation (EC) No 216/2008

Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) and Directive 2004/36/EC (OJ L 79, 19/03/2008, p. 1)

This new Basic Regulation entered into force on 8 April 2008 and as stated in Article 69(1), Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) repealed as of 8 April 2008, without prejudice to the provisions of the second subparagraph. References made to the repealed Regulation shall be construed as being made to this Regulation and should be read in accordance with the [Correlation Table in Annex VI](#)

## AMC & GM till:

- Part M (Teknisk organisation)
- Part 145 (Verkstad)
- Part 66 (Tekniker utbildning)
- Part 147 (Skola)





<b>Standardisation</b> Standardisation overview <b>Technical Training</b> Technical training overview Rulemaking - FAQ Third Country Operators	<b>Institutional Affairs</b> EASA Members / Links Management Board <b>Operators</b> SAFA	<b>Legislation</b> Agency Decisions Regulations structure Standardisation Regulation	<b>Rulemaking</b> Rulemaking directorate TORs, NPAs & CRDs Opinions Opt-Outs to Regulations	Environmental protection International cooperation Consultative bodies Archives
---	--	---	---	--

EASA Home » Regulations structure

### Shortcuts

- Regulations
  - Regulations structure
  - Regulation (EC) No. 1702/2003
  - Regulation (EC) No. 2042/2003
  - Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
  - Certification specifications
  - Archive - Previous Basic Regulation
  - Fees and charges
  - Opt-Outs to Regulations
  - Approvals & Standardisation directorate
- Publications
  - Technical publications
  - General publications

### Website Information

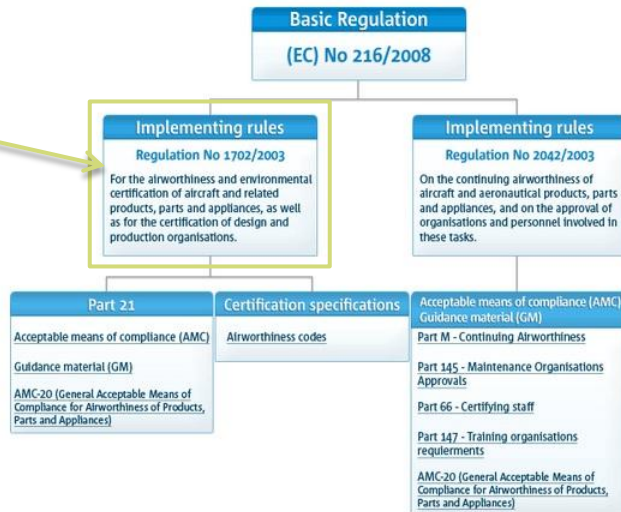
#### Most popular pages:

- Regulations structure
- Recruitment
- Airworthiness Directives
- Certification specifications

#### Recently visited:

- Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

### Regulations structure



### New Basic Regulation (EC) No 216/2008

Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) and Directive 2004/36/EC (OJ L 79, 19/03/2008, p. 1)

This new Basic Regulation entered into force on 8 April 2008 and as stated in Article 69(1), Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) repealed as of 8 April 2008, without prejudice to the provisions of the second subparagraph. References made to the repealed Regulation shall be construed as being made to this Regulation and should be read in accordance with the [Correlation Table in Annex VI](#)

## Tillämpningsföreskrifter Förordnings nr 1702/2003

För luftvärdighet och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt certifiering av konstruktions och design organisation



<b>Standardisation</b> Standardisation overview <b>Technical Training</b> Technical training overview Rulemaking - FAQ Third Country Operators	<b>Institutional Affairs</b> EASA Members / Links Management Board  <b>Operators</b> SAFA	<b>Legislation</b> Agency Decisions Regulations structure Standardisation Regulation	<b>Rulemaking</b> Rulemaking directorate TORs, NPAs & CRDs Opinions Opt-Outs to Regulations	Environmental protection International cooperation Consultative bodies Archives
---	--	---	---	--

