

CONTINUING AIRWORTHINESS REQUIREMENTS part-ML



.....	iii
Index (vid slutet)	45

PDF bildat: 2019.10.21, första publikation 2019.10.19.

*Ledtråd: inom PDF reader "ALT" + "pilen vänster" flytta vyn till föregående vy.
D.v.s. om du följer länken för att gå tillbaka på den tangentkombination .*

Teksti on järjestyksessä; asetus, määräyskohdat, AMC/GM.

Muista asetuksista lainattu ja/tai asiaa selventävä teksti ja selityksiä on vihreällä pohjalla

Note 1

EU regulations are valid only as published by EU official journal, EASA AMC/GM. Our editions, translations etc are not official. We do not take responsibility for any mistakes.

But we believe that this collection contains, what plane owners are obliged to know about part-M. If you have any suggestions, we are happy listening.

Note 2

As this is mainly for private plane owners, non essential text regarding commercial operation is removed. These items have text:
... (removed text)

.... (borttagen text)

....



These files are published under [Creative Commons license \(CC BY-NC-ND 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/). You are free to use them in original form.



Detta verk är licensierat under en Creative Commons Erkännande-IckeKommersiell-DelaLi-ka 4.0 Internationell Licens (CC BY-NC-ND 4.0).

Följande Material:

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014

innehåller ändringar

(EU) No 1088/2015	av den 3 juli 2015
(EU) No 1536/2015	av den 16 september 2015
(EU) No 2018/1142	av den 14 augusti 2018
(EU) 2019/1383	av den 8 juli 2019
(EU) 2019/1384	av den 8 juli 2019

och AMC/GM material
ED Decision

innehåller ändringar
ED

.....	iii
.....	13
.....	14
.....	14
.....	14
.....	14
.....	14
.....	15
.....	16
.....	16
.....	16
.....	20
.....	20
.....	21
.....	22
.....	23
.....	23
.....	23
.....	24
.....	25
.....	25
.....	26
.....	27
.....	27
.....	28
.....	28
.....	29
.....	30
.....	30
.....	30
.....	32
.....	33
.....	35
.....	36
.....	36
.....	37
.....	38
.....	41
.....	43
.....	45
.....	48
GM M.A.201 Ansvarsområden	49
.....	49
.....	50
.....	50

COMMISSION REGULATION (EC) No 1321/2014

of 26 November 2014

on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,**Kommissionens förordning (EG) nr 1321/2014**

av den 26 november 2014

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING**Article 1*****Objective and scope***

1. This Regulation establishes common technical requirements and administrative procedures for ensuring the continuing airworthiness of aircraft, including any component for installation thereto, which are:

(a) registered in a Member State; or

(b) registered in a third country and used by an operator for which a Member State ensures oversight of operations.

2. Paragraph 1 shall not apply to aircraft the regulatory safety oversight of which has been transferred to a third country and which are not used by an EU operator, or to aircraft referred to in Annex II to Regulation (EC) No 216/2008.

3. The provisions of this Regulation related to commercial air transport are applicable to licensed air carriers as defined by EU law.

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 ska inte gälla luftfartyg vars föreskrivna säkerhetstillsyn överförs till tredje land och som inte brukas av en EU-operatör eller luftfartyg som nämns i bilaga II till förordning (EG) nr 216/2008.

3. Bestämmelserna i denna förordning som avser kommersiella flygtransporter gäller för godkända lufttrafikföretag som definieras av EU-lagstiftningen.

Article 2***Definitions***

Within the scope of Regulation (EC) No 216/2008, the following definitions shall apply:

- (a) 'aircraft' means any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than reactions of the air against the earth's surface;

Artikel 2***Definitioner***

I förordning (EG) nr 216/2008 gäller följande definitioner:

- a) luftfartyg : anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan.

- (b) 'certifying staff' means personnel responsible for the release of an aircraft or a component after maintenance;
- (c) 'component' means any engine, propeller, part or appliance;
- (d) 'continuing airworthiness' means all of the processes ensuring that, at any time in its operating life, the aircraft complies with the airworthiness requirements in force and is in a condition for safe operation;
- (e) 'JAA' means 'Joint Aviation Authorities.';
- (f) 'JAR' means 'Joint Aviation Requirements';
- (g) "commercial air transport (CAT) operation" means an aircraft operation to transport passengers, cargo or mail for remuneration or other valuable consideration;
- (h) 'maintenance' means any one or combination of the following activities: overhaul, repair, inspection, replacement, modification or defect rectification of an aircraft or component, with the exception of pre-flight inspection;
- (i) 'organisation' means a natural person, a legal person or part of a legal person. Such an organisation may be established at more than one location whether or not within the territory of the Member States;
- (j) 'pre-flight inspection' means the inspection carried out before flight to ensure that the aircraft is fit for the intended flight;
- (k) 'ELA1 aircraft' means the following manned European light aircraft:
- (i) an aeroplane with a maximum take-off mass (MTOM) of 1 200 kg or less that is not classified as complex motor-powered aircraft;
- (ii) a sailplane or powered sailplane of 1 200 kg MTOM or less;
- (iii) a balloon with a maximum design lifting gas or hot air volume of not more than 3 400 m³ for hot air balloons, 1 050 m³ for gas balloons, 300 m³ for tethered gas balloons;
- (iv) an airship designed for not more than four occupants and a maximum design lifting gas or hot air volume of not more than 3 400 m³ for hot air airships and 1 000 m³ for gas airships;
- (ka) "ELA2 aircraft" means the following manned European Light Aircraft:
- (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 anordning.
- (d) fortsatt luftvärdighet : samtliga processer som ser till att luftfartyget vid alla tidpunkter under sin livstid uppfyller gällande luftvär-dighetskrav och är i skick för säker flygning.
- (e) JAA : ett antal samverkande europeiska luftfartsmyndigheter (Joint Aviation Authorities).
- (f) JAR : gemensamma luftfartsbestämmelser (Joint Aviation Requi-rements).
- (g) kommersiell lufttransport (Commercial Air Transport – CAT) : drift av luftfartyg för transport av passagerare, gods eller post mot ersättning eller annan form av gottgörelse.
- (h) underhåll : någon av följande aktiviteter eller en kombination av dessa: översyn, reparation, inspektion, utbyte, modifiering eller åtgärdande av fel på luftfartyg eller komponent, 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 (European Light Aircraft) : följande bemannade luftfartyg:
- i) Ett flygplan med en maximal startmassa på högst 1 200 kg som inte är klassificerat som komplext motordrivet luftfartyg.
- ii) Ett segelflygplan eller motordrivet segelflygplan med en maxi-mal startmassa på högst 1 200 kg.
- iii) En ballong med en maximal volym lyftgas eller varmluft på högst 3 400 m³ för varmluftsballonger, 1 050 m³ för gasballonger och 300 m³ för förankrade gasballonger.
- iv) Ett luftskepp utformat för högst fyra personer och en maximal volym lyftgas eller varmluft på högst 3 400 m³ för varmluftsluft-skepp och 1 000 m³ för gasluftskepp.
- (ka) ELA2-luftfartyg (European Light Aircraft) : följande bemannade luftfartyg:

- | | |
|--|--|
| <p>(i) an aeroplane with a Maximum Take-off Mass (MTOM) of 2 000 kg or less that is not classified as complex motor-powered aircraft;</p> <p>(ii) a sailplane or powered sailplane of 2 000 kg MTOM or less;</p> <p>(iii) a balloon;</p> <p>(iv) a hot air ship;</p> <p>(v) a gas airship complying with all of the following characteristics:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 % maximum static heaviness, - non-vectored thrust (except reverse thrust), - conventional and simple design of structure, control system and ballonnet system, and - non-power assisted controls; <p>(vi) a Very Light Rotorcraft.</p> <p>(l) 'LSA aircraft' means a light sport aeroplane which has all of the following characteristics:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) a Maximum Take-off Mass (MTOM) of not more than 600 kg; (ii) a maximum stalling speed in the landing configuration (V_{S0}) of not more than 45 knots Calibrated Airspeed (CAS) at the aircraft's maximum certificated take-off mass and most critical centre of gravity; (iii) a maximum seating capacity of no more than two persons, including the pilot; (iv) a single, non-turbine engine fitted with a propeller; (v) a non-pressurised cabin; <p>(m) 'principal place of business' means the head office or the registered office of the undertaking within which the principal financial functions and operational control of the activities referred to in this Regulation are exercised.</p> <p>(n) "critical maintenance task" means a maintenance task that involves the assembly or any disturbance of a system or any part on an aircraft, engine or propeller that, if an error occurred during its performance, could directly endanger the flight safety;</p> | <p>i) Ett flygplan med en maximal startmassa på högst 2 000 kg som inte är klassificerat som komplext motordrivet luftfartyg.</p> <p>ii) Ett segelflygplan eller motordrivet segelflygplan med en maximal startmassa på högst 2 000 kg.</p> <p>iii) En ballong.</p> <p>iv) Ett varmluftsluftskepp.</p> <p>v) Ett gasluftskepp som har alla följande egenskaper:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Statisk tyngd på maximalt 3 procent. - Ej dragkraftvektorstyrning (med undantag för omvänd dragkraft). - Konventionell och enkel utformning av konstruktion, manöver-system och ballonetsystem. - Ej servostyrda reglage. <p>vi) Ett mycket lätt rotorluftfartyg (Very Light Rotorcraft – VLR).</p> <p>l) LSA-luftfartyg : LSA (Light Sport Aeroplane) avser flygplan med alla följande egenskaper:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) En maximal startmassa på högst 600 kg. ii) En maximal stallfart i landningskonfigurationen (V_{S0}) 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. <p>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.</p> <p>n) kritisk underhållsuppgift : en underhållsuppgift som innefattar montering av eller ingrepp i ett system eller en del på ett luftfartyg, en motor eller en propeller, som direkt skulle kunna äventyra flygsäkerheten om ett fel inträffade under dess utförande.</p> |
|--|--|

- (o) “commercial specialised operations” means those operations subject to the requirements of Part-ORO, Subpart-SPO set out in Annex III to Commission Regulation (EU) No 965/2012 ;
- (p) “limited operations” means the operations of other-than-complex motor-powered aircraft for:
- (i) cost-shared flights by private individuals, on the condition that the direct cost is shared by all the occupants of the aircraft, pilot included and the number of persons sharing the direct costs is limited to six;
 - (ii) competition flights or flying displays, on the condition that the remuneration or any valuable consideration given for such flights is limited to recovery of direct costs and a proportionate contribution to annual costs, as well as prizes of no more than a value specified by the competent authority;
 - (iii) introductory flights, parachute dropping, sailplane towing or aerobatic flights performed either by a training organisation having its principal place of business in a Member State and approved in accordance with Commission Regulation (EU) No 1178/2011 , or by an organisation created with the aim of promoting aerial sport or leisure aviation, on the condition that the aircraft is operated by the organisation on the basis of ownership or dry lease, that the flight does not generate profits distributed outside of the organisation, and that whenever non-members of the organisation are involved, such flights represent only a marginal activity of the organisation;
- For the purpose of this Regulation, “limited operations” are not considered as CAT operations or commercial specialised operations;
- (q) “introductory flight” means “introductory flight” as defined in Article 2(9) of Regulation (EU) No 965/2012;
- (r) “competition flight” means “competition flight” as defined in Article 2(10) of Regulation (EU) No 965/2012;
- (s) “flying display” means “flying display” as defined in Article 2(11) of Regulation (EU) No 965/2012.
- (o) kommersiell specialiserad verksamhet : verksamhet som omfattas av kraven i Del-ORO, kapitel SPO i bilaga III till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 .
- (p) begränsad verksamhet : verksamhet som bedrivs med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg för
- i) samfinansierade flygningar för privatpersoner, förutsatt att de direkta kostnaderna delas av alla ombordvarande, inbegripet piloten, och att antalet personer som delar de direkta kostnaderna är begränsat till sex,
 - ii) tävlingsflygningar eller flyguppvisningar, under förutsättning att all typ av ersättning eller annan gottgörelse för sådana flygningar begränsas till kompensation för direkta kostnader och ett proportionerligt bidrag till årliga kostnader, samt priser till ett högsta värde som anges av den behöriga myndigheten,
 - iii) introduktionsflygningar, fallskärmsbrottning, bogsering av segelflygplan eller avancerad flygning som utförs antingen av en utbildningsorganisation som har sin huvudsakliga verksamhet i en medlemsstat och som har godkänts i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 , eller av en organisation vars syfte är att främja flygsport eller fritidsflyg, under förutsättning att luftfartyget ägs av organisationen eller hyrs in utan besättning, att flygningen inte genererar vinster som delas ut utanför organisationen och att flygningar där andra än organisationens medlemmar deltar endast utgör en marginell del av organisationens verksamhet.
- I denna förordning betraktas inte begränsad verksamhet som kommersiell lufttransport eller kommersiell specialiserad verksamhet.
- (q) introduktionsflygning : enligt definitionen i artikel 2.9 i förordning (EU) nr 965/2012.
- (r) tävlingsflygning : enligt definitionen i artikel 2.10 i förordning (EU) nr 965/2012.
- (s) flyguppvisning : enligt definitionen i artikel 2.11 i förordning (EU) nr 965/2012.

kohta (ka) lisätty, (EU) 2015/1088

(EU) 2015/1536, kohta g) uusittu, lisätty n), o), p), q), r), s)

Regulations (EU) 2018/1139 = Air Operations, Article 140 referst to: (EC) No 216/2008 article 3 point (j)

(j) ‘complex motor-powered aircraft’ shall mean:

(i) an aeroplane:

- with a maximum certificated take-off mass exceeding 5 700 kg, or

(EU) 965/2012 = Flygdrift

j) ‘vaativalla moottorikäyttöisellä ilma-aluksella’

i) lentokonetta,

- jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kilogrammaa, tai

- certificated for a maximum passenger seating configuration of more than nineteen, or
- certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots, or
- equipped with (a) turbojet engine(s) or more than one turboprop engine,

- jonka suurin hyväksytty matkustajapaikkaluku on enemmän kuin 19, tai
- joka on hyväksytty lentotoimintaan vähintään kahden ohjaajan vähimmäismiehistöllä, tai
- joka on varustettu suihkumootor(e)illa tai potkuriturbiinimootoreilla;

Article 3

Continuing airworthiness requirements

1. The continuing airworthiness of aircraft referred to in point (a) of Article 1 and components for installation thereon shall be ensured in accordance with the requirements of Annex I (Part-M), except for aircraft listed in the first subparagraph of paragraph 2 to which the requirements of Annex Vb (Part-ML) shall apply.

