|  |
| --- |
| **CCL “CAME Expanded”** |

Uppdaterad enligt:

|  |  |
| --- | --- |
| 2015/029/R | 2016/011/R |
| Y | Y |

Denna CCL ”compliance checklist” är baserad på "Appendix V to AMC M.A.704 Continuing airworthiness management exposition"

* Transportstyrelsens tillägg och förtydliganden är skrivna på svenska

Kortfattad information om CAME’ns innehåll:

* Se CCL ”CAME Chapters”.
* Om CAME’n ska skrivas på svenska, använd rubriker enligt CCL ”CAME Chapters”.
* Om annan kapitelindelning görs än enligt denna checklista, ska en korsreferenslista för kapitel finnas i CAME’n.
*Dock inte att förväxla med korsreferenslista för* *regler omhändertagna i CAME.*
* Om ett lufttrafikföretag med operativ licens enligt förordning (EG) nr 1008/2008 använder luftfartyg registrerade i tredje land ska också CCL "CAME Del-T” användas.

CCL "CAME Expanded" är en guide som luftvärdighetsorganisation kan använda vid framtagande av CAME.

Transportstyrelsen fråntar sig ansvar för att samtliga regler är omhändertagna och att texten helt överstämmer med gällande regler.

Kontroll av att gällande regelkrav är beaktade, utförd: [ ]  Kommentar:

|  |  |
| --- | --- |
| **LIST OF EFFECTIVE PAGES** |  |
|  |  |
| ***TS tillägg:***LEP ska innehålla plats för:* *Datum för godkännande*
* *Signatur*
* *Stämpel*
* *TS diarienummer på alla LEP sidor (om möjligt)*
* *Indirekt godkännande (om tillämpligt)*
 |  |
| **DISTRIBUTION LIST** |  |
| *(The document should include a distribution list to ensure proper distribution of the manual and to demonstrate to the competent authority that all personnel involved in continuing airworthiness activities have access to the relevant information. This does not mean that all personnel have to receive a manual, but that a reasonable amount of manuals is distributed within the organisation(s) so that personnel concerned have quick and easy access to the manual.* *Accordingly, the continuing airworthiness management exposition should be distributed to:* * *the operator’s or the organisation’s management personnel and to any person at a lower level as necessary; and*
* *the Part-145 or M.A. Subpart F contracted maintenance organisation(s); and*
* *the competent authority.)*
 |  |

| **PART 0 GENERAL ORGANISATION** |  |
| --- | --- |
| **0.1 Corporate commitment by the accountable manager** |  |
|  *(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 M.A. Subpart G approval of Joe Bloggs under Part-M is based.**These procedures are approved by the undersigned and must be complied with, as applicable; in order to ensure that all the continuing airworthiness activities including maintenance for aircraft managed by Joe Bloggs is 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 by the Agency or the competent authority from time to time where these new or amended regulations are in conflict with these procedures.**The competent authority will approve this organisation whilst the competent authority is satisfied that the procedures are being followed. It is understood that the competent authority reserves the right to suspend, limit or revoke the M.A. Subpart G continuing airworthiness management approval of the organisation, as applicable, if the competent authority has evidence that the procedures are not followed and the standards not upheld.**In the case of air carriers licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008, suspension or revocation of the approval of the M.A. Subpart G continuing airworthiness management organisation would invalidate the AOC.* |  |
| ***TS tillägg:****Textförslag på svenska. (Texten avsedd för en ”fristående” CAMO)**0.1 Företagsledarens åtagande i bolaget**Denna handbok beskriver den organisation och de procedurer som används för att upprätthålla det M.A. Kapitel G tillstånd för fortsatt luftvärdighet som Transportstyrelsens godkännande bygger på.**Detta är också en försäkran att denna handbok och alla bifogade dokument är i överensstämmelse med BCL, LFS, TSFS och EASA Del-M.**Dessa procedurer är godkända av mig som företagsledare och ska alltid följas för att säkerställa ledning av den fortsatta luftvärdigheten för alla luftfartyg och/eller för luftfartyg som enligt avtal i enlighet med M.A.201 som Nisse Hults Flyg & Far AB ansvarar för är utförd inom tid enligt godkänd standard.**Det är också underförstått att dessa procedurer inte fråntar oss ansvaret för att revidera manualen när det kommer nya eller ändrade regler från EASA eller Transportstyrelsen och dessa regler är i konflikt med våra procedurer.**Med denna försäkran accepterar jag även Transportstyrelsens beslut och rätt till att tillfälligt upphäva, begränsa eller återkalla organisationens M.A. Kapitel G tillstånd för fortsatt luftvärdighet, då Transportstyrelsen framfört bevis på att organisationen underlåtit sig att följa godkända standarder och procedurer.*  |  |
| **0.2 General Information** |  |
| **a) Brief description of the organisation** *(This paragraph should describe broadly how the whole organisation (i.e. including the whole operator in the case of air carriers licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008 or the whole organisation when other approvals are held) is organised under the management of the accountable manager, and should refer to the organisation charts of paragraph 0.4.)* |  |
| ***TS tillägg:****Vilken tillståndsnummer man innehar (SE.MG.NNNN) (och vilket AOC-Nr vid CAT med OL)* |  |
| **b) Relationship with other organisations***(This paragraph may not be applicable to every organisation.)* |  |
| **(1) Subsidiaries/ mother company***(For clarity purpose, where the organisation belongs to a group, this paragraph should explain the specific relationship the organisation may have with other members of that group - e.g. links between Joe Bloggs Airlines, Joe Bloggs Finance, Joe Bloggs Leasing, Joe Bloggs Maintenance, etc.)* |  |
| **(2) Consortiums** *(Where the organisation belongs to a consortium, it should be indicated here. The other members of the consortium should be specified, as well as the scope of organisation of the consortium (e.g. operations, maintenance, design (modifications and repairs), production etc.). The reason for specifying this is that consortium maintenance may be controlled through specific contracts and through consortium’s policy and/or procedures manuals that might unintentionally override the maintenance contracts. In addition, in respect of international consortia, the respective competent authorities should be consulted and their agreement to the arrangement should be clearly stated. This paragraph should then make reference to any consortium’s continuing airworthiness related manual or procedure and to any competent authority agreement that would apply.)* |  |
| **c) Scope of work - Aircraft managed** *(This paragraph should specify the scope of the work for which the CAMO is approved. This paragraph may include aircraft type/series, aircraft registrations, owner/operator, contract references, etc. The following is given as an example.)*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Aircraft type/series*  | *Date included in the scope of work*  | *Aircraft maintenance programme or ‘generic’/baseline’ maintenance programme*  | *Aircraft registration(s)*  | *Owner/ operator*  | *CAMO contract reference*  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

*For air carriers licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008, this paragraph can make reference to the operations specifications or operations manual where the aircraft registrations are listed.* *(Depending on the number of aircraft, this paragraph may be updated as follows:* 1. *the paragraph is revised each time an aircraft is removed from or added in the list;*
2. *the paragraph is revised each time a type of aircraft or a significant number of aircraft is removed from or added to the list; in that case, the paragraph should explain where the current list of aircraft managed is available for consultation.)*
 |  |
| ***TS tillägg 1:****Här ska det specificeras vilka luftfartygstyper som man har tillstånd för.* *Om det i tillståndet står en ”grupp” t.ex.”Piston-engine aeroplanes - 2730 kg MTOM and below”, ska det specificeras vilka luftfartygstyper man har tillstånd för.**Specificering ska vara enligt Part-66 listan. Motortyp behöver ej nämnas.**Om man har indirekt godkännande för utökning inom en ”grupp” ska det nämnas här och en referens till var man finner den specifika listan (t.ex. kap 5).* |  |
| ***TS tillägg 2:****Om man har indirekt godkännande av underhållsprogram ska det nämnas här och en referens till rutinerna (t.ex. kap 1.2).* |  |
| ***TS tillägg 3:****Lista över de godkända underhållsprogrammen för respektive luftfartyg i scopet. (Ref M.A.704(a)(9))* |  |
| ***TS tillägg 4:****Ett exempel på hur man kan förtydliga sina privilegier i en tabell:*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Ex*** | ***Luftfartygstyp\*¹*** | ***Underhållsprogram*** | ***Indirekt godkännande AMP\*²*** | ***Indirekt godkännande mindre rev AMP\*²*** | ***Godkänd för luftvärdighets-granskning*** | ***Godkänd att utfärda flygtillstånd (PtF)*** | ***Aircraft Registration*** |
| *CAT med OL* | *Boeing 737-600/700/800/900* | *NN-AMP-B737 (Det unika id)* | *Nej* | *Ja/Nej* | *Ja/Nej* | *Ja/Nej* | *Ref AOC xxxx* |
| *”Fristående”* | *Boeing 737-600/700/800/900**(Stort luftfartyg)* | *NN-Baseline-AMP-B737(M.A.709 Baserad på Appendix I M.A.302)* | *Ja/Nej* | *Ja/Nej* | *Ja/Nej* | *Ja/Nej* | *NA* |
| *”Fristående”* | *Ej stort luftfartyg* | *TS-Underhållsprogram – Generellt(Aircraft Maintenance Program – General)* | *Ja/Nej* | *Ja/Nej* | *Ja/Nej* | *Ja/Nej* | *NA* |
| *”Fristående”* | *Ej stort luftfartyg* | *Bolagets egen Generella mall som uppfyller kraven NN-Underhållsprogram – Generellt* | *Ja/Nej* | *Ja/Nej* | *Ja/Nej* | *Ja/Nej* | *NA* |