EASA Home » Regulations structure

### Shortcuts

#### Regulations

- ➔ Regulations structure
- ➔ Regulation (EC) No. 1702/2003
- ➔ Regulation (EC) No. 2042/2003
- ➔ Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
- ➔ Certification specifications
- ➔ Archive - Previous Basic Regulation
- ➔ Fees and charges
- ➔ Opt-Outs to Regulations
- ➔ Approvals & Standardisation directorate

#### Publications

- ➔ Technical publications
- ➔ General publications

### Website Information

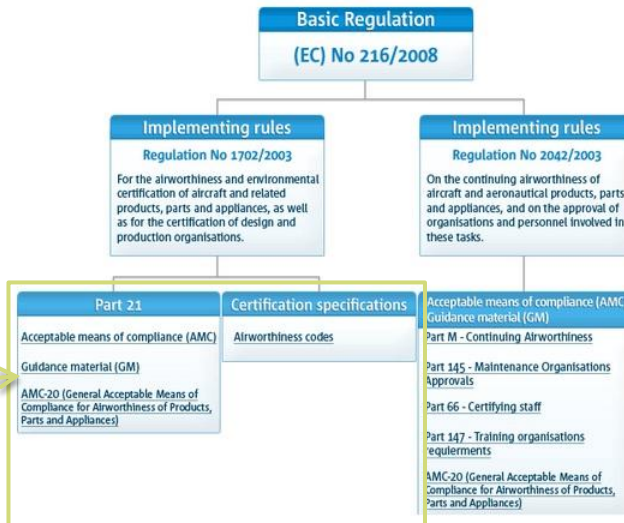
#### Most popular pages:

- ➔ Regulations structure
- ➔ Recruitment
- ➔ Airworthiness Directives
- ➔ Certification specifications

#### Recently visited:

- ➔ Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

## Regulations structure



### New Basic Regulation (EC) No 216/2008

Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) and Directive 2004/36/EC (OJ L 79, 19/03/2008, p. 1)

This new Basic Regulation entered into force on 8 April 2008 and as stated in Article 69(1), Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) repealed as of 8 April 2008, without prejudice to the provisions of the second subparagraph. References made to the repealed Regulation shall be construed as being made to this Regulation and should be read in accordance with the [Correlation Table in Annex VI](#)

Här hittar du  
•AMC & GM till Part 21  
•Certifierings specifikation



<b>Standardisation</b> Standardisation overview	<b>Institutional Affairs</b> EASA Members / Links Management Board	<b>Legislation</b> Agency Decisions Regulations structure Standardisation Regulation	<b>Rulemaking</b> Rulemaking directorate TORs, NPAs & CRDs Opinions Opt-Outs to Regulations	Environmental protection International cooperation Consultative bodies Archives
<b>Technical Training</b> Technical training overview Rulemaking - FAQ Third Country Operators	<b>Operators</b> SAFA			

» EASA Home » Regulations structure

### Shortcuts

#### Regulations

- » Regulations structure
- » Regulation (EC) No. 1702/2003
- » Regulation (EC) No. 2042/2003
- » Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
- » Certification specifications
- » Archive - Previous Basic Regulation
- » Fees and charges
- » Opt-Outs to Regulations
- » Approvals & Standardisation directorate

#### Publications

- » Technical publications
- » General publications

### Website Information

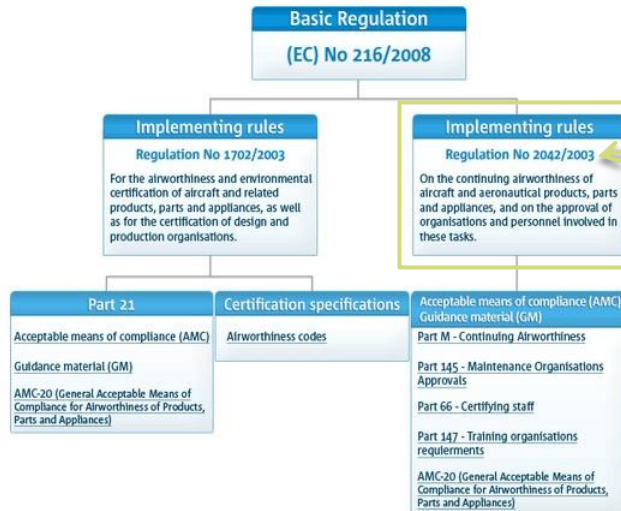
#### Most popular pages:

- » Regulations structure
- » Recruitment
- » Airworthiness Directives
- » Certification specifications

#### Recently visited:

- » Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

### Regulations structure



### New Basic Regulation (EC) No 216/2008

» [Regulation \(EC\) No 216/2008](#) of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a **European Aviation Safety Agency**, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) and Directive 2004/36/EC (OJ L 79, 19/03/2008, p. 1)

This new Basic Regulation entered into force on 8 April 2008 and as stated in Article 69(1), Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) repealed as of 8 April 2008, without prejudice to the provisions of the second subparagraph. References made to the repealed Regulation shall be construed as being made to this Regulation and should be read in accordance with the [Correlation Table in Annex VI](#)

Förordnings nr 2042/2003 innehåller:

- Bilaga I (Part M)
- Tillägg till Bilaga I
- Bilaga II (Part I45)
- Tillägg till Bilaga II

Klicka på "Regulation No 2042/2003" För att undersöka dokumentet...



- BG
- CS
- DA
- DE
- EL
- EN**
- ES
- ET
- FI
- FR
- HU
- IS
- IT
- LT
- LV
- MT
- NL
- NO
- PL
- PT
- RO
- SK
- SL
- SV

<p><b>Standardisation</b> Standardisation overview</p> <p><b>Technical Training</b> Technical training overview Rulemaking - FAQ Third Country Operators</p>	<p><b>Institutional Affairs</b> EASA Members / Links Management Board</p> <p><b>Operators</b> SAFA</p>	<p><b>Legislation</b> Agency Decisions Regulations structure Standardisation Regulation</p>	<p><b>Rulemaking</b> Rulemaking directorate TORs, NPAs &amp; CRDs Opinions Opt-Outs to Regulations</p>	<p>Environmental protection International cooperation Consultative bodies Archives</p>
--	--	---	--	--

EASA Home » Regulations structure

### Shortcuts

- Regulations
- ↳ Regulations structure
  - ↳ Regulation (EC) No. 1702/2003
  - ↳ Regulation (EC) No. 2042/2003
  - ↳ Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
  - ↳ Certification specifications
  - ↳ Archive - Previous Basic Regulation
  - ↳ Fees and charges
  - ↳ Opt-Outs to Regulations
  - ↳ Approvals & Standardisation directorate
- Publications
- ↳ Technical publications
  - ↳ General publications

### Website Information

- Most popular pages:**
- ↳ Regulations structure
  - ↳ Recruitment
  - ↳ Airworthiness Directives
  - ↳ Certification specifications
- Recently visited:**
- ↳ Regulations structure
  - ↳ Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

## Regulation (EC) No. 2042/2003

### Continuing Airworthiness - Implementing Rules

Commission Regulation (EC) 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 315, 28/11/2003, p. 1).

Click to view the regulation in the corresponding language:

[DA](#) [DE](#) [EL](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [NL](#) [PT](#) [FI](#) [SV](#)



### Consolidated version of Regulation (EC) No 2042/2003

Consolidated version of Regulation (EC) No 2042/2003

Click to view the regulation in the corresponding language:

[BG](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [ET](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [RO](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

This consolidated version takes into account the following Amending Regulations:

↳ Commission Regulation (EU) No 962/2010 of 26 October 2010 amending Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 281, 27.10.2010, p. 78)

Click to view the regulation in the corresponding language:

[BG](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [ET](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

↳ Commission Regulation (EU) No 127/2010 of 5 February 2010 amending Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 40, 13.02.2010, p. 4)

Click to view the regulation in the corresponding language:

[BG](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [ET](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

↳ Commission Regulation (EC) No 1052/2008 of 27 October 2008 amending Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 283, 28.10.2008, p. 5)

Här hittar du grunddokumentet till förordning nr 2042/2003  
OBS! Inga ändringar har införts i dokumentet.