2. The requirements of Annex Vb (Part-ML) shall apply to the following other than complex motor-powered aircraft:

- (a) aeroplanes of 2 730 kg maximum take-off mass or less;
- (b) rotorcraft of 1 200 kg maximum take-off mass or less, certified for a maximum of up to 4 occupants;
- (c) other ELA2 aircraft.

Where aircraft referred to points (a), (b) and (c) of the first subparagraph is listed in the air operator certificate of an air carrier licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008, the requirements of Annex I (Part-M) shall apply.

3. In order to be listed in the air operator certificate of an air carrier licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008, aircraft referred to in points (a), (b) and (c) of the first subparagraph of paragraph 2 shall comply with all of the following requirements:

- (a) its aircraft maintenance programme has been approved by the competent authority in accordance with point M.A.302 of Annex I (Part-M);
- (b) due maintenance required by the maintenance programme referred to in point (a) has been performed and certified in accordance with point 145.A.48 and 145.A.50 of Annex II (Part-145);
- (c) an airworthiness review has been performed and a new airworthiness review certificate has been issued in accordance with point M.A.901 of Annex I (Part-M).

4. By way of derogation from paragraph 1 of this Article, the continuing airworthiness of aircraft referred to in point (a) of Article 1, for which a permit to fly has been issued, shall be ensured on the basis of the specific continuing airworthiness arrangements defined in the permit to fly issued in accordance with Annex I (Part-21) to Commission Regulation (EU) No 748/2012.

Artikel 3

Krav för fortsatt luftvärdighet

1. Den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg enligt artikel 1 a och komponenter avsedda för installation i dessa ska säkerställas i enlighet med bestämmelserna i bilaga I (Del-M), utom för luftfartyg som förtecknas i punkt 2 första stycket för vilka kraven i bilaga Vb (Del-ML) ska gälla.

2. Kraven i bilaga Vb (Del-ML) ska gälla för följande andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg:

- a) Flygplan med en maximal startmassa på högst 2 730 kg.
- b) Rotorluftfartyg med en maximal startmassa på högst 1 200 kg, certifierade för högst fyra personer.
- c) Andra ELA2-luftfartyg.

När luftfartyg som avses i första stycket punkterna a, b och c är förtecknade i drifttillståndet för ett lufttrafikföretag som beviljats licens i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008, ska kraven i bilaga I (Del-M) gälla.

3. För att förtecknas i drifttillståndet för ett lufttrafikföretag som beviljats licens i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008, ska luftfartyg som avses i punkt 2 första stycket punkterna a, b och c uppfylla samtliga följande krav:

- a) Dess underhållsprogram har godkänts av den behöriga myndigheten i enlighet med punkt M.A.302 i bilaga I (Del-M).
- b) Korrekt underhåll som krävs enligt det underhållsprogram som avses i led a har utförts och certifierats i enlighet med punkterna 145.A.48 och 145.A.50 i bilaga II (Del-145).
- c) En luftvärdighetsgranskning har utförts och ett nytt granskningsbevis avseende luftvärdighet har utfärdats i enlighet med punkt M.A.901 i bilaga I (Del-M).

4. Genom undantag från punkt 1 i denna artikel ska den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg enligt artikel 1 a, för vilka ett flygtillstånd har utfärdats, säkerställas på grundval av de särskilda bestämmelserna om fortsatt luftvärdighet i det flygtillstånd som utfärdats i enlighet med bilaga I (Del-21) till kommissionens förordning (EU) nr 748/2012.

5. Aircraft maintenance programmes for aircraft referred to in point (a) of Article 1 that comply with the requirements specified in point M.A.302 of Annex I (Part-M) applicable before 20 August 2019 shall be deemed to comply with the requirements specified in point M.A.302 of Annex I (Part-M) or point ML.A.302 of Annex Vb (Part-ML), as applicable, in accordance with paragraphs 1 and 2.
6. Operators shall ensure the continuing airworthiness of aircraft referred to in point (b) of Article 1 and components for installation thereon in accordance with the requirements of Annex Va (Part-T).
7. The continuing airworthiness of aeroplanes with a maximum certificated take-off mass at or below 5 700 kg which are equipped with multiple turboprop engines shall be ensured in accordance with the requirements applicable to other than complex motor-powered aircraft as set out in points M.A.201, M.A.301, M.A.302, M.A.601 and M.A.803 of Annex I (Part-M), point 145.A.30 of Annex II (Part-145), points 66.A.5, 66.A.30, 66.A.70, Appendix V and VI of Annex III (Part-66), point CAMO.A.315 of Annex Vc (Part-CAMO), point CAO.A.010 and Appendix I of Annex Vd (Part-CAO) to the extent that they apply to other than complex motor-powered aircraft.
5. Underhållsprogram för luftfartyg enligt artikel 1 a som uppfyller de krav i punkt M.A.302 i bilaga I (Del-M) som gällde före den 20 augusti 2019 ska anses uppfylla kraven i punkt M.A.302 i bilaga I (Del-M) eller punkt ML.A.302 i bilaga Vb (Del-ML), beroende på vad som är tillämpligt, i enlighet med punkterna 1 och 2.
6. Operatörer ska säkerställa den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg som avses i artikel 1 b och komponenter avsedda för installation i dessa i enlighet med kraven i bilaga Va (Del-T).
7. Den fortsatta luftvärdigheten för flygplan med en maximal certifierad startmassa på högst 5 700 kg vilka är utrustade med flera turbopropmotorer ska säkerställas i enlighet med de krav som gäller för andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg enligt punkterna M.A.201, M.A.301, M.A.302, M.A.601 och M.A.803 i bilaga I (Del-M), punkt 145.A.30 i bilaga II (Del-145), punkterna 66.A.5, 66.A.30, 66.A.70, tilläggen V och VI i bilaga III (Del-66), punkt CAMO.A.315 i bilaga Vc (Del-CAMO), punkt CAO.A.010 och tillägg I i bilaga Vd (Del-CAO) i den mån de gäller för andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg.

<(EU) 2019/1383 uusittu>

Article 4

Approvals for organisations involved in the continuing airworthiness

1. Organisations involved in the continuing airworthiness of aircraft and components for installation thereon, including maintenance, shall be approved, upon their request, by the competent authority in accordance with the requirements of Annex II (Part-145), Annex Vc (Part-CAMO) or Annex Vd (Part-CAO), as applicable to the respective organisations.
2. By way of derogation from paragraph 1, until 20 August 2020 organisations may, upon their request, be issued approvals by the competent authority in accordance with the requirements of Subpart F and Subpart G of Annex I (Part-M). Those approvals shall be valid until 20 August 2021.
3. Maintenance approvals issued or recognised by a Member State in accordance with the certification specification JAR-145 referred to in Annex II to Council Regulation (EEC) No 3922/91 and valid before 29 November 2003 shall be deemed to have been issued in accordance with the requirements of Annex II (Part-145) to this Regulation.
4. Organisations that hold a valid approval issued in accordance with Subpart F or Subpart G of Annex I (Part-M) or with Annex II (Part-145) shall, upon their request, be issued by the competent authority a Form 3-CAO as set out in Appendix 1 to Annex Vd (Part-CAO).

Artikel 4

Godkännanden för organisationer som arbetar med den fortsatta luftvärdigheten

1. Organisationer som arbetar med den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg och komponenter avsedda för installation i dessa, inbegripet underhåll, ska godkännas, på deras begäran, av den behöriga myndigheten i enlighet med kraven i bilaga II (Del-145), bilaga Vc (Del-CAMO) eller bilaga Vd (Del-CAO), beroende på vad som är tillämpligt för respektive organisation.
2. Genom undantag från punkt 1, till och med den 20 augusti 2020, får organisationer, på deras begäran, tilldelas godkännanden som utfärdas av den behöriga myndigheten i enlighet med kraven i kapitel F och kapitel G i bilaga I (Del-M). Dessa godkännanden ska gälla till och med den 20 augusti 2021.
3. Underhållsgodkännanden som utfärdats eller erkänts av en medlemsstat i enlighet med certifieringsspecifikationen JAR-145 som avses i bilaga II till rådets förordning (EEG) nr 3922/91 och som var giltiga före den 29 november 2003 ska anses ha utfärdats i enlighet med kraven i bilaga II (Del-145) till denna förordning.
4. För organisationer som innehar ett giltigt godkännande utfärdat i enlighet med kapitel F eller kapitel G i bilaga I (Del-M) eller med bilaga II (Del-145) ska, på deras begäran, en blankett 3-CAO enligt tillägg 1 till bilaga Vd (Del-CAO) utfärdas av den behöriga myndigheten.

The privileges of such an organisation under the approval issued in accordance with Annex Vd (Part-CAO) shall be the same as privileges under the approval issued in accordance with Subpart F or Subpart G of Annex I (Part-M) or with Annex II (Part-145). However, those privileges shall not exceed the privileges of an organisation referred to in Section A of Annex Vd (Part-CAO).

The organisation may correct any findings of non-compliance with Annex Vd (Part-CAO) until 20 August 2021. If after that date the findings are not corrected, the approval shall be revoked.

Until the organisation complies with Annex Vd (Part-CAO) or until 20 August 2021, whichever of the two comes first, it shall be certified and overseen in accordance with Subpart F or Subpart G of Annex I (Part-M) or Annex II (Part-145), as applicable.

5. Valid approvals of continuing airworthiness management organisations issued in accordance with Subpart G of Annex I (Part-M) shall be deemed to have been issued in accordance with Annex Vc (Part-CAMO).

The organisation may correct any findings of non-compliance with Annex Vc (Part-CAMO) until 20 August 2021.

If the organisation corrects the findings by that date, the competent authority shall issue a new Form 14 approval certificate in accordance with Annex Vc (Part-CAMO). If after that date the findings are not corrected, the approval shall be revoked.

Until the organisation complies with Annex Vc (Part-CAMO) or 20 August 2021, whichever of the two comes first, it shall be certified and oversight in accordance with Subpart G of Annex I (Part-M).

6. Certificates of release to service and authorised release certificates issued before 28 October 2008 by a maintenance organisation approved in accordance with the requirements laid down in the national law of the Member State where the organisation is established, to other than complex motor-powered aircraft not involved in commercial air transport, including any component for installation thereto, shall be deemed to have been issued in accordance with points M.A.801, M.A.802 of Annex I (Part-M) and point 145.A.50 of Annex II (Part-145).

Befogenheterna för en sådan organisation inom ramen för det godkännande som utfärdats i enlighet med bilaga Vd (Del-CAO) ska vara desamma som befogenheterna inom ramen för det godkännande som utfärdats i enlighet med kapitel F eller kapitel G i bilaga I (Del-M) eller med bilaga II (Del-145). Dessa befogenheter får dock inte överskrida befogenheterna hos en organisation som avses i avsnitt A i bilaga Vd (Del-CAO).

Organisationen får korrigera alla fall av bristande efterlevnad av bilaga Vd (Del-CAO) till och med den 20 augusti 2021. Om bristerna inte är korrigerade efter detta datum ska godkännandet återkallas.

Till dess att organisationen uppfyller kraven i bilaga Vd (Del-CAO) eller till och med den 20 augusti 2021, beroende på vilket av dessa två datum som infaller först, ska den omfattas av certifiering och tillsyn i enlighet med kapitel F eller kapitel G i bilaga I (Del-M) eller bilaga II (Del-145), beroende på vad som är tillämpligt.

5. Giltiga godkännanden av organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet som utfärdats i enlighet med kapitel G i bilaga I (Del-M) ska anses ha utfärdats i enlighet med bilaga Vc (Del-CAMO).

Organisationen får korrigera alla fall av bristande efterlevnad av bilaga Vc (Del-CAMO) till och med den 20 augusti 2021.