*\*¹ Benämningar enligt Del-66-listan (Appendix I till AMC) utan motorbenämning på varje luftfartygstyp.**\*² Indirekt godkännande gäller endast på svenskregistrerade luftfartyg* |  |
| **d) Type of operation***(This paragraph should give broad information on the type of operations such as: commercial air transport operations, (commercial) specialised operations, training organisation, NCC, NCO, long haul/short haul/regional, scheduled/charter, regions/countries/continents flown, etc.)* |  |
| **0.3 Management personnel** |  |
| **a) Accountable manager***(This paragraph should address the duties and responsibilities of the accountable manager as regards M.A. Subpart G approvals and should demonstrate that he/she has corporate authority for ensuring that all continuing airworthiness activities can be financed and carried out to the required standard.)* |  |
| **b) Nominated postholder for continuing airworthiness referred to in M.A.706(d)** *(This paragraph should:** *emphasise that the nominated postholder for continuing airworthiness is responsible to ensure that all maintenance is carried out on time and to an approved standard; and*
* *describe the extent of his/her authority as regards his/her Part-M responsibility for continuing airworthiness.*

*This paragraph is not necessary for organisations not holding an AOC)* |  |
| **c) Continuing airworthiness coordination***(This paragraph should list in sufficient detail the job functions that constitute the ‘group of persons’ as required by M.A.706(c) so as to show that all the continuing airworthiness responsibilities as described in Part-M are covered by the persons that constitute that group. In the case of small operators where the ‘nominated postholder’ for continuing airworthiness constitutes himself/herself the ‘group of persons’, this paragraph may be merged with the previous one.)* |  |
| **d) Duties and responsibilities***(This paragraph should further elaborate the duties and responsibilities of all the nominated persons and of any other management personnel.)*  |  |
| ***TS tillägg 1:****Tänk även på att SM (Safety Manager) ska inkluderas.* |  |
| ***TS tillägg 2:******Organisationens mötesstruktur.*** *Behovet av regelbundna möten är beroende av de uppgifter som skall utföras och beroende av storleken och komplexiteten av CAMO.**Frågorna som organisationen bör ställa sig är: Har vi möten idag, är dessa beskrivna i CAME, vad är det i vår verksamhet som kräver möten och vem ska delta i ev. möten.* *Beskriv mötesstrukturen i organisationen, dvs vilka möten som ska protokollföras, närvarolista etc. Under vilka möten som direkta beslut tas angående luftvärdighet.* |  |
| **e) Manpower resources and training policy** |  |
| **(1) Manpower resources***(This paragraph should give broad figures to show that the number of people assigned to the performance of the approved continuing airworthiness activity is adequate. It is not necessary to give the detailed number of employees of the whole company, but only the number of those involved in continuing airworthiness. This could be presented as follows:)*As of 28 November 2003, the number of employees assigned to the performance of the continuing airworthiness management system is the following:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Full Time | Part Time inequivalent fulltime |
| Quality monitoring | AA | aa = AA’ |
| Continuing airworthinessmanagement | BB | bb = BB’ |
| *(Detailed information about**the* | BB1 | bb1 = BB1’ |
| *management of group of**persons)* | BB2 | bb2 = BB2’ |
| Other... | CC | cc =CC’ |
| Total | TT | tt = TT’ |
| Total Man hours |  TT + TT’ |  |

*(Note: According to the size and complexity of the organisation, this table may be further developed or simplified)* |  |
| ***TS tillägg 1:****Även ”sub-contracted” personal ska inkluderas.* |  |
| ***TS tillägg 2:****Tänk även på att CMM (Compliance Monitoring Manager) och SM (Safety Manager) ska inkluderas.* |  |
| ***TS tillägg 3:******Resursanalys**** *En resursanalys ska finnas.*
	+ *Se t ex: ”Resursanalys (M.A.706 (f) &, AMC M.A.706(f)” på innehåll.*
	+ *Om resursanalys inte redovisas i detta kapitel ska en referens till en bilaga/dokument finnas. (Bilagan/dokumentet ska kunna uppvisas eller finnas i t ex kapitel 5.1).*
* *En rutin som beskriver att:*
	+ *Resursanalys ska revideras vid större förändring och eller årligen.*
 |  |
| **(2) Training policy***(This paragraph should show that** *the training and qualification standards for the personnel mentioned above are consistent with the size and complexity of the organisation.*
* *It should also explain how the need for recurrent training is assessed and*
* *how training recording and follow-up is performed.)*
 |  |
| ***TS tillägg 1:******”NPCA/CAM/GOP”*** * *Se CCL "Befattningshavare luftvärdighet (NPCA/CAM/GOP)" och fastställda kriterier* [*”*[*Krav*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på personal i Del-MG organisationer”*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på TS web.*

*NPCA/CAM/GOP ska ha utbildning på relevanta typer av luftfartyg som motsvarar de luftfartyg som finns i tillståndets scope.**Har tillståndet gruppbehörighet ska utbildning finnas på minst ett luftfartyg i grupp. Med relevant typ menas också att struktur, avionik system och motor ska tas med i kvalifikation. Det ska framgå i personalregister att NPCA/CAM/GOP har tillräckliga kvalifikationer motsvarande tillståndets scope.**Utbildning kan vara Del-66 licens eller Gen-fam kurs eller dokumenterad bedömning vid uppvisande av kunskap (annat sätt) på minst en typ av luftfartyg i varje grupp, t ex:** *Aeroplanes (Group 1)*
* *Helicopters (Group 1)*
* *Single Turbo-propeller Engine Aeroplanes (Sub-group 2a)*
* *Single Turbine Engine Helicopters (Sub-group 2b)*
* *Single Piston-engine Helicopters (Sub-group 2c)*
* *Piston-engine Aeroplanes (Group 3)*

*följande ska också ska vara del i gruppbehörighet:* * *Struktur - metall/komposit/duk/trä (grupp 2a och 3)*
* *Avionik system - analog/digital (grupp 2a, 2b, 2c och 3)*
* *Motor - turbin/kolv (diesel) (grupp 3)*

*Exempel på hur kvalifikationer kan se ut i personalregister för NPCA/CAM/GOP (exempel gäller även för luftvärdighetsgranskare).*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Tillstånd/Scope*** | ***TC hållare*** | ***Luftfartygstyp*** | ***Grupp*** | ***Typ av struktur*** | ***Avionik system*** | ***Utbildning*** |
| *Single Turbo-propeller Engine Aeroplanes group 2a* | *CESSNA AIRCRAFT Company*  | *Cessna (Soloy) 206/207**(RR Corp 250)*  | *2a* | *Metal*  | *Analogue*  | *Del-66 cert* |
| *Piston-engine Aeroplanes group 3* | *CESSNA AIRCRAFT Company*  | *Cessna/Reims-Cessna 172/F172 Series (Lycoming)* | *3* | *Metal*  | *Analogue/Digital*  | *Del-66 cert* |
| *CEAPR*  | *Robin DR 400* *(Lycoming)* | *3* | *Wood*  | *Analogue* | *Gen-fam kurs* |
| *AMERICAN CHAMPION Aircraft Corp.*  | *Champion 7**(Lycoming)* | *3* | *Wood + Metal tubing fabric*  | *Analogue* | *Dokumenterad bedömning* |
| *DIAMOND AIRCRAFT Industries*  | *Diamond DA40 (Austro Engine)*  | *3* | *Composite*  | *Digital* | *Gen-fam kurs* |
| *Single Turbine Engine Helicopters 2b* | *AIRBUS HELICOPTERS*  | *Airbus Helicopter AS 350*  | *2b* | *-* | *Analogue/Digital* | *Del-66 cert* |
| *Single Piston-engine Helicopters group 2b* | *ROBINSON HELICOPTER COMPANY* | *Robinson R22/R44*  | *2c* | *-* | *Analogue/Digital* | *Del-66 cert* |
| *Bell 412/Agusta AB412*  | *BELL HELICOPTER*  | *Bell 412* | *1* | *-* | *Analogue* | *Gen-fam kurs* |
| *Airbus A319/A320/A321*  | *Airbus* | *Airbus A320* | *1* | *-* | *Digital* | *Del-66 cert* |

 |  |
| ***TS tillägg 2:******CAMO personal**** *Se M.A.706 med AMC och fastställda kriterier* [*”*[*Krav*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på personal i Del-MG organisationer”*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på TS web.*
 |  |
| ***TS tillägg 3:******CAMO personal som arbetar med fortsatt luftvärdighet i organisation med komplexa motordrivna luftfartyg och lufttrafikföretag med operativ licens enligt förordning (EG) nr 1008/2008 (CAT med OL) enligt M.A.706(k).*** *(“Adequate initial and recurrent training should be provided and recorded to ensure continued competence”)* * *Se M.A.706 med AMC och fastställda kriterier* [*”*[*Krav*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på personal i Del-MG organisationer”*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på TS web.*
 |  |
| ***TS tillägg 4:******QM (CMM) krav*** *I och med QM (CMM) inkluderas som utnämnd person i M.A.706(c), gäller kompetenskraven enligt M.A.706(g).** *Se M.A.706 med AMC och fastställda kriterier* [*”*[*Krav*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på personal i Del-MG organisationer”*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på TS web.*
 |  |
| **0.4 Management organisation charts** |  |
| 1. **General organisation chart**