Klicka på Sv för svenska



- BG
- CS
- DA
- DE
- EL
- EN**
- ES
- ET
- FI
- FR
- HU
- IS
- IT
- LT
- LV
- MT
- NL
- NO
- PL
- PT
- RO
- SK
- SL
- SV

<p><b>Standardisation</b> Standardisation overview</p> <p><b>Technical Training</b> Technical training overview Rulemaking - FAQ Third Country Operators</p>	<p><b>Institutional Affairs</b> EASA Members / Links Management Board</p> <p><b>Operators</b> SAFA</p>	<p><b>Legislation</b> Agency Decisions Regulations structure Standardisation Regulation</p>	<p><b>Rulemaking</b> Rulemaking directorate TORs, NPAs &amp; CRDs Opinions Opt-Outs to Regulations</p>	<p>Environmental protection International cooperation Consultative bodies Archives</p>
--	--	---	--	--

EASA Home » Regulations structure

### Shortcuts

- Regulations
- ↳ Regulations structure
  - ↳ Regulation (EC) No. 1702/2003
  - ↳ Regulation (EC) No. 2042/2003
  - ↳ Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
  - ↳ Certification specifications
  - ↳ Archive - Previous Basic Regulation
  - ↳ Fees and charges
  - ↳ Opt-Outs to Regulations
  - ↳ Approvals & Standardisation directorate
- Publications
- ↳ Technical publications
  - ↳ General publications

### Website Information

- Most popular pages:**
- ↳ Regulations structure
  - ↳ Recruitment
  - ↳ Airworthiness Directives
  - ↳ Certification specifications
- Recently visited:**
- ↳ Regulations structure
  - ↳ Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

## Regulation (EC) No. 2042/2003

### Continuing Airworthiness - Implementing Rules

Commission Regulation (EC) 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 315, 28/11/2003, p. 1).

Click to view the regulation in the corresponding language:

[DA](#) [DE](#) [EL](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [RO](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

### Consolidated version of Regulation (EC) No 2042/2003

Consolidated version of Regulation (EC) No 2042/2003

Click to view the regulation in the corresponding language:

[BG](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [ET](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [RO](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

This consolidated version takes into account the following Amending Regulations:

Commission Regulation (EU) No 982/2010 of 26 October 2010 amending Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 281, 27.10.2010, p. 78)

Click to view the regulation in the corresponding language:

[BG](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [ET](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [RO](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

Commission Regulation (EU) No 127/2010 of 5 February 2010 amending Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 40, 13.02.2010, p. 4)

Click to view the regulation in the corresponding language:

[BG](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [ET](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [RO](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

Commission Regulation (EC) No 1052/2008 of 27 October 2008 amending Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 283, 28.10.2008, p. 5)

Här hittar du en konsoliderad version av förordning nr 2042/2003

OBS! Denna version är en uppdaterad version som innehåller alla ändringar fram till 5 feb 2010

Klicka på Sv för svenska





- BG
- CS
- DA
- DE
- EL
- EN**
- ES
- ET
- FI
- FR
- HU
- IS
- IT
- LT
- LV
- MT
- NL
- NO
- PL
- PT
- RO
- SK
- SL
- SV

<p><b>Standardisation</b> Standardisation overview</p> <p><b>Technical Training</b> Technical training overview Rulemaking - FAQ Third Country Operators</p>	<p><b>Institutional Affairs</b> EASA Members / Links Management Board</p> <p><b>Operators</b> SAFA</p>	<p><b>Legislation</b> Agency Decisions Regulations structure Standardisation Regulation</p>	<p><b>Rulemaking</b> Rulemaking directorate TORs, NPAs &amp; CRDs Opinions Opt-Outs to Regulations</p>	<p>Environmental protection International cooperation Consultative bodies Archives</p>
--	--	---	--	--