Om organisationen korregerar bristerna senast detta datum ska den behöriga myndigheten utfärda ett nytt godkännandecertifikat på blankett 14 i enlighet med bilaga Vc (Del-CAMO). Om bristerna inte är korrigerade efter detta datum ska godkännandet återkallas.

Till dess att organisationen uppfyller kraven i bilaga Vc (Del-CAMO) eller till och med den 20 augusti 2021, beroende på vilket av dessa två datum som infaller först, ska den omfattas av certifiering och tillsyn i enlighet med kapitel G i bilaga I (Del-M).

6. Underhållsintyg och intyg om auktoriserat underhåll/tillverkning som utfärdats före den 28 oktober 2008 av en underhållsorganisation som godkänts i enlighet med kraven i den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där organisationen är etablerad, för andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg som inte används i kommersiell lufttransport, inbegripet alla komponenter avsedda för installation i dessa, ska anses ha utfärdats i enlighet med punkterna M.A.801 och M.A.802 i bilaga I (Del-M) och punkt 145.A.50 i bilaga II (Del-145).

<(EU) 2019/1383 uusittu>

Article 5

Certifying staff

Artikel 5

Certifierande personal

1. Certifying staff shall be qualified in accordance with the requirements of Annex III (Part-66), except as provided for in points M.A.606(h), M.A.607(b), M.A.801(d) and M.A.803 of Annex I (Part-M), in points ML.A.801(c) and ML.A.803 of Annex Vb (Part-ML), in points CAO.A.035(d) and CAO.A.040(b) of Annex Vd (Part-CAO) and in points 145.A.30(j) of and Appendix IV to Annex II (Part-145).
2. Any aircraft maintenance licence and, if any, the technical limitations associated with that licence, issued or recognised by a Member State in accordance with the JAA requirements and procedures and valid at the time of entry into force of Regulation (EC) No 2042/2003, shall be deemed to have been issued in accordance with this Regulation.
3. Certifying staff holding a licence issued in accordance with Annex III (Part-66) in a given category/sub-category are deemed to have the privileges described in point 66.A.20(a) of the same Annex corresponding to such a category/sub-category. The basic knowledge requirements corresponding to these new privileges shall be deemed as met for the purpose of extending such licence to a new category/sub-category.
4. Certifying staff holding a licence including aircraft which do not require an individual type rating may continue to exercise his/her privileges until the first renewal or change, where the licence shall be converted following the procedure described in point 66.B.125 of Annex III (Part-66) to the ratings defined in point 66.A.45 of the same Annex.
5. Conversion reports and Examination credit reports complying with the requirements applicable before Regulation (EU) No 1149/2011 applied shall be deemed to be in compliance with this Regulation.
6. Until such time as this Regulation specifies requirements for certifying staff:
 - (i) for aircraft other than aeroplanes and helicopters;
 - (ii) for components;

the requirements in force in the relevant Member State shall continue to apply, except for maintenance organisations located outside the European Union where the requirements shall be approved by the Agency.
6. Until specific requirements for certifying staff for components are added to this Regulation, the requirements laid down in the national laws in force in the relevant Member State shall continue to apply, except for maintenance organisations located outside the Union where the requirements shall be approved by the Agency.
1. Certifierande personal ska vara kvalificerad i enlighet med kraven i bilaga III (Del-66), utom enligt vad som anges i punkterna M.A.606 h, M.A.607 b, M.A.801 d och M.A.803 i bilaga I (Del-M), i punkterna ML.A.801 c och ML.A.803 i bilaga Vb (Del-ML), i punkterna CAO.A.035 d och CAO.A.040 b i bilaga Vd (Del-CAO) och i punkt 145.A.30 j i 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 som var giltigt vid tidpunkten då förordning (EG) nr 2042/2003 trädde i kraft, ska anses vara utfärdat i enlighet med denna förordning.
3. Certifierande personal med certifikat som utfärdats enligt bilaga III (Del-66) i angiven kategori/underkategori anses ha de befogenheter som beskrivs i punkt 66.A.20 a i samma bilaga för varje kategori/underkategori. De grundläggande kunskapskraven för de nya befogenheterna ska anses vara uppfyllda så att certifikatet kan utökas till en ny kategori/underkategori.
4. Certifierande personal med certifikat som omfattar luftfartyg som inte kräver individuella typbehörigheter kan fortsätta att utöva sina befogenheter tills certifikatet ska förnyas eller ändras. Då ska certifikatet konverteras enligt förfarandet i punkt 66.B.125 i bilaga III (Del-66) till behörigheten som anges i punkt 66.A.45 i samma bilaga.
5. Konverteringsrapporter och rapporter om tillgodoräknande av styrka kunskaper som överensstämmer med de krav som gällde innan förordning (EU) nr 1149/2011 började tillämpas ska anses överensstämma med denna förordning.
6. Detta gäller fram till dess att särskilda krav för certifierande personal anges i denna förordning:
 - (i) För andra luftfartyg än flygplan och helikoptrar.
 - (ii) För komponenter.

Kraven som gäller i den berörda medlemsstaten ska fortsätta att gälla med undantag för underhållsorganisationer utanför Europeiska unionen där kraven måste godkännas av byrån.
6. Fram till dess att särskilda krav för certifierande personal för komponenter läggs till i denna förordning, ska de krav som fastställs i de nationella lagar som är i kraft i den berörda medlemsstaten fortsätta att gälla, med undantag för underhållsorganisationer utanför unionen där kraven måste godkännas av byrån.

<(EU) 2019/1383 kohta 1 uusittu>

Training organisation requirements

1. Organisations involved in the training of personnel referred to in Article 5 shall be approved in accordance with Annex IV (Part-147) to be entitled:
 - (a) to conduct recognised basic training courses; and/or
 - (b) to conduct recognised type training courses; and
 - (c) to conduct examinations; and
 - (d) to issue training certificates.
2. Any maintenance training organisation approval issued or recognised by a Member State in accordance with the JAA requirements and procedures and valid at the time of entry into force of Regulation (EC) No 2042/2003 shall be deemed to have been issued in accordance with this Regulation.
3. Type training courses approved before the approval of the minimum syllabus of certifying staff type rating training in the operational suitability data for the relevant type in accordance with Regulation (EU) No 748/2012 shall include the relevant elements defined in the mandatory part of that operational suitability data not later than 18 December 2017 or within two years after the operational suitability data was approved, whichever is the latest.

Krav för utbildningsorganisationer

1. Organisationer som arbetar med utbildning av sådan personal som anges i artikel 5 ska godkännas i enlighet med bilaga IV (Del-147) 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 en organisation för underhållsutbildning som en medlemsstat utfärdat eller erkänt i enlighet med JAA:s bestämmelser och förfaranden och som var giltigt vid tidpunkten då förordning (EG) nr 2042/2003 trädde i kraft, ska anses vara utfärdat i enlighet med denna förordning.
6. Typutbildning som godkänts före godkännandet av den kursplan som minimalt krävs för typbehörighetsutbildning för personal med behörighet att certifiera, och som anges i uppgifterna om driftslämplighet (OSD) för den relevanta typen i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012, ska omfatta de relevanta element som fastställs i den obligatoriska delen av dessa uppgifter om driftslämplighet senast den 18 december 2017 eller inom två år efter godkännandet av uppgifterna om driftslämplighet, beroende på vilket av dessa datum som infaller sist.

Article 7

Regulation (EC) No 2042/2003 is repealed.

References to the repealed Regulation shall be construed as references to this Regulation and shall be read in accordance with the correlation table in Annex VI.

Artikel 7

Förordning (EG) nr 2042/2003 ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen och ska läsas enligt jämförelsetabellen i bilaga VI.

Article 7a***Competent authorities***

1. Where a Member State designates more than one entity as competent authority with the necessary powers and allocated responsibilities for the certification and oversight of persons and organisations subject to this Regulation, the following requirements shall be complied with:

Artikel 7a***Behöriga myndigheter***

1. Om en medlemsstat utser fler än ett organ som behörig myndighet med de befogenheter och det tilldelade ansvar som krävs för certifieringen av och tillsynen över personer och organisationer som omfattas av denna förordning, ska följande krav vara uppfyllda:

- (a) the areas of competence of each competent authority shall be clearly defined, in particular in terms of responsibilities and geographic limitations;
- (b) coordination shall be established between those authorities in order to ensure effective certification and oversight of all organisations and persons subject to this Regulation within their respective remits.
2. Member States shall ensure that the personnel of their competent authorities do not perform certification and oversight activities when there are indications that this could result, directly or indirectly, in a conflict of interest, in particular when relating to family or financial interest.
3. Where necessary to carry out certification or oversight tasks under this Regulation, the competent authorities shall be empowered to:
- (a) examine the records, data, procedures, and any other material relevant to the execution of the certification and/or oversight tasks;
- (b) make copies or extracts from such records, data, procedures and other material;
- (c) ask for an oral explanation on-site from any of the personnel of those organisations;
- (d) enter relevant premises, operating sites or means of transport owned or used by those persons;
- (e) perform audits, investigations, assessments, inspections, including unannounced inspections, in respect of those organisations;
- (f) take or initiate enforcement measures as appropriate.
4. The powers referred to in paragraph 3 shall be exercised in compliance with the legal provisions of the relevant Member State.
- a) Varje behörigt organs kompetensområde ska vara klart definierat, i synnerhet i fråga om ansvar och geografiska begränsningar.
- b) Samordning ska inrättas mellan dessa myndigheter för att säkerställa effektiv certifiering av och tillsyn över alla organisationer och personer som omfattas av denna förordning inom deras respektive ansvarsområden.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras behöriga myndigheters personal inte utför certifierings- och tillsynsaktiviteter när det finns tecken på att detta direkt eller indirekt skulle kunna leda till en intressekonflikt, i synnerhet i samband med familjeintressen eller finansiella intressen.
3. Om det är nödvändigt för att utföra certifierings- eller tillsynsuppgifter inom ramen för denna förordning ska de behöriga myndigheterna ha befogenhet att
- a) kontrollera dokumentation, data, förfaranden och allt annat material som är relevant för utförandet av certifierings- och/eller tillsynsuppgifterna,
- b) göra kopior av eller ta fram utdrag ur sådana register, data och förfaranden samt sådant annat material,
- c) begära en muntlig förklaring på plats från vilken som helst medlem av personalen hos dessa organisationer,
- d) bereda sig tillträde till relevanta lokaler, verksamhetsplatser eller transportmedel som ägs eller används av dessa personer,
- e) utföra revisioner, undersökningar, bedömningar, inspektioner, inbegripet oanmälda inspektioner, med avseende på dessa organisationer,
- f) i förekommande fall vidta eller initiera verkställighetsåtgärder.
4. De befogenheter som nämns i punkt 3 ska utövas i överensstämmelse med den berörda medlemsstatens rättsliga bestämmelser.

<(EU) 2019/1383 uusi>

Article 8***Entry into force***

1. This Regulation shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the Official Journal of the European Union.

Artikel 8***Ikraftträdande***

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

2. By way of derogation from paragraph 1, Member States may elect not to apply:

- (a) for the maintenance of piston-engine non-pressurised aeroplanes of 2 000 kg MTOM and below not involved in commercial air transport,

until 28 September 2014, the requirement to have certifying staff qualified in accordance with Annex III (Part-66) contained in the following provisions:

- points M.A.606(g) and M.A.801(b)2 of Annex I (Part-M),

- points 145.A.30(g) and (h) of Annex II (Part-145);

- (b) for the maintenance of ELA1 aeroplanes not involved in commercial air transport, until 28 September 2015:

- (i) the requirement for the competent authority to issue aircraft maintenance licences in accordance with Annex III (Part-66), as new or as converted pursuant to point 66.A.70 of the same Annex;

- (ii) the requirement to have certifying staff qualified in accordance with Annex III (Part-66) contained in the following provisions:

- points M.A.606(g) and M.A.801(b)2 of Annex I (Part-M),

- points 145.A.30(g) and (h) of Annex II (Part-145).

point (b) deleted

3. When a Member State makes use of the provisions of paragraph 2 it shall notify the Commission and the Agency.

4. For the purpose of time limits contained in points 66.A.25, 66.A.30 and Appendix III of Annex III (Part-66) related to basic knowledge examinations, basic experience, theoretical type training and examinations, practical training and assessment, type examinations and on the job training completed before Regulation (EC) No 2042/2003 applied, the origin of time shall be the date by which Regulation (EC) No 2042/2003 applied.

5. The Agency shall submit an opinion to the Commission including proposals for a simple and proportionate system for the licensing of certifying staff involved in the maintenance of ELA1 aeroplanes as well as aircraft other than aeroplanes and helicopters.

2. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna välja att inte tillämpa följande:

- a) För underhåll av icke trycksatta kolvmotordrivna flygplan och en maximal startmassa på 2 000 kg eller mindre som inte används för kommersiella lufttransporter:

Fram till den 28 september 2014 gäller kravet att certifierande personal är kvalificerad enligt bilaga III (Del-66) och enligt följande bestämmelser:

- Punkterna M.A.606 g och M.A.801 b.2 i bilaga I (Del-M).