 |  |
| **b) Continuing airworthiness management organisation chart** |  |
| ***TS tillägg:****Även ansvarsfördelningen AM, NPCA/CAM/GOP, ARC, förlängningspersonal och ”Subcontractor” i organisationsschema.* *Ref M.A.704(a)(4).* |  |
|  |  |
| **0.5 Procedure to notify the competent authority of changes to the organisation’s activities/ approval/ location/ personnel** |  |
| *(This paragraph should explain the cases where the company should inform the competent authority prior to incorporating proposed changes, for instance:* *The accountable manager (or any nominated person such as the nominated postholder or the quality manager) will notify the competent authority of any change concerning:* *(1) the company’s name and location(s);* *(2) the group of persons as specified in paragraph 0.3.c); and* *(3) operations, procedures and technical arrangements, as far as they may affect the approval.* *Joe Bloggs will not incorporate such changes until they have been assessed and approved by the competent authority.)*  |  |
| ***TS tillägg:****Vid ansökan om förändringar ska Form 2 och ev Form 4 bifogas med tillhörande reviderat förslag på CAME.* *Ref M.A.702, M.A.713* |  |
| **0.6 Exposition amendment procedure** |  |
|  *(This paragraph should explain who is responsible for the amendment of the exposition and its submission to the competent authority for approval.* * *This may include, if agreed by the competent authority, the possibility for the approved organisation to approve internally minor amendments that have no impact on the approval held.*
* *The paragraph should then specify what types of amendments are considered minor and major, and what the approval procedures for both cases are.)*
 |  |
| ***TS tillägg 1:****Rutin för bevakning och införande av nya regler** *Från bevakning till implementering (När, var, hur)*
* *Vem är ansvarig (NPCA/CAM)*

*Exempel på regler som ska övervakas:** *Del-M och tillhörande AMC/GM*
* *Del-145 och tillhörande AMC/GM*
* *Del-21 och tillhörande AMC/GM*
* *TSFS*
 |  |
| ***TS tillägg 2:****Rutin för hur det säkerställs att alla regler är omhändertagna i CAME’n?** *Ett sätt kan vara en korsreferenslista mellan regler och var dessa regler är omhändertagna i CAME.*
	+ *T ex: CCL “Regler/AMC omhändertagna i CAME”*
* *Om den inte redovisas i detta kapitel ska en referens till bilaga finnas (i t ex kapitel 5.1).*
 |  |

| **PART 1 CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT PROCEDURES** |  |
| --- | --- |
| **1.1 Aircraft technical log utilisation and MEL application** **or****1.1 Aircraft continuing airworthiness record system utilisation** |  |
| **a) Aircraft technical log and/or continuing airworthiness record system** |  |
| **(1) General***(It may be useful to recall, in this introductory paragraph, the purpose of the aircraft technical log system and/or the continuing airworthiness record system, with special attention to the options of M.A.305 and M.A.306. For that purpose, the paragraphs M.A.305 and M.A.306 may be quoted or further explained.)* |  |
| **(2) Instructions for use***(This paragraph should provide instructions for using the aircraft technical log and/or continuing airworthiness record system. It should emphasise the respective responsibilities of the maintenance personnel and operating crew. Samples of the technical log and/or continuing airworthiness record system should be included in Part 5 ‘Appendices’ in order to provide enough detailed instructions.)* |  |
| **(3) Aircraft technical log approval** *(This paragraph should explain who is responsible for submitting the aircraft technical log, and any subsequent amendment thereto, to the competent authority for approval and what is the procedure to be followed.)* |  |
| ***TS tillägg 1:****Se ”CCL Technical Log System M.A.306 (and Journey log ORO.MLR.110)”* |  |
| ***TS tillägg 2:******Procedur för beställning och kontroll av underhåll****.Beskriv de rutiner som finns i organisationen där det förvissas att beställt underhåll har utförts, och att en korrekt CRS erhållits.* |  |
| **b) MEL application** *(The MEL is a document not controlled by the CAMO and the decision of whether accepting or not the operation with a defect deferred in accordance with the MEL is normally the responsibility of the operating crew. This paragraph should explain in sufficient detail the MEL application procedure, because the MEL is a tool that the personnel involved in continuing airworthiness and maintenance have to be familiar with in order to ensure proper and efficient communication with the crew in case of a defect rectification to be deferred.)* *(This paragraph does not apply to those types of aircraft that do not have an MEL.)* |  |
| ***TS tillägg:****Är MEL samordnat med operativa handböcker (OM-A/B)* |  |
| **(1) General***(This paragraph should explain broadly what a MEL document is. The information could be extracted from the aircraft flight manual.)* |  |
| **(2) MEL categories***(Where an owner/operator uses a classification system placing a time constraint on the rectification of such defect, it should be explained here what are the general principles of such a system. It is essential for the personnel involved in maintenance to be familiar with it for the management of MEL's deferred defect rectification.)* |  |
| **(3) Application***(This paragraph should explain how the continuing airworthiness and maintenance personnel make the flight crew aware of an MEL limitation. This should refer to the technical log procedures.)* |  |
| **(4) Acceptance by the crew** *(This paragraph should explain how the crew notifies their acceptance or non-acceptance of the MEL deferment in the technical log.)* |  |
| **(5) Management of the MEL time limits***(Once a technical limitation is accepted by the crew, the defect must be rectified within the time limit specified in the MEL. There should be a system to ensure that the defect will actually be rectified before that time limit. This system could be the aircraft technical log for those (small) operators that use it as a planning document, or a specific follow-up system where control of the maintenance time limit is ensured by other means such as data processed planning systems.)* |  |
| **(6) MEL Time Limitation Overrun***(The competent authority may allow the owner/operator to overrun the MEL time limitation under specific conditions. Where applicable, this paragraph should describe the specific duties and responsibilities with regard to controlling these extensions.)* |  |
| ***TS tillägg:******MEL Time Limitation Overrun*** *(Benämns operativt* ***RIE*** *(Rectification Interval Extension))**Är detta samordnat med operativa handböcker (OM-A/B)* |  |
| **1.2 Aircraft maintenance programmes - development and amendment** |  |
| **a) General***(This introductory paragraph should recall that the purpose of a maintenance programme is to provide maintenance planning instructions necessary for the safe operation of the aircraft.)* |  |
| **b) Content***(This paragraph should explain what is (are) the format(s) of the aircraft maintenance programme(s). Appendix I to AMC M.A.302(a) and M.B.301(d) should be used as a guideline to develop this paragraph.)* |  |
| **c) Development** |  |
| **(1) Sources***(This paragraph should explain what are the sources (MRB, MPD, Maintenance Manual, etc.) used for the development of an aircraft maintenance programme.)* |  |
| **(2) Responsibilities***(This paragraph should explain who is responsible for the development of an aircraft maintenance programme)* |  |
| **(3) Manual amendments***(This paragraph should demonstrate that there is a system for ensuring the continuing validity of the aircraft maintenance programme. Particularly, it should show how any relevant information is used to update the aircraft maintenance programme. This should include, as applicable, MRB report revisions, consequences of modifications, manufacturer and competent authority recommendations, in-service experience, and reliability reports.)*  |  |
| **(4) Acceptance by the authority***(This paragraph should explain who is responsible for the submission of the maintenance programme to the competent authority and what the procedure to follow is. This should in particular address the issue of the approval for variation to maintenance periods either by the competent authority or by a procedure in the maintenance programme for the organisation to approve internally certain changes.)* |  |
| ***TS tillägg 1:****Här bör rutinerna för hantering av indirekt godkännande av underhållsprogram beskrivas. (om tillämpligt)* |  |
| ***TS tillägg 2:****Här bör rutinerna för den årliga granskningen av instruktioner och modifieringar till underhållsprogrammet beskrivas.(M.A.302(g))* |  |
| **1.3 Time and continuing airworthiness records, responsibilities, retention, access** |  |
| **a) Hours and cycles recording***(The recording of flight hours and cycles is essential for the planning of maintenance tasks. This paragraph should explain how the continuing airworthiness management organisation has access to the current flight hours and cycle information and how it is processed through the organisation.)* |  |
| **b) Records***(This paragraph should give in detail the type of company documents that are required to be recorded and what are the recording period requirements for each of them. This can be provided by a table or series of tables that would include the following:**- Family of document (if necessary),**- Name of document,**- Retention period,**- Responsible person for retention,**- Place of retention,)* |  |
| ***Övrigt****Se krav enligt M.A.305, M.A.714.* |  |
| **c) Preservation of records***(This paragraph should set out the means provided to protect the records from fire, flood, etc., as well as the specific procedures in place to ensure that the records will not been altered during the retention period (especially computer records).)* |  |
| **d) Transfer of continuing airworthiness records***(This paragraph should set out the procedure for the transfer of records in case of purchase/lease-in, sale/lease-out and transfer of an aircraft to another organisation. In particular, it should specify which records have to be transferred and who is responsible for the coordination (if necessary) of the transfer.)* |  |
| **1.4 Accomplishment and control of Airworthiness Directives** |  |
|  *(This paragraph should demonstrate that there is a comprehensive system for the management of airworthiness directives. This paragraph may for instance include the following subparagraphs:)* |  |
| **a) Airworthiness directive information***(This paragraph should explain what the AD information sources are and who receives them in the company. Where available, multiple sources (e.g. Agency + competent authority + manufacturer or association) may be useful.)* |  |
| **b) Airworthiness directive decision***(This paragraph should explain how and by whom the AD information is analysed and what kind of information is provided to the contracted maintenance organisations in order to plan and to perform the airworthiness directive. This should as necessary include a specific procedure for emergency airworthiness directive management)* |  |
| **c) Airworthiness directive control***(This paragraph should specify how the organisation manages to ensure that all the applicable airworthiness directives are accomplished and that they are accomplished on time. This should include a closed-loop system that allows verifying that for each new or revised airworthiness directive and for each aircraft:** *the AD is not applicable or,*
* *if the AD is applicable:*
	+ *the AD is not yet accomplished but the time limit is not overdue,*
	+ *the AD is accomplished and any repetitive inspection is identified and performed.*