EASA Home » Regulations structure

### Shortcuts

- Regulations
- ↳ Regulations structure
  - ↳ Regulation (EC) No. 1702/2003
  - ↳ Regulation (EC) No. 2042/2003
  - ↳ Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
  - ↳ Certification specifications
  - ↳ Archive - Previous Basic Regulation
  - ↳ Fees and charges
  - ↳ Opt-Outs to Regulations
  - ↳ Approvals & Standardisation directorate
- Publications
- ↳ Technical publications
  - ↳ General publications

### Website Information

- Most popular pages:**
- ↳ Regulations structure
  - ↳ Recruitment
  - ↳ Airworthiness Directives
  - ↳ Certification specifications
- Recently visited:**
- ↳ Regulations structure
  - ↳ Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

## Regulation (EC) No. 2042/2003

### Continuing Airworthiness - Implementing Rules

↳ [Commission Regulation \(EC\) 2042/2003](#) of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 315, 28/11/2003, p. 1).

Click to view the regulation in the corresponding language:

[DA](#) [DE](#) [EL](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [FI](#) [SV](#)

### Consolidated version of Regulation (EC) No 2042/2003

↳ [Consolidated version of Regulation \(EC\) No 2042/2003](#)

Click to view the regulation in the corresponding language:

[BG](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [ET](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [RO](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

This consolidated version takes into account the following Amending Regulations:

↳ [Commission Regulation \(EU\) No 962/2010](#) of 26 October 2010 amending Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 281, 27.10.2010, p. 78)

Click to view the regulation in the corresponding language:

[BG](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [ET](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

↳ [Commission Regulation \(EU\) No 127/2010](#) of 5 February 2010 amending Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 40, 13.02.2010, p. 4)

Click to view the regulation in the corresponding language:

[BG](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [ET](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

↳ [Commission Regulation \(EC\) No 1059/2008](#) of 27 October 2008 amending Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 283, 28.10.2008, p. 5)

Här hittar du den senaste ändring (962/2010) av förordning nr 2042/2003

Klicka på Sv för svenska





- BG
- CS
- DA
- DE
- EL
- EN
- ES
- ET
- FI
- FR
- HU
- IS
- IT
- LT
- LV
- MT
- NL
- NO
- PL
- PT
- RO
- SK
- SL
- SV

<b>Standardisation</b> Standardisation overview <b>Technical Training</b> Technical training overview Rulemaking - FAQ Third Country Operators	<b>Institutional Affairs</b> EASA Members / Links Management Board <b>Operators</b> SAFA	<b>Legislation</b> Agency Decisions Regulations structure Standardisation Regulation	<b>Rulemaking</b> Rulemaking directorate TORs, NPAs & CRDs Opinions Opt-Outs to Regulations	Environmental protection International cooperation Consultative bodies Archives
---	--	---	---	--

EASA Home » Regulations structure

### Shortcuts

- Regulations
  - Regulations structure
  - Regulation (EC) No. 1702/2003
  - Regulation (EC) No. 2042/2003
  - Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
  - Certification specifications
  - Archive - Previous Basic Regulation
  - Fees and charges
  - Opt-Outs to Regulations
  - Approvals & Standardisation directorate
- Publications
  - Technical publications
  - General publications

### Website Information

- Most popular pages:**
- Regulations structure
  - Recruitment
  - Airworthiness Directives
  - Certification specifications
- Recently visited:**
- Regulations structure
  - Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

## Regulation (EC) No. 2042/2003

### Continuing Airworthiness - Implementing Rules

[Commission Regulation \(EC\) 2042/2003](#) of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 315, 28/11/2003, p. 1).

Click to view the regulation in the corresponding language:

[DA](#) [DE](#) [EL](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [FI](#) [SV](#)

### Consolidated version of Regulation (EC) No 2042/2003

[Consolidated version of Regulation \(EC\) No 2042/2003](#)

Click to view the regulation in the corresponding language:

[BG](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [ET](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [RO](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

This consolidated version takes into account the following Amending Regulations:

» [Commission Regulation \(EU\) No 962/2010](#) of 26 October 2010 amending Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 281, 27.10.2010, p. 78)

Click to view the regulation in the corresponding language:

[BG](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [ET](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