- Punkterna 145.A.30 g och h i bilaga II (Del-145).

- b) För underhåll av ELA1-luftfartyg som inte används för kommersiella lufttransporter fram till den 28 september 2015:

- i) Kravet gäller för den behöriga myndigheten för att utfärda nya certifikat för luftfartygsunderhåll i enlighet med bilaga III (Del-66) eller konverterade certifikat enligt punkt 66.A.70 i samma bilaga.

- ii) Kravet att certifierande personal ska vara behörig enligt bilaga III (Del-66) och enligt följande bestämmelser:

- Punkterna M.A.606 g och M.A.801 b.2 i bilaga I (Del-M).

- Punkterna 145.A.30 g och h i bilaga II (Del-145).

3. När en medlemsstat använder sig av bestämmelserna i punkt 2 ska den meddela kommissionen och byrån.

4. De tidsgränser som avses i punkt 66.A.25, 66.A.30 och i tillägg III till bilaga III (Del-66) för examination för grundkunskaper, grundkunskaper, teoretisk typutbildning samt typexamination, praktisk utbildning och praktisk examination, typexamination och praktisk utbildning på arbetsplatsen som slutförts innan förordning (EG) nr 2042/2003 började tillämpas gäller från och med datumet då förordning (EG) nr 2042/2003 började tillämpas.

5. Byrån ska avge ett yttrande till kommissionen med förslag på ett enkelt och proportionellt system för utfärdande av tillstånd till certifierande personal som arbetar med underhåll av ELA1-luftfartyg samt andra luftfartyg än flygplan och helikoptrar.

7. By way of derogation from paragraph 1, for aeroplanes of 5 700 kg MTOM and below which are equipped with multiple turboprop engines and which are not involved in commercial operations, points M.A.201(g)(2) and (g)(3) of Annex I (Part-M) shall apply from 1 January 2025.

7. Genom undantag från punkt 1, för flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 5 700 kg som är utrustade med flera turbopropmotorer och som inte används i kommersiell verksamhet, ska punkterna M.A.201 g.2 och g.3 i bilaga I (Del-M) tillämpas från och med den 1 januari 2025.

uusi kohta 7

Rules

COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) No 1321/2014

Förordning

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORD- NING (EU) nr 1321/2014

ML.1

ML.1

(a) In accordance with paragraph 2 of Article 3, this Annex (Part-ML) applies to the following other than complex motor-powered aircraft not listed in the air operator certificate of an air carrier licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008:

- (1) aeroplanes of 2 730 kg maximum take-off mass (MTOM) or less;
- (2) rotorcraft of 1 200 kg MTOM or less, certified for a maximum of up to 4 occupants;
- (3) other ELA2 aircraft.

(b) For the purpose of this Annex, the competent authority shall be the authority designated by the Member State of registry of the aircraft.

(c) For the purpose of this Annex, the following definitions shall apply:

- (1) 'independent certifying staff' means certifying staff who does not work on behalf of an approved maintenance organisation and who complies with, alternatively:

- (i) the requirements of Annex III (Part-66);
- (ii) for aircraft to which Annex III (Part-66) does not apply, the certifying staff requirements in force in the Member State of registry of the aircraft;

- (2) 'maintenance organisation' means an organisation holding an approval issued in accordance with, alternatively:

- (i) Subpart F of Annex I (Part-M);
- (ii) Section A of Annex II (Part-145);
- (iii) Section A of Annex Vd (Part-CAO).

- (3) 'owner' means the person responsible for the continuing airworthiness of the aircraft, including, alternatively:

- (i) the registered owner of the aircraft;
- (ii) the lessee in the case of a leasing contract;
- (iii) the operator.

a) I enlighet med artikel 3.2 gäller denna bilaga (Del-ML) följande andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg som inte förtecknas i drifttillståndet för ett lufttrafikföretag som har beviljats licens i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008:

- 1) Flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 2 730 kg.
- 2) Rotorluftfartyg med högst 1 200 kg MTOM, certifierade för högst fyra personer.
- 3) Andra ELA2-luftfartyg.

b) I denna bilaga avses med behörig myndighet den myndighet som har utsetts av den medlemsstat där luftfartyget är registrerat.

c) I denna bilaga gäller följande definitioner:

- 1) oberoende certifierande personal : certifierande personal som inte arbetar på uppdrag av en godkänd underhållsorganisation och som uppfyller antingen

- i) kraven i bilaga III (Del-66), eller

- ii) för luftfartyg som inte omfattas av bilaga III (Del-66): de krav för certifierande personal som är i kraft i luftfartygets registreringsmedlemsstat.

- 2) underhållsorganisation : en organisation som innehar ett godkännande utfärdat i enlighet med

- i) kapitel F i bilaga I (Del-M),
- ii) avsnitt A i bilaga II (Del-145), eller
- iii) avsnitt A i bilaga Vd (Del-CAO).

- 3) ägare : den person som har ansvar för luftfartygets fortsatta luftvärdighet, inklusive

- i) luftfartygets registrerade ägare,
- ii) hyrestagaren när det rör sig om ett leasingavtal, eller
- iii) operatören.

SECTION A **TECHNICAL REQUIREMENTS**

SUBPART A **GENERAL**

ML.A.101 Scope

This Section establishes the measures to be taken in order to ensure that the aircraft is airworthy. It also specifies the conditions to be met by the persons or organisations involved in the activities related to the airworthiness of the aircraft.

SUBPART B **ACCOUNTABILITY**

ML.A.201 Responsibilities

- (a) The owner of the aircraft shall be responsible for the continuing airworthiness of the aircraft and shall ensure that no flight takes place unless all of the following requirements are met:
 - (1) the aircraft is maintained in an airworthy condition;
 - (2) any operational and emergency equipment fitted is correctly installed and serviceable or clearly identified as unserviceable;
 - (3) the airworthiness certificate is valid;
 - (4) the maintenance of the aircraft is performed in accordance with the Aircraft Maintenance Program ('AMP') specified in point ML.A.302.
- (b) By derogation from point (a), where the aircraft is leased, the responsibilities set out in point (a) shall apply to the lessee, if the lessee is identified either in the registration document of the aircraft or in the leasing contract.
- (c) Any person or organisation performing maintenance of aircraft and components shall be responsible for the maintenance tasks being performed.
- (d) The pilot-in-command of the aircraft shall be responsible for the satisfactory accomplishment of the preflight inspection. That inspection shall be carried out by the pilot or another qualified person but need not be carried out by an approved maintenance organisation or by certifying staff.

AVSNITT A TEKNISKA KRAV

KAPITEL A **ALLMÄNT**

ML.A.101 Tillämpningsområde

I detta avsnitt fastställs vilka åtgärder som ska vidtas för att säkerställa att luftfartyget är luftvärdigt. I avsnittet anges också vilka villkor som ska uppfyllas av de personer eller organisationer som är engagerade i verksamhet som avser luftfartygets luftvärdighet.

KAPITEL B **ANSVARIGHET**

ML.A.201 Ansvarsområden

- a) Ägaren ska ansvara för luftfartygets fortsatta luftvärdighet och ska säkerställa att ingen flygning äger rum såvida inte samtliga följande krav är uppfyllda:
 - 1) Luftfartyget har genomgått underhåll så att det är i luftvärdigt skick.
 - 2) All monterad drifts- och nödutrustning har installerats på rätt sätt och är driftsduglig eller har tydligt märkts som driftsoduglig.
 - 3) Luftvärdighetsbeviset är giltigt.
 - 4) Underhållet av luftfartyget har utförts i enlighet med det underhållsprogram som specificeras i punkt ML.A.302.
- b) Om luftfartyget hyrs in ska, genom undantag från punkt a, de ansvarsområden som anges i punkt a gälla för inhyraren, om inhyraren identifieras antingen i luftfartygets registreringsdokument eller i leasingavtalet.
- c) Varje person eller organisation som utför underhåll på luftfartyget och på komponenter ska vara ansvarig för de underhållsuppgifter som utförs.
- d) Luftfartygets befälhavare ska ansvara för att tillsynen före flygning utförs på ett tillfredsställande sätt. Denna tillsyn ska utföras av piloten eller annan kvalificerad person men behöver inte utföras av en godkänd underhållsorganisation eller av certifierande personal.

(e) For aircraft operated by commercial Approved Training Organisations ('ATO') and commercial Declared Training Organisations ('DTO') referred to in Article 10a of Regulation (EU) No 1178/2011 or not operated in accordance with Annex VII to Regulation (EU) No 965/2012 (Part-NCO) or operated in accordance with Subpart-ADD of Annex II (Part-BOP) to Regulation (EU) 2018/395 or Subpart-DEC of Annex II (Part-SAO) to Regulation (EU) 2018/1976 (*1), the operator shall:

- (1) be approved as a CAMO or as a CAO for the management of the continuing airworthiness of its aircraft in accordance with Annex Vc (Part-CAMO) or Annex Vd (Part-CAO), or contract such an organisation using the contract set out in Appendix I to this Annex;
- (2) ensure that all maintenance is performed by maintenance organisations approved in accordance with point (c)(2) of point ML.1.;
- (3) ensure that the requirements of point (a) are satisfied.

(f) For aircraft not included in point (e), in order to satisfy the requirements of point (a), the owner of the aircraft may contract the tasks associated with continuing airworthiness management to an organisation approved as a CAMO or CAO in accordance with Annex Vc (Part-CAMO) or Annex Vd (Part-CAO). In that case, the contracted organisation shall assume responsibility for the proper performance of those tasks and a written contract shall be concluded in accordance with Appendix I to this Annex. If the owner does not contract such an organisation, the owner is responsible for the proper performance of the tasks associated with the continuing airworthiness management

(g) The owner shall grant the competent authority access to the aircraft and the aircraft records, in order for the competent authority to determine whether the aircraft complies with the requirements of this Annex.

(h) In the case of an aircraft included in an air operator certificate is used for non-commercial or specialised operations under point ORO.GEN.310 of Annex III or point NCO.GEN.104 of Annex VII to Regulation (EU) No 965/2012, the operator shall ensure that the tasks associated with continuing airworthiness are performed by the CAMO approved in accordance with Annex Vc (Part-CAMO) or the combined airworthiness organisation ("CAO") approved in accordance with Annex Vd (Part-CAO), whichever applicable, of the air operator certificate holder

< (EU) 2019/1384 h) lisätty >

e) För luftfartyg som används av sådana kommersiella godkända utbildningsorganisationer (ATO) och kommersiella deklarerade utbildningsorganisationer (DTO) som avses i artikel 10a i förordning (EU) nr 1178/2011 eller som inte används i enlighet med bilaga VII till förordning (EU) nr 965/2012 (Del-NCO) eller som används i enlighet med Kapitel ADD i bilaga II (Del-BOP) till förordning (EU) 2018/395 eller Kapitel DEC i bilaga II (Del-SAO) till förordning (EU) 2018/1976 (*1) ska operatören

- 1) vara godkänd som CAMO eller CAO för att arbeta för luftfartygets fortsatta luftvärdighet i enlighet med bilaga Vc (Del-CAMO) eller bilaga Vd (Del-CAO), eller ingå avtal med en sådan organisation genom att använda det avtal som anges i tillägg I till denna bilaga,
- 2) säkerställa att allt underhåll utförs av underhållsorganisationer som godkänts i enlighet med punkt ML.1 c.2,
- 3) säkerställa att kraven i punkt a är uppfyllda.

f) För luftfartyg som inte omfattas av punkt e får ägaren, för att uppfylla kraven i punkt a, ingå avtal om de uppgifter som är kopplade till arbete för fortsatt luftvärdighet med en organisation som godkänts som CAMO eller CAO i enlighet med bilaga Vc (Del-CAMO) eller bilaga Vd (Del-CAO). I sådana fall ska den kontrakterade organisationen ansvara för att dessa uppgifter utförs på ett korrekt sätt och ett skriftligt avtal ingås i enlighet med tillägg I till denna bilaga. Om ägaren inte ingår ett avtal med en sådan organisation är ägaren ansvarig för att uppgifterna som är kopplade till arbetet för fortsatt luftvärdighet utförs korrekt.

g) Ägaren ska ge den behöriga myndigheten tillträde till luftfartyget och dess dokumentation, för att den behöriga myndigheten ska kunna fastställa om luftfartyget uppfyller kraven i denna bilaga.

h) Om ett luftfartyg som omfattas av ett drifttillstånd används för icke-kommersiell eller specialiserad flygverksamhet enligt punkt ORO.GEN.310 i bilaga III eller punkt NCO.GEN.104 i bilaga VII till förordning (EU) nr 965/2012, ska operatören säkerställa att de uppgifter som hör samman med fortsatt luftvärdighet utförs av den CAMO som godkänts i enlighet med bilaga Vc (Del-CAMO) eller den CAO som godkänts i enlighet med bilaga Vd (Del-CAO), beroende på vad som är tillämpligt, för innehavaren av drifttillståndet.