*This may be a continuous process or may be based on scheduled reviews.)* |  |
|  |  |
| **1.5 Analysis of the effectiveness of the maintenance programme** |  |
| *(This paragraph should show what tools are used in order to analyse the efficiency of the maintenance programme, such as:* * *pilot reports (PIREPS),*
* *air turnbacks,*
* *spare consumption,*
* *repetitive technical occurrence and defect,*
* *technical delays analysis (through statistics, if relevant),*
* *technical incidents analysis (through statistics, if relevant),*
* *etc.*

*This paragraph should also indicate by whom and how this data is analysed, what is the decision process to take action and what kind of action could be taken. This may include:* * *amendment of the maintenance programme,*
* *amendment of maintenance or operational procedures,*
* *etc.)*
 |  |
| ***TS tillägg:****Här bör rutinerna för den årliga granskningen av driftserfarenheterna till underhållsprogrammet beskrivas . (M.A.301(4), M.A.302(g))* |  |
| **1.6 Non-mandatory modification embodiment policy** |  |
| *(This paragraph should specify how* * *non-mandatory modification information are processed through the organisation,*
* *who is responsible for their assessment against the operator's/owner’s own need and operational experience,*
* *what are the main criteria for decision and*
* *who takes the decision of implementing (or not) a non-mandatory modification)*
 |  |
|  |  |
| **1.7 Major repair modification standards** |  |
| *(This paragraph should set out a procedure for the* * *assessment of the approval status of any major modification before embodiment.*
* *This will include the assessment of the need of an Agency or design organisation approval.*
* *It should also identify the type of approval required, and*
* *the procedure to follow to have a repair or modification approved by the Agency or design organisation.)*
 |  |
| ***TS tillägg:******Rutin för hantering av hur modifieringar/reparationer godkänns för luftfartyg som omfattas av bilateralt avtal .*** *(Om tillämpligt)****Rutin för hur mod/rep som påverkar luftvärdighet och operation tas om hand****.**T ex uppdatering av underhållsprogram, massa och balans, flyghandbok med supplement etc.* |  |
| **1.8 Defect reports** |  |
| **a) Analysis***(This paragraph should explain how* * *the defect reports provided by the contracted maintenance organisations are processed by the continuing airworthiness management organisation.*
* *Analysis should be conducted in order to give elements to activities such as*
	+ *maintenance programme evolution and*
	+ *non-mandatory modification policy.)*
 |  |
| **b) Liaison with manufacturers and regulatory authorities***(Where a defect report shows that such defect is likely to occur to other aircraft, a liaison should be established with the manufacturer and the certification competent authority, so that they may take all the necessary action.)* |  |
| ***TS tillägg:****AMC 20-8 kan användas som vägledning. Ej bara referera till AMC 20-8, rutinen ska anpassas till organisationen.**Ref AMC M.A.202(b)**Rapportering till:** *Myndighetens e-tjänst eller* *asr@transportstyrelsen.se* *eller post (LFS 2007:68 Serie GEN)*
* *Tillverkare TCH/STCH/DOAH/ETSOH etc*
* *Registreringsstaten för luftfartyget*
* *Operatörens myndighet*
 |  |
| **c) Deferred defect policy***(Defects such as cracks and structural defects are not addressed in the MEL and CDL. However, it may be necessary in certain cases to defer the rectification of a defect. This paragraph should establish the procedure to be followed in order to be sure that the deferment of any defect will not lead to any safety concern. This will include appropriate liaison with the manufacturer.)* |  |
| **1.9 Engineering activity** |  |
| *(Where applicable, this paragraph should present the scope of the organisation’s engineering activity in terms of approval of modifications and repairs. It should set out a procedure for developing and submitting a modification/repair design for approval to the Agency and include reference to the supporting documentation and forms used. It should identify the person in charge of accepting the design before submission to the Agency or the competent authority.* *Where the organisation has a DOA capability under Part-21, it should be indicated here and the related manuals should be referred too.)* |  |
| **1.10 Reliability programmes** |  |
| *(This paragraph should explain appropriately the management of a reliability programme. It should at least address the following:** *extent and scope of the reliability programme,*
* *specific organisational structure, duties and responsibilities,*
* *establishment of reliability data,*
* *analysis of the reliability data,*
* *corrective action system (maintenance programme amendment),*
* *scheduled reviews (reliability meetings, the participation of the competent authority is needed.)*

*(This paragraph may be, where necessary, subdivided as follows:)*1. Airframe
2. Propulsion
3. Component
 |  |
| **1.11 Pre-flight inspections** |  |
|  *(This paragraph should show how the scope and definition of pre-flight inspection, that is usually performed by the operating crew, are kept consistent with the scope of the maintenance performed by the contracted maintenance organisations. It should show how the evolution of the content of the pre-flight inspection and of the maintenance programme are concurrent.)* *(The following paragraphs are self-explanatory. Although these activities are normally not performed by continuing airworthiness personnel, these paragraphs have been placed here in order to ensure that the related procedures are consistent with the continuing airworthiness activity procedures.)* |  |
| 1. **Preparation of aircraft for flight**
 |  |
| 1. **Subcontracted ground-handling function**
 |  |
| 1. **Security of cargo and baggage loading**
 |  |
| 1. **Control of refueling, quantity/quality**
 |  |
| 1. **Control of snow, ice, residues from de-icing or anti-icing operations, dust and sand contamination to an approved standard**
 |  |
| **1.12 Aircraft weighing** |  |
|  *(This paragraph should state the cases where an aircraft has to be weighed (for instance, after a major modification because of weight and balance operational requirements, etc.), who performs it, according to which procedure, who calculates the new weight and balance, and how the result is processed in the organisation.)* |  |
| **1.13 Check flight procedures** |  |
|  *(The criteria for performing a check flight are normally included in the aircraft maintenance programme. This paragraph should explain how the check flight procedure is established in order to meet its intended purpose (for instance, after a heavy maintenance check, after engine or flight control removal installation, etc.), and the release procedures to authorise such a check flight.)* |  |

| **PART 2 QUALITY SYSTEM** |  |
| --- | --- |
| **2.1 Continuing airworthiness quality policy, plan and audits procedure** |  |
| **a) Continuing airworthiness quality policy***(This paragraph should include a formal quality policy statement - that is a commitment to what the quality system is intended to achieve. It should include as a minimum the monitoring compliance with Part-M and with any additional standards specified by the organisation.)* |  |
| **b) Continuing airworthiness Quality plan***(This paragraph should show how the quality plan is established.* *The quality plan will consist of* * *a quality audit and*
* *sampling schedule*

*that should cover all the areas specific to Part-M in a definite period of time.* *However, the scheduling process should also be dynamic and allow for special evaluations when trends or concerns are identified. In case of subcontracting, this paragraph should also address the planning of the auditing of subcontractors at the same frequency with the rest of the organisation.)*  |  |
| **c) Continuing airworthiness quality audit procedure** *(Quality audit is a key element of the quality system.* *Therefore, the quality audit procedure should be* * *sufficiently detailed to address all the steps of an audit*
* *from preparation to conclusion;*
* *it should show the audit report format (e.g. by reference to paragraph 5.1 ‘Sample of document’), and*
* *should explain the rules for the distribution of audit reports in the organisation (e.g. involvement of the quality manager, accountable manager, nominated postholder, etc.).)*
 |  |
| **d) Continuing airworthiness quality audit remedial action procedure** *(This paragraph should explain what system is put in place in order to ensure* * *that the corrective actions are implemented on time and*
* *that the result of the corrective actions meets the intended purpose.*