» [Commission Regulation \(EU\) No 127/2010](#) of 5 February 2010 amending Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 40, 13.02.2010, p. 4)

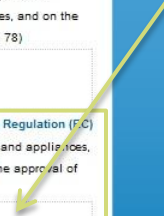
Click to view the regulation in the corresponding language:

[BG](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [ET](#) [EN](#) [ES](#) [FR](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [FI](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

» [Commission Regulation \(EC\) No 1052/2008](#) of 27 October 2008 amending Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ L 283, 28.10.2008, p. 5)

Här hittar du ändringen (127/2010) av förordning nr 2042/2003  
OBS! Listan börjar med de senaste ändringar till de äldsta.

Klicka på Sv för svenska





<b>Standardisation</b> Standardisation overview <b>Technical Training</b> Technical training overview Rulemaking - FAQ Third Country Operators	<b>Institutional Affairs</b> EASA Members / Links Management Board <b>Operators</b> SAFA	<b>Legislation</b> Agency Decisions Regulations structure Standardisation Regulation	<b>Rulemaking</b> Rulemaking directorate TORs, NPAs & CRDs Opinions Opt-Outs to Regulations	Environmental protection International cooperation Consultative bodies Archives
---	--	---	---	--

EASA Home » Regulations structure

### Shortcuts

#### Regulations

- Regulations structure
- Regulation (EC) No. 1702/2003
- Regulation (EC) No. 2042/2003
- Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
- Certification specifications
- Archive - Previous Basic Regulation
- Fees and charges
- Opt-Outs to Regulations
- Approvals & Standardisation directorate

#### Publications

- Technical publications
- General publications

### Website Information

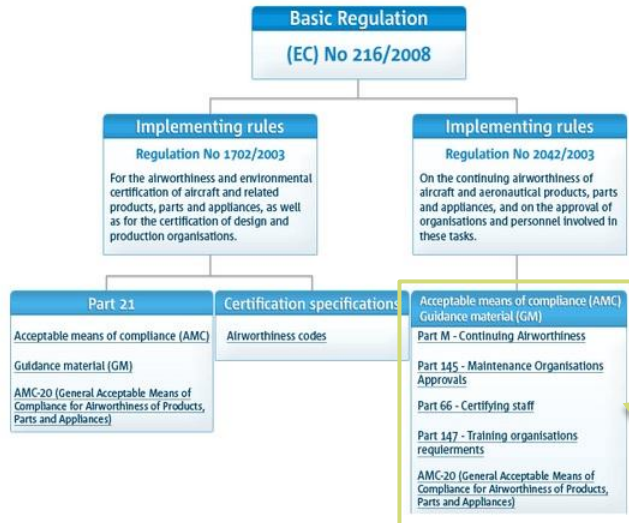
#### Most popular pages:

- Regulations structure
- Recruitment
- Airworthiness Directives
- Certification specifications

#### Recently visited:

- Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

## Regulations structure



Vi går tillbaka till "Regulation structure"

Klicka för att komma till AMC & GM för Part M

### New Basic Regulation (EC) No 216/2008

Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) and Directive 2004/36/EC (OJ L 79, 19/03/2008, p. 1)

This new Basic Regulation entered into force on 8 April 2008 and as stated in Article 69(1), Regulation (EC) No 1592/2002 (see [Basic Regulation Archive](#)) repealed as of 8 April 2008, without prejudice to the provisions of the second subparagraph. References made to the repealed Regulation shall be construed as being made to this Regulation and should be read in accordance with the [Correlation Table in Annex VI](#)



Citizens & General Information

Aviation Professionals & Industry

Authorities & Institutions

**Certification Overview**

- Certification directorate
- Airworthiness Directives
- Flight Standards
- Product certification
- Application forms

- Permit to fly
- Internal working procedures
- Specific Airworthiness
- Specifications
- Certification - FAQ

**Organisation approvals**

- Design Organisations
- Production Organisations
- Continuing Airworthiness Org.
- FCL Organisations
- Third Country Operators
- SAFA