ML.A.202 Occurrence reporting

(a) Without prejudice to the reporting requirements set out in Annex II (Part-145) and Annex Vc (Part-CAMO), any person or organisation responsible in accordance with point ML.A.201 shall report any identified condition of an aircraft or component which endangers flight safety to:

- (1) the competent authority designated by the Member State of registry of the aircraft, and, when different to the Member State of registry, to the competent authority designated by the Member State of the operator;
- (2) to the organisation responsible for the type design or supplemental type design.

ML.A.202 Händelserapportering

a) Utan att det påverkar de rapporteringskrav som anges i bilaga II (Del-145) och bilaga Vc (Del-CAMO) ska varje person eller organisation med ansvar i enlighet med punkt ML.A.201 rapportera varje sådant konstaterat tillstånd hos ett luftfartyg eller en komponent, som utgör en fara för flygsäkerheten till

- 1) den behöriga myndighet som har utsetts av den medlemsstat där luftfartyget är registrerat och, när operatörens medlemsstat inte är densamma som registreringsmedlemsstaten, den behöriga myndighet som utsetts av operatörens medlemsstat,
- 2) den organisation som ansvarar för typkonstruktionen eller den kompletterande typkonstruktionen.

- (b) The reports referred to in point (a) shall be made in a manner determined by the competent authority referred to in point (a) and shall contain all pertinent information about the condition known to the person or organisation making the report.
- (c) Where the maintenance or the airworthiness review of the aircraft is carried out on the basis of a written contract, the person or the organisation responsible for those activities shall also report any condition referred to in point (a) to the owner of the aircraft and, when different, to the CAMO or CAO concerned.
- (d) The person or organisation shall submit the reports referred to in points (a) and (c) as soon as possible, but no later than 72 hours from the moment when the person or organisation identified the condition to which the report relates, unless exceptional circumstances prevent this.
- b) De rapporter som avses i punkt a ska upprättas på ett sätt som bestäms av den behöriga myndighet som avses i punkt a och ska innehålla all relevant information om tillståndet som är känd för personen eller organisationen som upprättar rapporten.
- c) Om underhållet eller luftvärdighetsgranskningen av luftfartyget utförs på grundval av ett skriftligt avtal ska den person eller organisation som ansvarar för dessa verksamheter också rapportera varje tillstånd som avses i punkt a till ägaren av luftfartyget och, om den inte är densamma, till berörd CAMO eller CAO.
- d) Personen eller organisationen ska lämna de rapporter som avses i punkterna a och c så snart som möjligt, men senast 72 timmar från den tidpunkt då personen eller organisationen konstaterade det tillstånd som rapporten avser, såvida inte exceptionella omständigheter förhindrar detta.

SUBPART C CONTINUING AIRWORTHINESS

KAPITEL C Fortsatt luftvärdighet

ML.A.301 Continuing airworthiness tasks

ML.A.301 Arbetsuppgifter avseende fortsatt luftvärdighet

The aircraft continuing airworthiness and the serviceability of operational and emergency equipment shall be ensured by:

Luftfartygets fortsatta luftvärdighet och driftsdugligheten hos drifts- och nödutrustning ska garanteras genom

- (a) the accomplishment of pre-flight inspections;
- (b) the rectification of any defect and damage affecting safe operation in accordance with data specified in points ML.A.304 and ML.A.401, as applicable, while taking into account the minimum equipment list ('MEL') and configuration deviation list, when they exist;
- (c) the accomplishment of all maintenance in accordance with the AMP referred to in point ML.A.302;
- (d) the accomplishment of any applicable:
- (1) airworthiness directive ('AD');
 - (2) operational directive with a continuing-airworthiness impact;
 - (3) continuing-airworthiness requirement established by the Agency;
 - (4) measure required by the competent authority as an immediate reaction to a safety problem;
- (e) the accomplishment of modifications and repairs in accordance with point ML.A.304;
- (f) maintenance check flights, when necessary.
- a) utförande av tillsyn före flygning,
- b) åtgärdande av alla fel och skador som påverkar driftsäkerheten i enlighet med data som specificeras i punkterna ML.A.304 och ML.A.401, beroende på vad som är tillämpligt, med samtidigt beaktande av minimiutrustningslistan (MEL) och listan över konfigurationsavvikelser, när sådana finns,
- c) utförande av allt underhåll i enlighet med det underhållsprogram som avses i punkt ML.A.302,
- d) iakttagande av alla tillämpliga
- 1) luftvärdighetsdirektiv (LVD),
 - 2) operativa direktiv med inverkan på fortsatt luftvärdighet,
 - 3) krav på fortsatt luftvärdighet fastställt av byrån,
 - 4) åtgärder som den behöriga myndigheten kräver som en omedelbar reaktion på ett säkerhetsproblem,
- e) utförande av modifieringar och reparationer i enlighet med punkt ML.A.304,
- f) flygningar för underhållskontroll när så är nödvändigt.

ML.A.302 Aircraft maintenance programme

ML.A.302 Underhållsprogram

- (a) The maintenance of each aircraft shall be organised in accordance with an AMP.
- (b) The AMP and any subsequent amendments thereto shall be, alternatively:

- (1) declared by the owner in accordance with point (c)(7) of point ML.A.302, where the continuing airworthiness of the aircraft is not managed by a CAMO or CAO;
- (2) approved by the CAMO or CAO responsible for managing the continuing airworthiness of the aircraft.

The owner declaring the AMP in accordance with point (b)(1) or the organisation approving the AMP in accordance with point (b)(2) shall keep the AMP updated.

- (c) The AMP:

- (1) shall clearly identify the owner of the aircraft and the aircraft to which it relates, including any installed engine and propeller, as applicable;
- (2) shall include, alternatively:
 - (a) the tasks or inspections contained in the applicable minimum inspection programme ('MIP') referred to in point (d);
 - (b) the instructions for continuing airworthiness ('ICA') issued by the design approval holder ('DAH');
- (3) may include additional maintenance actions to those referred to in point (c)(2) or maintenance actions alternative to those referred to in point (c)(2)(b) at the proposal of the owner, CAMO or CAO, once approved or declared in accordance with point (b). Alternative maintenance actions to those referred to in point (c)(2)(b) shall not be less restrictive than those set out in the applicable MIP;
- (4) shall include all the mandatory continuing airworthiness information, such as repetitive ADs, the airworthiness limitation section ('ALS') of the ICAs, and specific maintenance requirements contained in the type certificate data sheet ('TCDS');
- (5) shall identify any additional maintenance tasks to be performed because of the specific aircraft type, aircraft configuration and type and specificity of operation, whereas the following elements shall be taken into consideration as a minimum:
 - (a) specific installed equipment and modifications of the aircraft;
 - (b) repairs carried out in the aircraft;
 - (c) life-limited components and flight-safety-critical components;
 - (d) maintenance recommendations, such as time between overhaul ('TBO') intervals, issued through service bulletins, service letters, and other non-mandatory service information;

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

- 1) deklarerats av ägaren i enlighet med punkt MLA.302 c.7, om luftfartygets fortsatta luftvärdighet inte hanteras av en CAMO eller CAO, eller
- 2) godkännas av den CAMO eller CAO som ansvarar för att hantera luftfartygets fortsatta luftvärdighet.

Den ägare som deklarerar underhållsprogrammet i enlighet med punkt b.1 eller den organisation som godkänner underhållsprogrammet i enlighet med punkt b.2 ska hålla underhållsprogrammet uppdaterat.

- c) Underhållsprogrammet

- 1) ska tydligt identifiera ägaren till luftfartyget och det luftfartyg som programmet avser, inbegripet eventuell installerad motor och propeller, beroende på vad som är tillämpligt,
- 2) ska inbegripa antingen
 - a) de uppgifter eller inspektioner som ingår i det tillämpliga minimala inspektionsprogram som avses i punkt d, eller
 - b) de anvisningar för fortsatt luftvärdighet som utfärdats av innehavaren av konstruktionsgodkännandet (DAH),
- 3) kan omfatta underhållsåtgärder utöver dem som avses i punkt c.2 eller underhållsåtgärder som är alternativa till dem som avses i punkt c.2 b, på förslag av ägaren, CAMO eller CAO, efter det att dessa godkänts eller deklarerats i enlighet med punkt b. Underhållsåtgärder som utgör alternativ till dem som avses i punkt c.2 b får inte vara mindre restriktiva än dem som anges i det tillämpliga minimala inspektionsprogrammet,
- 4) ska omfatta all obligatorisk information om fortsatt luftvärdighet, t.ex. repetitiva luftvärdighetsdirektiv, avsnittet om luftvärdighetsbegränsningar (ALS) i anvisningarna för fortsatt luftvärdighet, och de särskilda underhållskrav som anges i databladet för typcertifikat (TCDS),
- 5) ska identifiera eventuella ytterligare underhållsuppgifter som ska utföras på grund av luftfartygets speciella typ och konfiguration samt på grund av verksamhetens typ och specifika egenskaper, varvid åtminstone följande faktorer ska beaktas:
 - a) Särskild installerad utrustning samt modifieringar av luftfartyget.
 - b) Reparationer som utförts på luftfartyget.
 - c) Livslängdsbegränsade komponenter och flygsäkerhetskritiska komponenter.
 - d) Underhållsrekommendationer, såsom översynsintervall (Time Between Overhaul, TBO), som utfärdats via servicebulletiner, servicebrev och annan icke-obligatorisk serviceinformation.

- | | |
|--|---|
| <p>(e) applicable operational directives or requirements related to the periodic inspection of certain equipment;</p> <p>(f) special operational approvals;</p> <p>(g) use of the aircraft and operational environment;</p> <p>(6) shall identify whether the Pilot-owners are authorised to perform maintenance;</p> <p>(7) when declared by the owner, shall contain a signed statement by which the owner declares that this is the AMP for the particular aircraft registration and that he is fully responsible for its content and, in particular, for any deviations from the DAH's recommendations;</p> <p>(8) when approved by the CAMO or CAO, shall be signed by this organisation, which shall retain records with the justification for any deviation introduced to the DAH's recommendations;</p> <p>(9) shall be reviewed at least annually in order to assess its effectiveness, and this review shall be performed, alternatively:</p> <p>(a) in conjunction with the airworthiness review of the aircraft by the person who performs such an airworthiness review;</p> <p>(b) by the CAMO or CAO managing the continuing airworthiness of the aircraft in those cases where the review of the AMP is not performed in conjunction with an airworthiness review.</p> <p>If the review shows deficiencies of the aircraft linked with deficiencies in the content of the AMP, the AMP shall be amended accordingly. In this case the person performing the review shall inform the competent authority of the Member State of registry if he does not agree with the measures amending the AMP taken by the owner, CAMO or CAO. The competent authority shall decide which amendments to the AMP are necessary, raising the corresponding findings and, if necessary, reacting in accordance with point ML.B.304.</p> <p>(d) A MIP:</p> <p>(1) shall contain the following inspection intervals:</p> <p>(a) for aeroplanes, touring motor gliders ('TMGs') and balloons, every annual or 100-h interval, whichever comes first, to which a tolerance of 1 month or 10 h may be applied. The next interval shall be calculated as from the time the inspection takes place;</p> <p>(b) for sailplanes and powered sailplanes other than TMG, every annual interval to which a tolerance of 1 month may be applied. The next interval shall be calculated as from the time the inspection takes place;</p> <p>(2) shall contain the following, as applicable to the aircraft type:</p> <p>(a) servicing tasks as required by the DAH's requirements;</p> | <p>e) Tillämpliga operativa direktiv eller krav rörande regelbunden inspektion av viss utrustning.</p> <p>f) Särskilda driftsgodkännanden.</p> <p>g) Användandet av luftfartyget och driftsförhållanden;</p> <p>6) ska ange om piloten/ägarna är behöriga att utföra underhåll,</p> <p>7) ska, när det deklarerats av ägaren, innehålla en undertecknad försäkran genom vilken ägaren förklarar att detta är underhållsprogrammet för den särskilda luftfartygsregistreringen och att ägaren är fullt ansvarig för dess innehåll och, i synnerhet, för eventuella avvikelser från rekommendationerna från innehavaren av konstruktionsgodkännandet,</p> <p>8) ska, när det är godkänt av CAMO eller CAO, undertecknas av denna organisation, som också ska spara dokumentation med en motivering för varje avvikelse som införts i förhållande till rekommendationerna från innehavaren av konstruktionsgodkännandet,</p> <p>9) ska ses över minst en gång per år för en bedömning av dess ändamålsenlighet, varvid denna översyn ska utföras antingen</p> <p>a) i samband med luftvärdighetsgranskningen av luftfartyget, av den person som utför luftvärdighetsgranskningen, eller</p> <p>b) av den CAMO eller CAO som hanterar luftfartygets fortsatta luftvärdighet, i de fall där översynen av underhållsprogrammet inte utförs i samband med en luftvärdighetsgranskning.</p> <p>Om granskningen visar på brister hos luftfartyget som är kopplade till brister i underhållsprogrammets innehåll ska underhållsprogrammet ändras i enlighet med detta. I detta fall ska den person som utför granskningen informera den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten om denne inte samtycker till de åtgärder för att ändra underhållsprogrammet som vidtas av ägaren, CAMO eller CAO. Den behöriga myndigheten ska besluta vilka ändringar av underhållsprogrammet som är nödvändiga och då ange motsvarande brister samt, vid behov, reagera i enlighet med punkt ML.B.304.</p> <p>d) Ett minimalt inspektionsprogram</p> <p>1) ska ange följande inspektionsintervall:</p> <p>a) För flygplan, turmotorsegelflygplan (Touring Motor Glider, TMG) och ballonger: varje årsintervall eller 100-timmarsintervall, beroende på vilket som inträffar först, till vilket en tolerans på 1 månad eller 10 timmar får tillämpas. Nästa intervall ska beräknas från och med den tidpunkt då inspektionen äger rum,</p> <p>b) För segelflygplan och andra motordrivna segelflygplan än turmotorsegelflygplan: varje årsintervall, till vilket en tolerans på 1 månad får tillämpas. Nästa intervall ska beräknas från och med den tidpunkt då inspektionen äger rum,</p> <p>2) ska ange följande, beroende på vad som är tillämpligt på luftfartygstypen:</p> <p>a) Serviceuppgifter enligt kraven från innehavaren av konstruktionsgodkännandet.</p> |
|--|---|