*For instance, where this system consists in periodical corrective actions review, instructions should be given on how such reviews should be conducted and what should be evaluated.)* |  |
| ***TS tillägg:****Tänk på att redovisa både* ***korrigering*** *och* ***korrigerande*** *åtgärd samt grundorsaksanalys.* *Se TS mall ”Redovisning av avvikelseåtgärder”.* |  |
| **2.2 Monitoring of continuing airworthiness management activities** |  |
|  *(This paragraph should set out a procedure to periodically review the* * *activities of the continuing airworthiness management personnel and*
* *how they fulfil their responsibilities, as defined in Part 0.)*
 |  |
| ***TS tillägg:******Syfte (Varför):**** *Att QM/CMM* ***regelbundet*** *ska övervaka att organisationen utför de fortsatta luftvärdighetsuppgifterna.*
	+ *Övervaka att CAMO-personalen utför sina uppgifter enligt organisationens procedurer i CAME kapitel 0, 1, 3, 4, 5.*

***Ansvarig*** *för uppgiften:* * *QM (CMM)*

***Hur:*** * *Övervakning (monitoring) ska ske genom:*
* *Audit (minst 1 obligatorisk årligen)*

***och**** *ytterligare metoder (mellan audit(s) anpassat efter organisationens komplexitet).T ex:*
	+ *Inspektion*
	+ *Stickprov*
	+ *Delta i möten*
	+ *Protokoll*
	+ *Uppföljning*
	+ *Deltagande*
	+ *Övervakning*
	+ *Händelser*
	+ *Etc*
 |  |
| **2.3 Monitoring of the effectiveness of the maintenance programme(s)** |  |
| *(This paragraph should set out a procedure to periodically review that the* * *effectiveness of the maintenance programme(s) is actually analysed as defined in Part 1.)*
 |  |
| ***TS tillägg:******Syfte (Varför):**** *Att QM/CMM* ***regelbundet*** *ska övervaka att effektivitetsanalysen av underhållsprogram(en) genomförs enligt rutin (CAME 1.5).*

***Ansvarig*** *för uppgiften:** *QM (CMM)*

***Hur:*** * *Övervakning (monitoring) ska ske genom:*
* *Audit (minst 1 obligatorisk årligen)*

***och**** *ytterligare metoder (mellan audit(s) anpassat efter organisationens komplexitet).T ex:*
	+ *Inspektion*
	+ *Stickprov*
	+ *Delta i möten*
	+ *Protokoll*
	+ *Uppföljning*
	+ *Deltagande*
	+ *Övervakning*
	+ *Händelser*
	+ *Etc*
 |  |
| **2.4 Monitoring that all maintenance is carried out by an appropriate maintenance organisation** |  |
| *(This paragraph should set out a procedure to periodically review that the* * *approval of the contracted maintenance organisations is relevant for the maintenance of the operator’s fleet.*

*This may include* * *feedback information from any contracted organisation on any actual or contemplated amendment in order to ensure that the maintenance system remains valid and*
* *to anticipate any necessary change in the maintenance agreements.*

*If necessary, the procedure may be subdivided as follows:* *a) Aircraft maintenance* *b) Engines* *c) Components)*  |  |
| ***TS tillägg:******Syfte (Varför):**** *Att QM/CMM* ***regelbundet*** *ska övervaka att organisationen anlitar en behörig underhållsorganisation.*

***Ansvarig*** *för uppgiften:* * *QM (CMM)*

***Vad*** *kan kontrolleras:** *Att organisationen har kontroll på t ex:*
* *Giltigt tillstånd*
* *Giltigt kontrakt*
	+ *Signerat*
	+ *Aktuellt innehåll*
	+ *Aktuellt Scope (luftfartygstyp, line, base, motor, komponent etc)*
	+ *Godkänt*
	+ *Behov att ändra*
* *Rutiner att hålla kontraktet aktuellt.*
* *Att möten genomförs enligt underhållskontraktet pkt 2.23. (Appendix XI to AMC to M.A.708(c)).*
* *Att rutiner för individuella workorder följs.*

***Hur:**** *Övervakning (monitoring) ska ske genom:*
* *Audit (minst 1 obligatorisk årligen)*

***och**** *ytterligare metoder (mellan audit(s) anpassat efter organisationens komplexitet).T ex:*
	+ *Inspektion*
	+ *Stickprov*
	+ *Delta i möten*
	+ *Protokoll*
	+ *Uppföljning*
	+ *Deltagande*
	+ *Övervakning*
	+ *Händelser*
	+ *Etc*
 |  |
| **2.5 Monitoring that all contracted maintenance is carried out in accordance with the contract, including subcontractors used by the maintenance contractor** |  |
| *(This paragraph should set out a procedure to periodically review that the* * *continuing airworthiness management personnel are satisfied that all contracted maintenance is carried out in accordance with the contract.*

*This may include* * *a procedure to ensure that the system allows all the personnel involved in the contract (including the contractors and their subcontractors) to familiarise themselves with its terms and that,*
* *for any contract amendment, relevant information is distributed in the organisation and to the contractor.)*
 |  |
| ***TS tillägg:******Syfte (Varför):**** *Att QM/CMM* ***regelbundet*** *ska övervaka att CAMO-personalen är övertygade att underhåll utförs enligt gällande kontrakt.*

***Ansvarig*** *för uppgiften:* * *QM (CMM)*

***Vad*** *kan kontrolleras, t ex:** *Hur gör:*
* *CAMO-personalen*
* *AMO-personalen*
	+ *AMO subcontractor*
* *Är personalen medveten om vad som gäller i kontrakt eller procedurhandbok (CAMO, AMO)*
* *Hur organisationen säkerställer:*
* *Kontraktsändring (Internt och AMO)*
* *Annan information (Internt och AMO)*
* *Övrigt:*
* *Har AMO korrekt dokumentation på installerade komponenter.*
* *Utförs rutinen enligt CAME kapitel “3.2 Quality audit of aircraft”*
* *Titta på slutresultatet, luftfartygets fysiska status.*

***Hur:**** *Övervakning (monitoring) ska ske genom:*
* *Audit (minst 1 obligatorisk årligen)*

***och**** *ytterligare metoder (mellan audit(s) anpassat efter organisationens komplexitet).T ex:*
	+ *Inspektion*
	+ *Stickprov*
	+ *Delta i möten*
	+ *Protokoll*
	+ *Uppföljning*
	+ *Deltagande*
	+ *Övervakning*
	+ *Händelser*
	+ *Etc*
 |  |
| **2.6 Quality audit personnel** |  |
| *(This paragraph should establish the required training and qualification standards for auditors.**Where persons act as a part-time auditor, it should be emphasised that they must not be directly involved in the activity they are auditing.)* |  |
| ***TS tillägg:******Auditör****Personal som arbetar med kvalitetsrevisioner i organisation med komplexa motordrivna luftfartyg och lufttrafikföretag med operativ licens enligt förordning (EG) nr 1008/2008 (CAT med OL) enligt M.A.706(k). (“Adequate initial and recurrent training should be provided and recorded to ensure continued competence”)** *Se M.A.706 med AMC och fastställda kriterier* [*”*[*Krav*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på personal i Del-MG organisationer”*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på TS web.*
 |  |

| **PART 3 CONTRACTED MAINTENANCE** |  |
| --- | --- |
| **3.1** **Procedures for contracted maintenance** |  |
| 1. **Procedures for the development of maintenance contracts**

*(This paragraph should explain the procedures that the organisation follows to develop the maintenance contract. The CAMO processes to implement the different elements described in Appendix XI to AMC M.A.708(c) should be explained.* *In particular, it should cover responsibilities, tasks and interaction with the maintenance organisation and with the owner/operator.* *This paragraph should also describe, when necessary, the use of work orders for unscheduled line maintenance and component maintenance as per M.A.708(d).* *The organisation may develop a work order template to ensure that the applicable elements of Appendix XI to AMC M.A.708(c) are considered. Such a template should be included in Part 5.1.*1. **Maintenance contractor selection procedure**

*(This paragraph should explain how a maintenance contractor is selected by the CAMO. Selection should not be limited to the verification that the contractor is appropriately approved for the specific type of aircraft, but also that the contractor has the industrial capacity to undertake the required maintenance.* *The selection procedure should preferably include a contract review process in order to ensure that:* * *the contract is comprehensive and that it has no gaps or unclear areas,*
* *everyone involved in the contract (both at the continuing airworthiness management organisation and at the maintenance contractor) agrees with the terms of the contract and fully understands their responsibilities.*
* *that functional responsibilities of all parties are clearly identified.*

*The CAMO should agree with the operator on the process to select a maintenance organisation before concluding any contract with a maintenance organisation.)* |  |
| **3.2 Quality audit of aircraft** |  |
| *(This paragraph should set out the procedure when performing a quality audit of an aircraft. It should set out the differences between an airworthiness review and a quality audit.* *This procedure may include:* * *compliance with approved procedures;*
* *contracted maintenance is carried out in accordance with the contract;*
* *continued compliance with Part-M.)*
 |  |
| ***TS tillägg:******Syfte (Varför):**** *Hur organisationen* ***kontinuerligt*** *har kontroll på att rutinerna säkerställer att luftfartygen är luftvärdiga och uppfyller organisationens standard.*