**Legislation**

- Agency Decisions
- Regulations structure
- Certification specifications
- Fees and charges
- e-examination

**Rulemaking**

- Programme and Planning
- TORs, NPAs & CRDs
- Opinions
- Consultative bodies

- BG
- CS
- DA
- DE
- EL
- EN
- ES
- ET
- FI
- FR
- HU
- IS
- IT
- LT
- LV
- MT
- NL
- NO
- PL
- PT
- RO
- SK
- SL
- SV

EASA Home » Agency measures

Subscribe to this page by email

**Shortcuts**

**Agency Measures**

- Agency measures
- Opinions
- Certification specifications
- Agency Decisions
- Acceptable Means of Compliance and Guidance Material
- Appeals against agency decisions

**Website Information**

**Most popular pages:**

- Regulations structure
- Recruitment
- Airworthiness Directives
- Certification specifications

**Recently visited:**

- Regulations structure
- Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

**Acceptable Means of Compliance and Guidance Material**

The Agency has consulted interested parties on AMC and GM relating to Certification and Continuing Airworthiness in accordance with the provisions of the rulemaking procedure. The rules issued by the Agency, together with related documentation, are posted on this page. For Further information on AMC, see [FAQ 1](#), [Rulemaking D\\_Various /II AMC](#)

**Consolidated versions Part-M and Part-145**

Available on the [technical publications page](#).

- » [Part-21](#)
- » [Part-M](#)
- » [Part-145](#)
- » [Part-66](#)
- » [Part-147](#)

**Part-21**

**AMC & GM Current Issue**

ED Decision	Explanatory Note	Rule and Amendment	NPA, CRD
<b>AMC &amp; GM Part 21/7 (23/12/2010)</b>			
<a href="#">ED Decision 2010/016/R</a>	<a href="#">ED Decision 2010/016/R - Explanatory Note</a>	AMC & GM 21 have not been published as consolidated version following this decision	<a href="#">NPA 2008-01</a> <a href="#">NPA 2009-11</a> <a href="#">NPA 2010-01</a>
<a href="#">CRD 2008-01</a> <a href="#">CRD 2009-11</a> <a href="#">CRD 2010-01</a>			

**AMC & GM Part 21/6 (30/03/2010)**

<a href="#">ED Decision 2010/001/R</a>	<a href="#">ED Decision 2010/001/R -</a>	AMC & GM 21 have not been published as consolidated version following this decision	<a href="#">NPA 12/2004</a>
--	--	---	-----------------------------

AMC  
 Klicka på länken  
 Part M för att  
 direkt hoppa till  
 AMC för Part M.

# AMC till Part M

Listan börjar från det senaste ändringen. I detta fall 2011-04-19

## Part-M

### AMC Current Issue

ED Decision	Explanatory Note	Rule and Amendment	NPA, CRD
<b>AMC Part M (19/04/2011)</b>			
 <a href="#">ED Decision 2011/002/R</a>		This Decision is terminating rulemaking task M.022 and does not amend Decision No 2003/19/RM. For Decision 2011/002/R, please consult the <a href="#">decisions webpage</a> .	 <a href="#">NPA 2010-07</a>  <a href="#">CRD 2010-07</a>
<b>AMC Part M/7 (07/09/2010)</b>			
 <a href="#">ED Decision 2010/006/R</a>	 <a href="#">ED Decision 2010/006/R - Explanatory Note</a>	 <a href="#">Annex 1 of Decision 2010/006/R</a>	 <a href="#">NPA 2009-09</a>  <a href="#">CRD 2009-09</a>
<b>AMC Part M/6 (05/05/2010)</b>			
 <a href="#">ED Decision 2010/002/R</a>	 <a href="#">ED Decision 2010/002/R - Explanatory Note</a>	 <a href="#">Annex 1 of Decision 2010/002/R</a>	 <a href="#">NPA 2004-09</a>  <a href="#">NPA 2007-01</a>  <a href="#">NPA 2007-06</a>  <a href="#">NPA 2007-13</a>  <a href="#">CRD 2004-09</a>  <a href="#">CRD 2007-01</a>  <a href="#">CRD 2007-06</a>  <a href="#">CRD 2007-13</a>
<b>AMC Part-M/5 (31/03/2009)</b>			
 <a href="#">ED Decision 2009/006/R</a>	 <a href="#">ED Decision 2009/006/R - Explanatory Note</a>	 <a href="#">Annex 1 of Decision 2009/006/R</a>	 <a href="#">NPA 2008-16</a>  <a href="#">CRD 2008-16</a>
<b>AMC Part-M/4 (19/12/2008)</b>			
 <a href="#">ED Decision 2008/013/R</a>	 <a href="#">ED Decision 2008/013/R - Explanatory note</a>	 <a href="#">Annex I of Decision 2008/013/R</a>	 <a href="#">NPA 07/2005</a>  <a href="#">NPA 2007-08</a>  <a href="#">CRD 07/2005</a>  <a href="#">CRD 2007-08</a>
<b>AMC Part-M/3 (20/03/2007)</b>			
 <a href="#">ED Decision 2007/001/R on Fuel Tank Safety</a>		AMC Part-M has not been published as consolidated version following this decision	 <a href="#">NPA 22/2005</a>  <a href="#">CRD 22/2005</a>



