(b) inspection of markings;	b) Inspektion av märkningar.
(c) review of weighing records and weighing in accordance with Regulation (EU) No 965/2012, Regulation (EU) 2018/395 and Regulation (EU) 2018/1976;	c) Granskning av vägningsjournaler och vägning i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, förordning (EU) 2018/395 och förordning (EU) 2018/1976.
<i>(EU) No 965/2012 = NCO, Regulation (EU) 2018/395 = BAO, Regulation (EU) 2018/1976 = SAO;</i>	
(d) operational test of transponder (if installed);	d) Operativt test av transponder (om en sådan är installerad).
(e) functional test of the pitot-static system;	e) Funktionstest av pitotsystemet.
(f) in the case of aeroplanes:	f) För flygplan:
(i) operational tests for power and revolutions per minute (rpm), magnetos, fuel and oil pressure, engine temperatures;	i) Operativa tester för effekt och varv per minut (rpm), magneter, bränsle- och oljetryck samt motortemperaturer.
(ii) for engines equipped with automated engine control, the published run-up procedure;	ii) För motorer som är utrustade med automatiserad motorstyrning: det utgivna motorkörningsförfarandet.
(iii) for dry-sump engines, engines with turbochargers and liquid-cooled engines, an operational test for signs of disturbed fluid circulation;	iii) För torrsumpmotorer, motorer med turbokompressorer och vätskekylda motorer: ett operativt test för att upptäcka tecken på störd vätske-cirkulation.
(g) inspection of the condition and attachment of the structural items, systems and components corresponding to the following areas:	g) Inspektion av skick och fastsättning för de strukturella delar, system och komponenter som motsvarar följande områden:
(i) for aeroplanes:	i) För flygplan:
airframe, cabin and cockpit, landing gear, wing and centre section, flight controls, empennage, avionics and electrics, power plant, clutches and gearboxes, propeller and miscellaneous systems, such as the ballistic rescue system;	skrov, kabin och cockpit, landställ, ving- och mittsektion, styrsystem, stjärtparti, avionik och elinstallationer, motor, kopplingar och växellådor, propeller och diverse system, t.ex. det ballistiska räddningssystemet.
(ii) for sailplanes and powered sailplanes:	ii) För segelflygplan och motordrivna segelflygplan:
airframe, cabin and cockpit, landing gear, wing and centre section, empennage, avionics and electrics, power plant (for powered sailplanes) and miscellaneous systems, such as removable ballast and/or drag chute and controls, as well as water ballast system;	skrov, kabin och cockpit, landställ, ving- och mittsektion, stjärtparti, avionik och elinstallationer, motor (för motordrivna segelflygplan) och diverse system, t.ex. urtagbar ballast och/eller bromsskärm och reglage samt vattenballastsystem.
(iii) for hot-air balloons:	iii) För varmluftsballonger:
envelope, burner, basket, fuel containers, equipment and instruments;	hölje, brännare, korg, bränsletankar, utrustning och instrument.
(iv) for gas balloons:	iv) För gasballonger:
envelope, basket, equipment and instruments.	hölje, korg, utrustning och instrument.
As long as this Annex does not specify an MIP for airships and rotorcraft, their AMP shall be based on the ICA issued by the DAH, as referred to in point (c)(2)(b).	Så länge som denna bilaga inte anger ett minimalt inspektionsprogram för luftfartyg och rotorluftfartyg ska deras underhållsprogram baseras på de anvisningar för fortsatt luftvärdighet som utfärdats av innehavaren av konstruktionsgodkännandet, enligt vad som anges i punkt c.2 b.
(e) By derogation from points (b) and (c), a declaration by the owner or an approval by a CAMO or CAO is not required, and an AMP document is not required to be produced when the following conditions are met:	e) Genom undantag från punkterna b och c krävs inte en deklaration från ägaren eller ett godkännande av en CAMO eller CAO, och ett dokument avseende underhållsprogrammet behöver inte uppvisas, när följande villkor är uppfyllda:
(1) all the ICA issued by the DAH are being followed without any deviations;	1) Alla anvisningar för fortsatt luftvärdighet som utfärdats av innehavaren av konstruktionsgodkännandet följs utan avvikelser.

- (2) all maintenance recommendations, such as TBO intervals, issued through service bulletins, service letters, and other non-mandatory service information, are being followed without any deviations;
- (3) there are no additional maintenance tasks to be performed resulting from any of the following:
 - (a) specific installed equipment and modifications of the aircraft;
 - (b) repairs carried out in the aircraft;
 - (c) life-limited components and flight-safety-critical components;
 - (d) special operational approvals;
 - (e) use of the aircraft and operational environment.
- (4) Pilot-owners are authorised to perform Pilot-owner maintenance.

This derogation is not applicable if the pilot-owner or, in case of jointly-owned aircraft, any of the pilot-owners is not authorised to perform Pilot-owner maintenance because this has to be specified in the declared or approved AMP.

- (f) If the conditions provided for in points (e)(1) to (e)(4) are met, the AMP applicable to the aircraft shall consist of the following:
 - (1) the ICA issued by the DAH;
 - (2) the maintenance recommendations, such as TBO intervals, issued through service bulletins, service letters, and other non-mandatory service information;
 - (3) the mandatory continuing airworthiness information, such as repetitive ADs, the ALS of the ICA and specific maintenance requirements contained in the TCDS;
 - (4) the tasks due to specific operational or airspace directives or requirements in relation to particular instruments and equipment.

ML.A.303 Airworthiness directives

Any applicable AD must be carried out within the requirements of that AD unless otherwise specified by the Agency.

ML.A.304 Data for modifications and repairs

A person or organisation repairing an aircraft or a component shall assess any damage. Modifications and repairs shall be carried out using, as appropriate, the following data:

- (a) approved by the Agency;

- 2) Alla underhållsrekommendationer, såsom översynsintervall, utfärdade via servicebulletiner, servicebrev och annan icke-obligatorisk serviceinformation, följs utan avvikelser.
- 3) Det finns inga ytterligare underhållsuppgifter som ska utföras till följd av något av följande:
 - a) Särskild installerad utrustning samt modifieringar av luftfartyget.
 - b) Reparationer som utförts på luftfartyget.
 - c) Livslängdsbegränsade komponenter och flygsäkerhetskritiska komponenter.
 - d) Särskilda driftsgodkännanden.
 - e) Användning av luftfartyget och driftsförhållanden.
- 4) Piloten/ägarna är behöriga att utföra pilot-/ägarunderhåll.

Detta undantag är inte tillämpligt om piloten/ägaren eller, när det gäller samägda luftfartyg, någon av piloten/ägarna inte är behöriga att utföra pilot-/ägarunderhåll eftersom detta måste specificeras i det deklarerade eller godkända underhållsprogrammet.

- f) Om villkoren i punkterna e.1–e.4 är uppfyllda ska underhållsprogrammet för luftfartyget bestå av följande:
 - 1) De anvisningar för fortsatt luftvärdighet som utfärdats av innehavaren av konstruktionsgodkännandet.
 - 2) Underhållsrekommendationer, såsom översynsintervall som utfärdats via servicebulletiner, servicebrev och annan icke-obligatorisk serviceinformation.
 - 3) Obligatorisk information om fortsatt luftvärdighet, t.ex. repetitiva luftvärdighetsdirektiv, avsnittet om luftvärdighetsbegränsningar i anvisningarna för fortsatt luftvärdighet, och de särskilda underhållskrav som anges i databladet för typcertifikat.
 - 4) Arbetsuppgifter till följd av särskilda drifts- eller luftrumsdirektiv eller krav avseende särskilda instrument och särskild utrustning.

ML.A.303 Luftvärdighetsdirektiv

Varje tillämpligt luftvärdighetsdirektiv ska genomföras inom ramen för kraven i det luftvärdighetsdirektivet, såvida inte annat angivits av byrån.

ML.A.304 Data för modifieringar och reparationer

En person eller organisation som reparerar ett luftfartyg eller en komponent ska bedöma samtliga skador. Modifieringar och reparationer ska utföras med användning av följande data:

- a) Data godkända av byrån.

- (b) approved by a design organisation complying with Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012;
- (c) contained in the requirements referred to in point 21.A.90B or point 21.A.431B of Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012.

- b) Data godkända av en konstruktionsorganisation som uppfyller kraven i bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012.
- c) Data som ingår i de krav som avses i punkt 21.A.90B eller 21.A.431B i bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012.

ML.A.305 Aircraft continuing airworthiness record system

- (a) At the completion of any maintenance, the certificate of release to service (CRS) required by point ML.A.801 shall be entered in the aircraft continuing airworthiness record system. Each entry shall be made as soon as possible but not later than 30 days after the day of the completion of the maintenance task.
- (b) The aircraft continuing airworthiness records shall consist of an aircraft logbook, engine logbook(s) or engine module log cards, propeller logbook(s) and log cards, for any service-life-limited component, as appropriate.
- (c) The aircraft type and registration mark, the date together with the total flight time and flight cycles and landings, shall be entered in the aircraft logbooks.
- (d) The aircraft continuing airworthiness records shall contain:
 - (1) the current status of ADs and measures mandated by the competent authority in immediate reaction to a safety problem;
 - (2) the current status of modifications, repairs and other DAH maintenance recommendations;
 - (3) the current status of compliance with the AMP;
 - (4) the current status of service-life-limited components;
 - (5) the current mass and balance report;
 - (6) the current list of deferred maintenance.
- (e) In addition to the authorised release document, EASA Form 1, as set out in Appendix II of Annex I (Part-M), or equivalent, the following information relevant to any component installed, such as engine, propeller, engine module or service-life-limited component, shall be entered in the appropriate engine or propeller logbook, engine module or service-life-limited component log card:
 - (1) the identification of the component;
 - (2) the type, serial number and registration, as appropriate, of the aircraft, engine, propeller, engine module or service-life-limited component to which the particular component has been fitted, along with the reference to the installation and removal of the component;

ML.A.305 Dokumentationssystem för luftfartygets fortsatta luftvärdighet

- a) Efter slutförande av något underhåll ska det underhållsintyg som krävs i punkt ML.A.801 föras in i dokumentationssystemet för luftfartygets fortsatta luftvärdighet. Varje införande ska göras så snart som möjligt, dock senast 30 dagar efter den dag då underhållsuppgiften slutförts.
- b) Dokumentationen avseende luftfartygets fortsatta luftvärdighet ska bestå av en loggbok för luftfartyget, motorloggbok/-böcker eller loggkort för motormodulen, propellerloggbok/-böcker och -loggkort, för alla komponenter med begränsad driftslivslängd, beroende på vad som är tillämpligt.
- c) I luftfartygets loggböcker ska införas luftfartygstyp och registreringsbeteckning samt datum jämte total flygtid och flygcykler och landningar.
- d) Dokumentationen avseende luftfartygets fortsatta luftvärdighet ska inbegripa
 - 1) aktuell status beträffande luftvärdighetsdirektiv och åtgärder som föreskrivits av den behöriga myndigheten som omedelbar reaktion på ett säkerhetsproblem,
 - 2) aktuell status beträffande modifieringar, reparationer och andra underhållsrekommendationer från innehavaren av konstruktionsgodkännandet,
 - 3) aktuell status beträffande uppfyllandet av underhållsprogrammet,
 - 4) aktuell status beträffande komponenter med begränsad driftslivslängd,
 - 5) den aktuella massa- och balansrapporten,
 - 6) den aktuella förteckningen över senarelaggt underhåll.
- e) Utöver intyget om auktoriserat underhåll/tillverkning enligt Easa-blankett 1, i enlighet med vad som anges i tillägg II till bilaga I (Del-M), eller likvärdig handling, ska följande information av relevans för varje installerad komponent, t.ex. motor, propeller, motormodul eller komponent 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.