***Ansvarig*** *för uppgiften:* * *NPCA/CAM*

***Vad*** *ska kontrolleras:** *Luftfartygens fysiska status.*
 |  |

| **PART 4 AIRWORTHINESS REVIEW PROCEDURES** |  |
| --- | --- |
| **4.1 Airworthiness review staff** |  |
| *(This paragraph should establish the* * *working procedures for the assessment of the airworthiness review staff.*

*The assessment addresses* * *experience,*
* *qualification,*
* *training etc.*

*A description should be given regarding the* * *issue of authorisations for the airworthiness review staff and*
* *how records are kept and maintained.)*
 |  |
| ***TS tillägg 1:*****Ref: M.A.707 Personal för granskning av luftvärdighet***Personal som av organisationen utsetts för granskning av luftvärdigheten ska formellt accepteras av Transportstyrelsen.**Detta sker genom att en ansökan på en EASA Form 4 skickas Transportstyrelsen för godkännande och att det därefter sker en luftvärdighetsgranskning under övervakning av Transportstyrelsen på ett tillfredsställande sätt. Om organisationen redan har godkänd granskningspersonal kan den nya granskningspersonalen utföra luftvärdighetsgranskning under övervakning av denna. Detta ska i så fall ske efter Transportstyrelsens medgivande i samband med att kvalifikationer enl. Form 4 granskats.Efter att granskningspersonalen blivit godkänd ska bevis tillsammans med ändring av handboken skickas till Transportstyrelsen.*1. Organisationen ska se till att personal för granskning av luftvärdigheten kan påvisa lämpliga, aktuella erfarenheter av arbete för den fortsatta luftvärdigheten.
2. Personal för granskning av luftvärdigheten ska identifieras genom att varje person räknas upp i handboken för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten tillsammans med sin behörighetsreferens för luftvärdighetsgranskning (referens till lista utanför handboken är ej godkänt).
3. Organisationen ska föra ett register över all personal för granskning av luftvärdigheten och i detta ska 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 ska sparas till en tidpunkt två år efter det att personalen för granskning av luftvärdigheten har lämnat organisationen.

***Luftvärdighetsgranskare (ARS)****Se mera detaljer i AMC M.A.707 och* * *CCL ”*[*Personal för luftvärdighetsgranskning och flygtillstånd*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.707_ARC_PtF_personal_Rev2_20110302.doc)*” på TS web och*
* *Fastställda kriterier* [*”*[*Krav*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på personal i Del-MG organisationer”*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på TS web*

*Giltighet/förnyelse (AMC M.A.707(c))****TS tillägg 2:******Luftvärdighetsgranskare*** *Organisation med komplexa motordrivna luftfartyg och lufttrafikföretag med operativ licens enligt förordning (EG) nr 1008/2008 (CAT med OL) enligt M.A.706(k). (“Adequate initial and recurrent training should be provided and recorded to ensure continued competence”)** *Se fastställda kriterier* [*”*[*Krav*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på personal i Del-MG organisationer”*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på TS web.*
 |  |
| ***TS tillägg 3:******Luftvärdighetsgranskare ska ha utbildning på relevanta typer av luftfartyg som motsvarar de luftfartyg som finns i tillståndets scope.****Har tillståndet gruppbehörighet ska Luftvärdighetsgranskare ha Del-66 licens,Gen-fam kurs eller dokumenterad bedömning vid uppvisande av kunskap (annat sätt) på minst ett luftfartyg i varje grupp. Med relevanta typer menas också att struktur, avionik system och motor ska tas med som del av auktorisation.** *”Grundprincip” utbildning på minst en luftfartygstyp i grupp.*
* *Tänk även på att AMC M.A.707(a) kräver rätt subkategori för B1 licens, “a category B1 licence in the subcategory of the aircraft reviewed” Dvs:*
* *B1.1 Flygplan Turbin*
* *B1.2 Flygplan Kolv*
* *B1.3 Helikopter Turbin*
* *B1.4 Helikopter Kolv*
* *följande ska också ska vara del av auktorisation vid gruppbehörighet:*
* *Struktur - metall/komposit/duk/trä (grupp 2a och 3)*
* *Avionik system - analog/digital (grupp 2a, 2b, 2c och 3)*
* *Motor - turbin/kolv (diesel) (grupp 3)*
 |  |
| ***TS tillägg 4:******Personal som utför förlängning av granskningsbevis (ARC) ”Extension staff”**** *Se fastställda kriterier* [*”*[*Krav*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på personal i Del-MG organisationer”*](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Tillverkning_och_underhall/CCL_M.A.706_NPHCA_Rev0_20101209.doc) *på TS web.*

*Beskriv kraven i 4.1.* |  |
| **4.2 Review of aircraft records** |  |
| *(This paragraph should describe in detail* * *the aircraft records that are required to be reviewed during the airworthiness review.*

*The level of detail* * *that needs to be reviewed as well as*
* *the number of records that need to be reviewed during a sample check should be described.)*
 |  |
| ***TS tillägg:*****Ref. M.A.710 och AMC M.A.710 Granskning av luftvärdighet:**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, och2. flyghandboken är tillämplig för luftfartygets konfiguration och avspeglar senaste revideringsstatus, och 3. allt underhåll som ska utföras på luftfartyget enligt det godkända underhållsprogrammet har utförts, och 4. alla kända fel har åtgärdats eller, i tillämpliga fall, senarelagts på ett kontrollerat sätt, och 5. alla tillämpliga luftvärdighetsdirektiv har tillämpats och registrerats korrekt, och 6. alla modifieringar och reparationer som tillämpats på luftfartyget har registrerats och är förenliga med bilagan (Del-21) till förordning (EG) nr 1702/2003, och 7. alla komponenter med begränsad driftslivslängd som är installerade på luftfartyget är korrekt identifierade, registrerade och att deras godkända driftslivslängd inte har överskridits, och 8. allt underhåll har godkänts i enlighet med bilaga I (Del-M), och 9. aktuell massa- och balansrapport avspeglar luftfartygets konfiguration och är giltig, och 10. luftfartyget svarar mot den senaste revidering av dess typkonstruktion som har godkänts av byrån, och 11. luftfartyget, om så krävs, har ett miljövärdighetsbevis som motsvarar dess aktuella konfiguration i enlighet med kapitel I i bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012. ***OBS****! För de dokument där granskning sker genom stickprov, ska antalet handlingar som ska granskas för respektive dokument anges.Det ska finnas en procedur och en checklista, rapportmall, statement eller motsvarande där respektive åtgärd signeras av person som utför luftvärdighetsgranskningen för att intyga att ovanstående har gåtts igenom och befunnits vara i enlighet med Del-M. Procedurer, rapporter, statement etc. ska vara anpassade för respektive luftfartygstyp och finnas under sample documents CAME 5.1.**Det ska även beskrivas:** *Hur anmärkningar dokumenteras.*
* *Hur anmärkningar åtgärdas (tas om hand).*
* *Vilken typ av anmärkningar som ej behöver åtgärdas innan rekommendation/ARC kan utfärdas. (Policy/procedur)*
* *När myndigheten ska informeras. Ref M.A.710(h)* Om resultatet av luftvärdighetsgranskningen inte är övertygande eller om översynen enligt punkt M.A.710 ga avslöjar avvikelser i luftfartyget, som beror på brister i underhållsprogrammets innehåll, ska den behöriga myndigheten informeras av organisationen så snart som möjligt, dock senast inom 72 timmar från den tidpunkt då organisationen identifierar det problem som granskningen gäller. Granskningsbeviset avseende luftvärdighet ska inte utfärdas förrän alla brister har åtgärdats.
 |  |
| **4.3 Physical survey** |  |
| *(This paragraph should describe how** *the physical survey needs to be performed.*

*It should list* * *the topics that need to be reviewed,*
* *the physical areas of the aircraft to be inspected,*
* *which documents onboard the aircraft that need to be reviewed etc. )*
 |  |
| ***TS tillägg:*****Ref. M.A.710 och AMC M.A.710:**1. Personalen för granskning av luftvärdigheten hos den godkända organisationen ska genomföra 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.
2. Vid den fysiska genomgången av luftfartyget ska personalen för granskning av luftvärdigheten försäkra sig om att:
3. *alla erforderliga märkningar och skyltar sitter ordentligt på plats,*
4. *luftfartyget svarar mot sin godkända flyghandbok,*
5. *luftfartygets konfiguration svarar mot den godkända dokumentationen,*
6. *inga uppenbara fel kan konstateras, som inte har åtgärdats i enlighet med punkt M.A.403,*
7. *inga skillnader kan konstateras mellan luftfartyget och den dokumenterade granskningen av dokumentation enligt punkt 4.2 ”review of aircraft records”.*----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------
8. *Utöver ovanstående kan den fysiska granskningen om, så bedöms av granskningspersonal, kräva åtgärder av typen underhållsåtgärder (t.ex. motor körning, ”operational tests”, test av nödutrustning, ”visual inspections” som kräver öppning av luckor etc.). I dessa fall, ska efter luftvärdighets granskning, en ”release to service” utfärdas enligt Del-145.*
9. *Den fysiska granskningen kan även innebära verifieringar som ska göras under flygning.*
10. 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.