## AMC till Part M

Det viktigaste är att hitta vad som har ändrats i AMC:n för Part M, detta genom att klicka på länken Annex I of Devison 2010/006/R.

AMC finns endast på Engelska.

### Part-M

#### AMC Current Issue

ED Decision	Explanatory Note	Rule and Amendment	NPA, CRD
<b>AMC Part M (19/04/2011)</b>			
 <a href="#">ED Decision 2011/002/R</a>		This Decision is terminating rulemaking task M.022 and does not amend Decision No 2003/19/RM. For Decision 2011/002/R, please consult the <a href="#">decisions webpage</a> .	 <a href="#">NPA 2010-07</a>  <a href="#">CRD 2010-07</a>
<b>AMC Part M/7 (07/09/2010)</b>			
 <a href="#">ED Decision 2010/006/R</a>	 <a href="#">ED Decision 2010/006/R - Explanatory Note</a>	 <a href="#">Annex 1 of Decision 2010/006/R</a>	 <a href="#">NPA 2009-09</a>  <a href="#">CRD 2009-09</a>
<b>AMC Part M/6 (05/05/2010)</b>			
 <a href="#">ED Decision 2010/002/R</a>	 <a href="#">ED Decision 2010/002/R - Explanatory Note</a>	 <a href="#">Annex 1 of Decision 2010/002/R</a>	 <a href="#">NPA 2004-09</a>  <a href="#">NPA 2007-01</a>  <a href="#">NPA 2007-06</a>  <a href="#">NPA 2007-13</a>  <a href="#">CRD 2004-09</a>  <a href="#">CRD 2007-01</a>  <a href="#">CRD 2007-06</a>  <a href="#">CRD 2007-13</a>
<b>AMC Part-M/5 (31/03/2009)</b>			
 <a href="#">ED Decision 2009/006/R</a>	 <a href="#">ED Decision 2009/006/R - Explanatory Note</a>	 <a href="#">Annex 1 of Decision 2009/006/R</a>	 <a href="#">NPA 2008-16</a>  <a href="#">CRD 2008-16</a>
<b>AMC Part-M/4 (19/12/2008)</b>			
 <a href="#">ED Decision 2008/013/R</a>	 <a href="#">ED Decision 2008/013/R - Explanatory note</a>	 <a href="#">Annex I of Decision 2008/013/R</a>	 <a href="#">NPA 07/2005</a>  <a href="#">NPA 2007-08</a>  <a href="#">CRD 07/2005</a>  <a href="#">CRD 2007-08</a>
<b>AMC Part-M/3 (20/03/2007)</b>			
 <a href="#">ED Decision 2007/001/R on Fuel Tank Safety</a>		AMC Part-M has not been published as consolidated version following this decision	 <a href="#">NPA 22/2005</a>  <a href="#">CRD 22/2005</a>