- | | |
|--|---|
| <p>(3) the date together with the component's accumulated total flight time, flight cycles, landings and calendar time, as relevant to the particular component;</p> <p>(4) the current information referred to in point (d), applicable to the component.</p> <p>(f) The person or organisation responsible for the management of continuing airworthiness and tasks pursuant to point ML.A.201, shall control the records as detailed in point ML.A.305 and present the records to the competent authority upon request.</p> <p>(g) All entries made in the aircraft continuing airworthiness records shall be clear and accurate. When it is necessary to correct an entry, the correction shall be made in a manner that clearly shows the original entry.</p> <p>(h) An owner shall ensure that a system has been established to keep the following records for the periods specified:</p> <p>(1) all detailed maintenance records in respect of the aircraft and any service-life-limited component fitted thereto, until such time as the information contained therein is superseded by new information equivalent in scope and detail but no less than 36 months after the aircraft or component has been released to service;</p> <p>(2) the total time in service, this is to say hours, calendar time, cycles and landings, of the aircraft and all service-life-limited components, for at least 12 months after the aircraft or component has been permanently withdrawn from service;</p> <p>(3) the time in service, this is to say hours, calendar time, cycles and landings, as appropriate, since the last scheduled maintenance of the component subjected to a service life limit, at least until the component scheduled maintenance has been superseded by another scheduled maintenance of equivalent work scope and detail;</p> <p>(4) the current status of compliance with the AMP at least until the scheduled maintenance of the aircraft or component has been superseded by another scheduled maintenance of equivalent work scope and detail;</p> <p>(5) the current status of ADs applicable to the aircraft and components, at least 12 months after the aircraft or component has been permanently withdrawn from service;</p> <p>(6) details of current modifications and repairs to the aircraft, engine(s), propeller(s) and any other component vital to flight safety, at least 12 months after they have been permanently withdrawn from service.</p> | <p>3) Datum, tillsammans med komponentens totala sammanlagda flygtid, flygcykler, landningar och kalendertid, beroende på vilket som är tillämpligt för komponenten i fråga.</p> <p>4) Aktuell information enligt punkt d som är tillämplig för komponenten.</p> <p>f) Den person eller organisation som ansvarar för arbetet för fortsatt luftvärdighet och arbetsuppgifter enligt punkt ML.A.201 ska kontrollera dokumentationen i enlighet med punkt ML.A.305 och överlämna dokumentationen till den behöriga myndigheten på begäran.</p> <p>g) Alla uppgifter som förs in i dokumentationen avseende luftfartygets fortsatta luftvärdighet ska vara entydiga och exakta. Om det blir nödvändigt att korrigera en uppgift, ska korrigeringen utföras på ett sätt som tydligt visar den ursprungliga uppgiften.</p> <p>h) En ägare ska se till att ett system har upprättats för att förvara följande dokumentation under de tider som anges:</p> <p>1) All detaljerad underhållsdokumentation som avser luftfartyget och varje däri monterad komponent med begränsad driftslivslängd, fram till dess att den information som finns i dokumentationen ersätts med ny information av likvärdig omfattning och detaljeringsgrad, dock under minst 36 månader efter det att luftfartyget eller komponenten har tagits i drift.</p> <p>2) Den totala gångtiden, dvs. timmar, kalendertid, flygcykler 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.</p> <p>3) Gångtiden, dvs. timmar, kalendertid, flygcykler och landningar, beroende på 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.</p> <p>4) Aktuell status beträffande uppfyllandet av underhållsprogrammet åtminstone till dess att det planerade underhållet av luftfartyget eller komponenten har ersatts av ett annat planerat underhåll av likvärdig omfattning och detaljeringsgrad.</p> <p>5) Aktuell status beträffande luftvärdighetsdirektiv tillämpliga på luftfartyget och komponenterna under åtminstone 12 månader efter det att luftfartyget eller komponenten permanent har tagits ur drift.</p> <p>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 drift.</p> |
|--|---|

ML.A.307 Transfer of aircraft continuing-airworthiness records

ML.A.307 Överlåtelse av dokumentation avseende luftfartygs fortsatta luftvärdighet

- | | |
|--|---|
| <p>(a) When an aircraft is permanently transferred from one owner to another, the transferring owner shall ensure that the continuing airworthiness records referred to in point ML.A.305 are also transferred.</p> <p>(b) When the owner contracts the continuing airworthiness management tasks to a CAMO or CAO the owner shall ensure that the continuing airworthiness records referred to in point ML.A.305 are transferred to the contracted organisation.</p> <p>(c) The time periods for the retention of records set out in point (h) of point ML.A.305 shall continue to apply to the new owner, CAMO or CAO.</p> | <p>a) När ett luftfartyg permanent överförs från en ägare till en annan ska den ägare som överför luftfartyget säkerställa att den dokumentation avseende fortsatt luftvärdighet som avses i punkt ML.A.305 också överförs.</p> <p>b) När ägaren genom avtal överlåter utförandet av uppgifter avseende arbete för fortsatt luftvärdighet till en CAMO eller CAO, ska ägaren säkerställa att den dokumentation avseende fortsatt luftvärdighet som avses i punkt ML.A.305 överförs till den kontrakterade organisationen.</p> <p>c) De tidsperioder för bevarande av dokumentation som anges i punkt ML.A.305 h ska vara fortsatt tillämpliga för den nya ägaren, CAMO eller CAO.</p> |
|--|---|

SUBPART D MAINTENANCE STANDARDS

KAPITEL D UNDERHÅLLSSTANDARDER

ML.A.401 Maintenance data

ML.A.401 Underhållsdata

- | | |
|---|--|
| <p>(a) The person or organisation maintaining an aircraft shall only use applicable maintenance data during the performance of maintenance.</p> <p>(b) For the purposes of this Annex, ‘applicable maintenance’ data means:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) any applicable requirement, procedure, standard or information issued by the competent authority or the Agency; (2) any applicable AD; (3) applicable ICA issued by type certificate holders, supplementary type certificate holders and any other organisation that publishes such data in accordance with Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012; (4) any applicable data issued in accordance with point (d) of point 145.A.45. | <p>a) Den person eller organisation som underhåller ett luftfartyg får endast använda tillämpliga underhållsdata under utförandet av underhållet.</p> <p>b) I denna bilaga innebär tillämpliga underhållsdata</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) alla tillämpliga krav, förfaranden, standarder eller uppgifter som har utfärdats av den behöriga myndigheten eller byrån, 2) samtliga tillämpliga 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 enlighet med bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012, 4) samtliga tillämpliga data som utfärdats i enlighet med punkt 145.A.45 d. |
|---|--|

ML.A.402 Performance of maintenance

ML.A.402 Utförande av underhåll

- | | |
|---|--|
| <p>(a) Maintenance performed by approved maintenance organisations shall be in accordance with Subpart F of Annex I (Part-M), Annex II (Part-145) or Annex Vd (Part-CAO), as applicable.</p> <p>(b) For maintenance not performed in accordance with point (a), the person performing maintenance shall:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) be qualified for the tasks performed, as required by this Annex; | <p>a) Underhåll som utförs av godkända underhållsorganisationer ska vara förenligt med kapitel F i bilaga I (Del-M), bilaga II (Del-145) eller bilaga Vd (Del-CAO), beroende på vad som är tillämpligt.</p> <p>a) Hyväksytyn huolto-organisaation suorittaman huollon on oltava tapauksen mukaan liitteen I (M osa) luvun F, liitteen II (145 osa) tai liitteen Vd (CAO osa) mukainen.</p> <p>b) För underhåll som inte utförs i enlighet med punkt a ska den person som utför underhållet</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ha kompetens för de uppgifter som ska utföras i enlighet med denna bilaga, |
|---|--|

- | | |
|---|---|
| <p>(2) ensure that the area in which maintenance is carried out is well organised and clean with no dirt or contamination;</p> <p>(3) use the methods, techniques, standards and instructions specified in the maintenance data referred to in point ML.A.401;</p> <p>(4) use the tools, equipment and material specified in the maintenance data referred to in point ML.A.401. If necessary, tools and equipment shall be controlled and calibrated to an officially recognised standard;</p> <p>(5) ensure that maintenance is performed within any environmental limitations specified in the maintenance data referred to in point ML.A.401;</p> <p>(6) ensure that proper facilities are used in case of inclement weather or lengthy maintenance;</p> <p>(7) ensure that the risk of multiple errors during maintenance and the risk of errors being repeated in identical maintenance tasks are minimised;</p> <p>(8) ensure that an error-capturing method is implemented after the performance of any critical maintenance task;</p> <p>(9) perform a general verification after completion of maintenance to ensure that the aircraft or component is clear of all tools, equipment and any extraneous parts and material, and that all access panels removed have been refitted;</p> <p>(10) ensure that all maintenance performed is properly recorded and documented.</p> | <p>2) se till att den plats där underhållet utförs är välorganiserad och ren (ingen smuts och inga föroreningar),</p> <p>3) använda de metoder, tekniker, normer och anvisningar som finns specificerade i underhållsdata enligt punkt ML.A.401,</p> <p>4) använda de verktyg, den utrustning och det material som specificeras i de underhållsdata som avses i punkt ML.A.401; vid behov ska verktyg och utrustning kontrolleras och kalibreras enligt en officiellt erkänd standard,</p> <p>5) se till att allt underhåll utförs inom ramen för eventuella miljömässiga begränsningar som specificeras i de underhållsdata som avses i punkt ML.A.401,</p> <p>6) se till att lämpliga anläggningar används vid otjänlig väderlek eller långvarigt underhåll,</p> <p>7) se till att risken för multipelfel i samband med underhåll och risken för att fel upprepas i identiska underhållsuppgifter minimeras,</p> <p>8) se till att en metod för felsökning tillämpas efter utförandet av varje kritisk underhållsuppgift,</p> <p>9) utföra en allmän kontroll efter utfört underhåll för att säkerställa att luftfartyget eller komponenten är fritt från alla verktyg, all utrustning och alla främmande delar eller material samt att alla avlägsnade åtkomstluckor har monterats tillbaka på plats,</p> <p>10) se till att allt utfört underhåll registreras och dokumenteras på ett korrekt sätt.</p> |
|---|---|

ML.A.403 Aircraft defects

ML.A.403 Fel på luftfartyg

- | | |
|---|---|
| <p>(a) Any aircraft defect that seriously endangers the flight safety shall be rectified before further flight.</p> <p>(b) The following persons may decide that a defect does not seriously endanger flight safety, and may defer it accordingly:</p> <p>(1) the pilot in respect of defects affecting non-required aircraft equipment;</p> <p>(2) the pilot, when using the minimum equipment list, in respect of defects affecting required aircraft equipment — otherwise, these defects may only be deferred by authorised certifying staff;</p> <p>(3) the pilot in respect of defects other than those referred to in points (b)(1) and (b)(2) if all the following conditions are met:</p> <p>(i) the aircraft is operated under Annex VII to Regulation (EU) No 965/2012 (Part-NCO) or, in the case of balloons or sailplanes, not operated under Subpart-ADD of Annex II (Part-BOP) to Regulation (EU) 2018/395 or not following Subpart DEC of Annex II (Part-SAO) to Regulation (EU) 2018/1976;</p> | <p>a) Varje fel på ett luftfartyg som utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten ska åtgärdas innan ytterligare flygningar genomförs.</p> <p>b) Följande personer får besluta att ett fel inte utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten, och får senarelägga korrigering av felet i enlighet med detta:</p> <p>1) Piloten, när det gäller fel som påverkar icke-erforderlig luftfartygsutrustning.</p> <p>2) Piloten, vid användning av minimiutrustningslistan, när det gäller fel som påverkar erforderlig luftfartygsutrustning – i annat fall får korrigering av dessa fel endast senareläggas av auktoriserad certifierande personal.</p> <p>3) Piloten, när det gäller andra fel än de som avses i punkterna b.1 och b.2, om samtliga följande villkor är uppfyllda:</p> <p>i) Luftfartyget används i enlighet med bilaga VII till förordning (EU) nr 965/2012 (Del-NCO) eller, när det gäller ballonger och segelflygplan, används inte i enlighet med Kapitel ADD i bilaga II (Del-BOP) till förordning (EU) 2018/395 eller uppfyller inte kraven i Kapitel DEC i bilaga II (Del-SAO) till förordning (EU) 2018/1976.</p> |
|---|---|

- (ii) the pilot defers the defect with the agreement of the aircraft owner or, if applicable, of the contracted CAMO or CAO;
- (4) the appropriately qualified certifying staff in respect of other defects than those referred to in points (b)(1) and (b)(2), where the conditions referred to in point 3(i) and (ii) are not met.
- (c) Any aircraft defect that does not seriously hazard flight safety shall be rectified as soon as practicable from the date on which the defect was first identified and within the limits specified in the maintenance data.
- (d) Any defect not rectified before flight shall be recorded in the aircraft continuing airworthiness record system referred to in point ML.A.305 and a record shall be available to the pilot.
- ii) Piloten senarelägger korrigering av felet i samförstånd med luftfartygets ägare eller, i tillämpliga fall, med den kontrakterade CAMO eller CAO.
- 4) Vederbörligen kvalificerad certifierande personal för andra fel än dem som avses i punkterna b.1 och b.2, om de villkor som avses i punkt 3.i och 3.ii inte är uppfyllda.
- c) Varje fel på ett luftfartyg som inte utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten ska åtgärdas så snart som detta är praktiskt möjligt efter den tidpunkt då felet först identifierades och inom de gränser som anges i underhållsdata.
- d) Varje fel som inte åtgärdats före flygning ska noteras i det dokumentationssystem för luftfartygets fortsatta luftvärdighet som avses i punkt ML.A.305 och dokumentationen ska vara tillgänglig för piloten.