***OBS****! Det ska finnas en procedur och en checklista, rapportmall, statement eller motsvarande där respektive åtgärd signeras av personal som utför luftvärdighetsgranskningen för att intyga att ovanstående har gåtts igenom och befunnits vara i enlighet med Part-M. Procedurer, rapporter, statement etc. ska vara anpassade för respektive luftfartygstyp och finnas under sample documents CAME 5.1.**Det ska även beskrivas:** *Hur anmärkningar dokumenteras.*
* *Hur anmärkningar åtgärdas (tas om hand).*
* *Vilken typ av anmärkningar som ej behöver åtgärdas innan rekommendation/ARC kan utfärdas. (Policy/procedur)*
* *När myndigheten ska informeras. Ref M.A.710(h)* Om resultatet av luftvärdighetsgranskningen inte är övertygande eller om översynen enligt punkt M.A.710 ga avslöjar avvikelser i luftfartyget, som beror på brister i underhållsprogrammets innehåll, ska den behöriga myndigheten informeras av organisationen så snart som möjligt, dock senast inom 72 timmar från den tidpunkt då organisationen identifierar det problem som granskningen gäller. Granskningsbeviset avseende luftvärdighet ska inte utfärdas förrän alla brister har åtgärdats.
 |  |
| **4.4 Additional procedures for recommendations to competent authorities for the import of aircraft** |  |
| *(This paragraph should describe** *the additional tasks regarding the recommendation for the issue of an airworthiness review certificate in the case of import of aircraft.*

*This should include:* * *communication with the competent authority of registry,*
* *additional items to be reviewed during the airworthiness review of the aircraft,*
* *specification of maintenance required to be carried out, etc.)*
 |  |
| ***TS tillägg:*****Ref. M.A.904 och AMC M.A.904 Granskning av luftvärdighet för till EU importerat luftfartyg***När ett luftfartyg importeras till Sverige från ett tredje land ska sökanden:*1. *ansöka om utfärdande av ett nytt luftvärdighetsbevis i enlighet med Del-21*
2. *låta godkänd organisation utföra en luftvärdighetsgranskning (enl. pkt. 4.2 och 4.3 samt eventuella övriga åtgärder enl. AMC M.A.904)*
3. *säkerställa att allt underhåll har utförts eller utförs enligt gällande underhållsprogram.*

*När det står klart att luftfartyget uppfyller de relevanta kraven ska CAMO sända en dokumenterad rekommendation avseende utfärdande av ett granskningsbevis för luftvärdigheten till Transportstyrelsen. Rekommendationen ska innehålla uppgifter enl. AMC M.A.901(d) & (g) och AMC M.A.904(b).**I avsikt att möjliggöra deltagande för Transportstyrelsen, ska sökanden meddela tid och plats för luftvärdighetsgranskningen till Transportstyrelsen* ***minst tio arbetsdagar i förväg.*** *Lämpliga lokaler för luftvärdighetsgranskning ska finnas tillgängliga (se AMC M.A.901(j)).* *Ett nytt luftvärdighetsbevis kommer att utfärdas av Transportstyrelsen när luftfartyget uppfyller föreskrifterna i Del-21.Transportstyrelsen utfärdar även granskningsbeviset avseende luftvärdighet som normalt är giltigt i ett år.***Ref. M.A.903 och AMC M.A.903(a) och (b) Överföring av luftfartygs registrering inom EU***Vid överföring av ett luftfartygsregistrering inom EU ska sökanden informera den tidigare medlemsstaten om i vilken medlemsstat registrering kommer att ske och därpå, ansöka till den nya medlemsstaten (Transportstyrelsen) om utfärdande av ett nytt luftvärdighetsbevis i enlighet med Del-21.**Det tidigare granskningsbeviset avseende luftvärdighet fortsätter att gälla till den dag det löper ut. Operatören ska verifiera att Transportstyrelsen har fört över den nya registreringsbeteckningen på granskningsbeviset och validerat ändringen.* *Se även Transportstyrelsens:** *CCL "Rekommendationsrapport" eller*
* *REKOMMENDATION FÖR GRANSKNINGSBEVIS AVSEENDE LUFTVÄRDIGHET.*
 |  |
| **4.5 Recommendations to competent authorities for the issue of airworthiness review certificates** **(ARCs)** |  |
| *(This paragraph should stipulate* * *the communication procedures with the competent authorities in case of a recommendation for the issue of an airworthiness review certificate.*
* *In addition, the content of the recommendation should be described.)*
 |  |
| ***TS tillägg:*****Ref. M.A.710 Granskning av Luftvärdighet**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.h) Om resultatet av luftvärdighetsgranskningen inte är övertygande eller om översynen enligt punkt M.A.710 ga avslöjar avvikelser i luftfartyget, som beror på brister i underhållsprogrammets innehåll, ska den behöriga myndigheten informeras av organisationen så snart som möjligt, dock senast inom 72 timmar från den tidpunkt då organisationen identifierar det problem som granskningen gäller. Granskningsbeviset avseende luftvärdighet ska inte utfärdas förrän alla brister har åtgärdats. **Ref. M.A.901, M.A.710**Om ett luftfartyg inte befinner sig inom en kontrollerad miljö eller hanteras av en organisation godkänd enligt M.A., kapitel G, men som inte är berättigad att utföra granskningar av luftvärdighet, ska granskningsbeviset avseende luftvärdighet utfärdas av Transportstyrelsen efter en tillfredsställande utvärdering på grundval av en rekommendation som lämnats av en godkänd organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten tillsammans med ansökan från ägaren eller operatören. Denna rekommendation ska baseras på en luftvärdighetsgranskning som har utförts i enlighet med M.A.710.*En kopia av checklista, rapport, statement etc. ska sändas till Transportstyrelsen tillsammans med en rekommendation. En lista över eventuella brister och åtgärdande av dessa ska också bifogas.**Proceduren ska även innehålla:** *När ska en rekommendation utfärdas (istället för en ARC).*
* *Vad ska en rekommendation innehålla. (ref AMC.M.A.901(d) & (g))*
* *Var ska den skickas. (Registreringsstaten)*
* *När ska den skickas. (Tänk på att myndigheten har upp till 30 dagar på sig innan resultat meddelas. Ref AMC M.B.901-1)*

*Se även Transportstyrelsens:** *CCL "Rekommendationsrapport" eller*
* *REKOMMENDATION FÖR GRANSKNINGSBEVIS AVSEENDE LUFTVÄRDIGHET.*
 |  |
| **4.6 Issuance of airworthiness review certificates** **(ARCs)** |  |
|  *(This paragraph should* * *set out the procedure for the issuance of the ARCs.*

*It should address* * *record-keeping,*
* *distribution of ARC copies etc.*

*The procedure should ensure that* * *an ARC is issued only after an airworthiness review has been properly carried out.)*
 |  |
| ***TS tillägg:*****Ref. M.A.710 Granskning av Luftvärdighet**(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.(ga) För ELA1-luftfartyg som inte används i kommersiell verksamhet för vilka underhållsprogrammet har fastställts i enlighet med M.A.302 h, ska underhållsprogrammet ses över i anslutning till luftvärdighetsgranskningen. Översynen ska genomföras av den person som utförde luftvärdighetsgranskningen.(h) Om resultatet av luftvärdighetsgranskningen inte är övertygande eller om översynen enligt punkt M.A.710 ga avslöjar avvikelser i luftfartyget, som beror på brister i underhållsprogrammets innehåll, ska den behöriga myndigheten informeras av organisationen så snart som möjligt, dock senast inom 72 timmar från den tidpunkt då organisationen identifierar det problem som granskningen gäller. Granskningsbeviset avseende luftvärdighet ska inte utfärdas förrän alla brister har åtgärdats. *Proceduren ska även innehålla:** *När ska en ARC utfärdas (istället för en rekommendation).*
* *Var ska en kopia skickas. (Registreringsstaten).*
* *När ska den skickas.*
* *Förlängning av ARC*
	+ *När kan en ARC förlängas.*
	+ *När kan det påbörjas.*
	+ *Av vem.*
	+ *Vad ska kontrolleras och hur gör man.*
	+ *Checklista.*
	+ *Vad läggs i dokumentationen (4.7)*
	+ *Var ska en kopia skickas. (Registreringsstaten).*
	+ *När ska den skickas.*

M.A.902 (c) Om granskningsbeviset avseende luftvärdighet återlämnas eller återkallas ska det returneras till Transportstyrelsen.M.A.901(k) Granskningsbevis avseende luftvärdighet får inte utfärdas eller förlängas om det finns misstanke om att luftfartyget inte är luftvärdigt. |  |
| **4.7 Airworthiness review records, responsibilities, retention and access** |  |
| *(This paragraph should describe how** *records are kept,*
* *duration of record-keeping,*
* *location where records are stored,*
* *access to records, and*
* *responsibilities.)*
 |  |
| ***TS tillägg:*****Ref. M.A.714 Dokumentation**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.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. |  |
| **PART 4B PERMIT TO FLY PROCEDURES** |  |
| ***TS tillägg 1:**** *För att kunna erhålla Permit to Fly privilegiet i tillståndet måste Airworthiness Review privilegiet finnas.*
 |  |
| ***TS tillägg 2:**** *Även om man inte har Permit to Fly privilegiet bör man skriva in en procedur när och här hur en ansökan går till (om man avser söka om ett sådant).*
	1. *Ansökan om ”Flight conditions” (Form 37, Form 18b)*
	2. *Ansökan ”Permit to Fly” (Form 21)*
 |  |
| **4B.1 Conformity with approved flight conditions** |  |
| *(The procedure should indicate how* * *conformity with approved flight conditions is established,*
* *documented and*
* *attested by an authorised person.)*
 |  |
| ***TS tillägg 1:**** *21.A.708 Flygförhållanden*
* *21.A.709 Ansökan om godkännande av flygförhållanden*
* *21.A.710 Godkännande av flygförhållanden*
 |  |
| ***TS tillägg 2:*****GM 21.A.710 Approval of flight conditions** 1. The approval of flight conditions is **related to the safety of the design**, when: 1. the aircraft does not conform to an approved design; or
2. an Airworthiness Limitation, a Certification Maintenance Requirement or an Airworthiness Directive has not been complied with; or
3. the intended flight(s) are outside the approved envelope;
4. the permit to fly is issued for the purpose of 21.A.701(a)(15).

2. Examples when the approval of flight conditions is **not related to the safety of the design** are: 1. production flight testing for the purpose of conformity establishment;
2. delivery / export flight of a new aircraft the design of which is approved;
3. demonstrating continuing conformity with the standard previously accepted by the Agency for the aircraft or type of aircraft to qualify or re-qualify for a (restricted) certificate of airworthiness.
 |  |
| **4B.2 Issue of the permit to fly under the CAMO privilege** |  |
|  *(The procedure should describe the process* * *to complete the EASA Form 20b (see Appendix IV to Part-21) and*
* *how compliance with 21.A.711(d) and (e) is established before signing off the permit to fly.*

*It should also describe* * *how the organisation ensures compliance with 21.A.711(g) for the revocation of the permit to fly.)*
 |  |
| ***TS tillägg 1:*****21.A.701 Tillämpningsområde (aktuella för CAMO)**(a) 7. Leverans eller export av luftfartyg.(a) 11. Flygning av luftfartyg till en plats där underhåll eller luftvärdighetsgranskning ska genomföras, eller till ett förvaringsutrymme.**21A.711 Utfärdande av ett flygtillstånd** |  |
| ***TS tillägg 2:****Man får endast utfärda Permit to Fly i de fall man får utfärda ARC. Ref M.A.711/c) och AMC M.A.711/c).* |  |
| **4B.3 Permit to fly authorised signatories** |  |
| *(The person(s) authorised to sign the permit to fly under the privilege of M.A.711(c) should be identified** *(name,*
* *signature and*
* *scope of authority)*

 *in the procedure, or in an appropriate document linked to the CAME.)* |  |
| ***TS tillägg:****Krav på personal enligt M.A.707.**Bör kordinera denna punkt med ”4.1 Airworthiness review staff”* |  |
| **4B.4 Interface with the local authority for the flight** |  |
| *(The procedure should** *include provisions describing the communication with the local authority for flight clearance and*
* *compliance with the local requirements which are outside the scope of the conditions of 21A.708(b) (see Part 21A.711(e)))*
 |  |
| **4B.5 Permit to fly records, responsibilities, retention and access** |  |
|  *(This paragraph should describe** *how records are kept,*
* *duration of record-keeping,*
* *location where records are stored,*
* *access to records, and*
* *responsibilities.)*
 |  |
| ***TS tillägg:*****Ref. M.A.714 Dokumentation**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 somden 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. |  |

| **PART 5 APPENDICES** |  |
| --- | --- |
| **5.1 Sample documents***(A self explanatory paragraph)* |  |
| ***TS tillägg:*** *(Här ska formulär för de rapporter och checklistor som anges i procedurerna finnas tillgängliga)****Till exempel:***1. *Checklistor, Rapportmallar och Statement*
2. *Formulär för rekommendation till ufärdande av ARC*
3. *ARC blankett (Form 15b)*
4. *Etc*
 |  |
| **5.2 List of airworthiness review staff***(A self explanatory paragraph)* |  |
| ***TS tillägg 1:****Av auktorisation ska det framgå:** *Auktorisationsnummer (M.A.707(d))*
* *Auktorisationens omfattning i förhållande till tillståndets scope.*
* *”Grundprincip” utbildning på minst en luftfartygstyp i grupp.*

*Ett sätt kan vara att lista varje typ i auktorisationen.**Ett sätt kan vara att ha grupper i auktorisationen som är anpassat till tillståndets scope (om man har tillräckliga kvalifikationer enligt M.A.707), t ex:** *Aeroplanes (Group 1)*
* *Helicopters (Group 1)*
* *Single Turbo-propeller Engine Aeroplanes (Sub-group 2a)*
* *Single Turbine Engine Helicopters (Sub-group 2b)*
* *Single Piston-engine Helicopters (Sub-group 2c)*
* *Piston-engine Aeroplanes (Group 3)*

*följande ska också ska vara del av auktorisation vid gruppbehörighet:* * *Struktur - metall/komposit/duk/trä (grupp 2a och 3)*
* *Avionik system - analog/digital (grupp 2a, 2b, 2c och 3)*
* *Motor - turbin/kolv (diesel) (grupp 3)*
* *Att auktorisation omfattar förlängning av ARC. (om den ska göra det)*

*Exempel på hur auktorisation kan se ut i kap 5.2 eller bilaga om man har luftvärdighetsgranskare med olika kvalifikationer.*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Tillstånd/Scope*** | ***TC hållare***  | ***Luftfartygstyp*** | ***Grupp*** | ***Typ av struktur*** | ***Avionik system*** | ***Granskare*** | ***Förlängning*** |
| *Single Turbo-propeller Engine Aeroplanes group 2a* | *CESSNA AIRCRAFT Company*  | *Cessna (Soloy) 206/207     (RR Corp 250)*  | *2a* | *Metal*  | *Analogue*  | *ARS 1* | *ARS 1, ARS 2, ARS 3* |
| *Piston-engine Aeroplanes group 3* | *CESSNA AIRCRAFT Company*  | *Cessna/Reims-Cessna* *172/F172 Series (Lycoming)* | *3* | *Metal*  | *Analogue/Digital*  | *ARS 1* | *ARS 1, ARS 2, ARS 3* |
| *CEAPR*  | *Robin DR 400* *(Lycoming)* | *3* | *Wood*  | *Analogue* | *ARS 3* | *ARS 1, ARS 2, ARS 3* |
| *AMERICAN CHAMPION* *Aircraft Corp.*  | *Champion 7**(Lycoming)* | *3* | *Wood +* *Metal tubing fabric*  | *Analogue* | *ARS 3* | *ARS 1, ARS 2, ARS 3* |
| *DIAMOND AIRCRAFT Industries*  | *Diamond DA40 (Austro Engine)*  | *3* | *Composite*  | *Digital* | *ARS 1* | *ARS 1, ARS 2, ARS 3* |
| *Single Turbine Engine Helicopters 2b* | *AIRBUS HELICOPTERS*  | *AS 350*  | *2b* | *-* | *Analogue/Digital* | *ARS1, ARS 2* | *ARS 1, ARS 2, ARS 3* |
| *Single Piston-engine Helicopters group 2b* | *ROBINSON HELICOPTER COMPANY* | *R22/R44*  | *2c* | *-* | *Analogue/Digital* | *ARS 1, ARS 2* | *ARS 1, ARS 2, ARS 3* |
| *Bell 412/Agusta AB412*  | *BELL HELICOPTER*  | *Bell 412* | *1* | *-* | *Analogue* | *ARS 2* | *ARS 1, ARS 2, ARS 3* |
| *Airbus A319/A320/A321*  | *Airbus* | *Airbus A320* | *1* | *-* | *Digital* | *ARS 2* | *ARS 1, ARS 2, ARS 3* |

* *Det ska framgå i personalregister att luftvärdighetsgranskare har Del-66 licens,Gen-fam kurs eller dokumenterad bedömning vid uppvisande av kunskap (annat sätt) på minst ett luftfartyg motsvarande auktorisation, exempel på register finns i kapitel 0,3 TS tillägg 1.*
 |  |
| ***TS tillägg 2:******Personal som utför förlängning av granskningsbevis (ARC) ”Extension staff”**** *Om man har personal som endast utför förlängning av ARC, bör de listas här.*
* *Auktorisationsnummer.*
 |  |
| **5.3 List of subcontractors as per M.A.711 (a)(3)***(A self explanatory paragraph; in addition, it should set out that the list should be periodically reviewed)* |  |
| **5.4 List of approved maintenance organisations contracted***(This paragraph should include the list of contracted maintenance organisations, detailing the scope of the contracted work. In addition, it should set out that the list should be periodically reviewed.)*  |  |
| **5.5 Copy of contracts for subcontracted work (Appendix II to AMC M.A.711 (a)(3))***(A self explanatory paragraph)* |  |