SUBPART E COMPONENTS

KAPITEL E KOMPONENTER

ML.A.501 Classification and Installation

ML.A.501 Klassificering och installation

- (a) Unless otherwise specified in Subpart F of Annex I (Part-M), Annex II (Part-145), Annex Vd (Part-CAO) to this Regulation and Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012, component may be fitted only if all of the following conditions are met:
 - (i) it is in a satisfactory condition;
 - (ii) has been appropriately released to service using an EASA Form 1 as set out in Appendix II of Annex I (Part-M), or equivalent;
 - (iii) has been marked in accordance with Subpart Q of Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012.
- (b) Prior to the installation of a component on an aircraft, the person or approved maintenance organisation shall ensure that the particular component is eligible to be fitted if different modifications or AD configurations are applicable.
- (c) Standard parts shall only be fitted to an aircraft or component when the maintenance data specifies those particular standard parts. Standard parts shall only be fitted when accompanied by evidence of conformity to the applicable standard and has appropriate traceability.
- (d) Raw or consumable material shall only be used on an aircraft or component provided that:
 - (i) the aircraft or component manufacturer allows for the use of raw or consumable material in relevant maintenance data or as specified in Subpart F of Annex I (Part-M), Annex II (Part-145) or Annex Vd (Part-CAO).
 - (ii) such material meets the required material specification and has appropriate traceability.
- a) Om inte annat anges i kapitel F i bilaga I (Del-M), bilaga II (Del-145), bilaga Vd (Del-CAO) till denna förordning och bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012 får en komponent monteras endast om samtliga följande villkor är uppfyllda:
 - i) Den är i tillfredsställande skick.
 - i) se on tyydyttävissä kunnossa;
 - ii) Den har godkänts på lämpligt sätt med användning av en Easa-blankett 1 enligt vad som anges i tillägg II till bilaga I (Del-M) eller motsvarande.
 - iii) Den har märkts i enlighet med kapitel Q i bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012.
- b) Innan en komponent installeras på ett luftfartyg ska personen eller den godkända underhållsorganisationen säkerställa att den aktuella komponenten lämpar sig för montering, om olika modifieringar eller luftvärdighetsdirektivskonfigurationer är tillämpliga.
- c) Standardddelar får monteras på ett luftfartyg eller en komponent endast om standardddelarna i fråga specificeras i underhållsdata. Standardddelar får monteras endast om de åtföljs av bevis på överensstämmelse med tillämplig standard och har lämplig spårbarhet.
- d) Råvaror och förbrukningsmaterial får användas på ett luftfartyg eller en komponent endast om
 - i) luftfartygs- eller komponenttillverkaren tillåter användning av råvaror eller förbrukningsmaterial i relevanta underhållsdata eller enligt specifikation i kapitel F i bilaga I (Del-M), bilaga II (Del-145) eller bilaga Vd (Del-CAO),
 - ii) materialet uppfyller den tillämpliga materialspecifikationen och har lämplig spårbarhet,

(iii) such material is accompanied by documentation clearly relating to the particular material and containing a conformity-to-specification statement as well as the manufacturing and supplier source.

(e) In case of balloons, where different combinations of baskets, burners and fuel cylinders are possible for a particular envelope, the person installing them shall ensure that:

- (1) the basket, burner and/or fuel cylinders are eligible for installation according to the TCDS or other documents referred to in the TCDS;
- (2) the basket, burner and/or fuel cylinders are in serviceable condition and have the appropriate maintenance records.

iii) materialet åtföljs av dokumentation som tydligt avser det aktuella materialet och som innehåller en försäkran om överensstämmelse med specifikationen samt uppgifter om tillverkning och leverantör.

e) När det gäller ballonger ska, om olika kombinationer av korgar, brännare och bränslebehållare är möjliga för ett visst hölje, den person som installerar dessa se till att

- 1) korgen, brännaren och/eller bränslebehållarna kan installeras i enlighet med databladet för typcertifikat eller andra dokument som det hänvisas till i databladet för typcertifikat,
- 2) korgen, brännaren och/eller bränslebehållarna är i driftsdugligt skick och har lämplig underhållsdokumentation.

ML.A.502 Component maintenance

(a) Components accepted by the owner in accordance with point (c) of point 21.A.307 of Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012 shall be maintained by any person or organisation, subject to reacceptance by the owner under the conditions of point 21.A.307(c) of that Annex. This maintenance is not eligible for the issuance of an EASA Form 1, as set out in Appendix II of Annex I (Part-M), and shall be subject to the aircraft release requirements.

(b) Components shall be released in accordance with the following table:

	Released using an EASA Form 1 (as set out in Appendix II of Annex I (Part-M))	Released at aircraft level per point ML.A.801 (not possible to issue an EASA Form 1)
Components maintained in accordance with component maintenance data (data issued by the component manufacturer)		
Maintenance other than overhaul	Engine-rated (for engine) or component-rated (for other components) maintenance organisations	(i) Aircraft-rated maintenance organisations; and/or (ii) independent certifying staff
Overhaul of components other than engines and propellers	Component-rated maintenance organisations	Not possible
	Released using an EASA Form 1 (as set out in Appendix II of Annex I (Part-M))	Released at aircraft level per point ML.A.801 (not possible to issue an EASA Form 1)
Overhaul of engines and propellers for CS-VLA, CS-22 and LSA aircraft	Engine-rated (for engine) or component-rated (for propeller) maintenance organisations	(iii) Aircraft-rated maintenance organisations; and/or (iv) independent certifying staff
Overhaul of engines and propellers for other than CS-VLA, CS-22 and LSA aircraft	Engine-rated (for engine) or component-rated (for propeller) maintenance organisations	Not possible
Components maintained in accordance with aircraft maintenance data (data issued by the aircraft manufacturer)		
All components and all types of maintenance	Engine-rated (for engine) or component-rated (for other components) maintenance organisations	— Aircraft-rated maintenance organisations; and/or — independent certifying staff

ML.A.502 Komponentunderhåll

a) Komponenter som godtagits av ägaren i enlighet med punkt 21.A.307 c i bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012 ska underhållas av någon person eller organisation, under förutsättning att ägaren åter godtar dem i enlighet med villkoren i punkt 21.A.307 c i den bilagan. För detta underhåll ska ingen Easa-blankett 1 utfärdas, i enlighet med tillägg II till bilaga I (Del-M), och det ska omfattas av kraven på underhållsintyg.

b) Komponenterna ska godkännas enligt följande tabell:

	Godkänd med användning av en Easa-blankett 1 (i enlighet med tillägg II till bilaga I (Del-M))	Godkänd på luftfartygsnivå enligt punkt ML.A.801 (inte möjligt att utfärda en Easa-blankett 1)
Komponenter som underhålls i enlighet med komponentens underhållsdata (data från komponenttillverkaren)		
Annat underhåll än översyn	Underhållsorganisationer med motorbehörighet (för motorn) eller komponentbehörighet (för övriga komponenter)	(i) Underhållsorganisationer med luftfartygsbehörighet och/eller (ii) oberoende certifierande personal
Översyn av andra komponenter än motorer och propellrar	Underhållsorganisationer med komponentbehörighet	Inte möjligt
	Godkänd med användning av en Easa-blankett 1 (i enlighet med tillägg II till bilaga I (Del-M))	Godkänd på luftfartygsnivå enligt punkt ML.A.801 (inte möjligt att utfärda en Easa-blankett 1)
Översyn av motorer och propellrar för luftfartyg av typen CS-VLA, CS-22 och LSA	Underhållsorganisationer med motorbehörighet (för motorn) eller komponentbehörighet (för propellern)	(iii) Underhållsorganisationer med luftfartygsbehörighet och/eller (iv) oberoende certifierande personal
Översyn av motorer och propellrar för andra luftfartyg än CS-VLA, CS-22 och LSA	Underhållsorganisationer med motorbehörighet (för motorn) eller komponentbehörighet (för propellern)	Inte möjligt
Komponenter som underhålls i enlighet med luftfartygets underhållsdata (data från luftfartygstillverkaren)		
Alla komponenter och alla typer av underhåll	Underhållsorganisationer med motorbehörighet (för motorn) eller komponentbehörighet (för övriga komponenter)	— Underhållsorganisationer med luftfartygsbehörighet och/eller — oberoende certifierande personal

ML.A.503 Service-life-limited components**ML.A.503 Komponenter med begränsad driftslivslängd**

- (a) The term 'service life-limited components' contains the following components:
- (1) components subject to a certified life limit after which the components should be retired, and;
 - (2) components subject to a service life limit after which the components shall undergo maintenance to restore their serviceability.
- (b) Installed service-life-limited components shall not exceed the approved service life limit as specified in the AMP and ADs, except as provided for in point ML.A.504(c).
- (c) The approved service life is expressed in calendar time, flight hours, landings or cycles, as appropriate.
- (d) At the end of the approved service life limit, the component must be removed from the aircraft for maintenance, or for disposal in the case of components with a certified life limit.

- a) Begreppet komponenter med begränsad driftslivslängd omfattar följande komponenter:
- 1) Komponenter som omfattas av en certifierad driftslivslängd efter vilken de ska tas ur bruk.
 - 2) Komponenter som omfattas av en begränsad driftslivslängd efter vilken de ska genomgå underhåll så att deras driftsduglighet återställs.
- b) Installerade komponenter med begränsad driftslivslängd får inte överskrida den godkända driftslivslängdsbegränsningen enligt underhållsprogrammet och luftvärdighetsdirektiv, utom enligt vad som anges i punkt ML.A.504 c.
- c) Den godkända driftslivslängdsbegränsningen ska uttryckas i kalendertid, flygtimmar, landningar eller flygcykler, beroende på vad som är lämpligt.
- d) Vid utgången av den godkända driftslivslängdsbegränsningen måste komponenten demonteras från luftfartyget för underhåll, eller för bortskaffande om det rör sig om en komponent med certifierad driftslivslängd.

ML.A.504 Control of unserviceable components**ML.A.504 Tillsyn över driftsodugliga komponenter**

- (a) A component shall be considered unserviceable in any of the following circumstances:
- (1) expiry of the component's service life limit as defined in the AMP;
 - (2) non-compliance with the applicable ADs and other continued-airworthiness requirement mandated by the Agency;
 - (3) absence of the necessary information to determine the airworthiness status of the component or its eligibility for installation;
 - (4) evidence of component defects or malfunctions;
 - (5) component involvement in an incident or accident likely to affect its serviceability.
- (b) Unserviceable components shall be identified as one of the following:
- (1) unserviceable and stored in a secure location under the control of an approved maintenance organisation or independent certifying staff until a decision is made on the future status of such components;

- a) En komponent ska anses vara driftsoduglig under alla nedanstående omständigheter:
- 1) Komponentens driftslivslängd enligt definitionen i underhållsprogrammet har löpt ut.
 - 2) Den uppfyller inte tillämpliga luftvärdighetsdirektiv och andra av byrån föreskrivna krav för fortsatt luftvärdighet.
 - 3) Det saknas erforderlig information för att avgöra komponentens luftvärdighetsstatus eller dess lämplighet för installation.
 - 4) Det finns bevis på fel eller funktionsfel hos komponenten.
 - 5) Komponenten har varit inblandad i ett tillbud eller en olycka som kan väntas påverka dess driftsduglighet.
- b) Driftsodugliga komponenter ska identifieras som något av följande:
- 1) Driftsodugliga, och förvaras på säker plats under tillsyn av en godkänd underhållsorganisation eller oberoende certifierande personal, till dess att ett beslut fattats om komponenternas framtida status.

- (2) unserviceable by the person or organisation that declared the component unserviceable, and its custody shall be transferred to the aircraft owner after documenting such transfer in aircraft maintenance record system referred to in point ML.A.305.
- (c) Components which have reached their certified life limit or contain a non-repairable defect or malfunction shall be classified as unsalvageable and shall not be permitted to re-enter the component supply system unless certified life limits have been extended or a repair solution has been approved in accordance with point ML.A.304.
- (d) Any person or organisation responsible pursuant to point ML.A.201 shall in the case of an unsalvageable component, as provided for in point (c), take one of the following actions:
- (1) retain such component in a location referred to in point (b)(1);
 - (2) arrange for the component to be mutilated in a manner that ensures that it is beyond economic salvage or repair before relinquishing responsibility for such a component.
- (e) Notwithstanding point (d), a person or organisation responsible pursuant to point ML.A.201 may transfer responsibility of components classified as unsalvageable without mutilation to an organisation for training or research.
- 2) Driftsodugliga av den person eller organisation som förklarar komponenterna driftsodugliga; tillsynen över dem ska då överföras till luftfartygets ägare efter att en sådan överföring dokumenterats i det dokumentationssystem för underhåll av luftfartyg som avses i punkt ML.A.305.
- c) Komponenter som har uppnått sin certifierade driftslivslängd eller är behäftade med ett fel eller funktionsfel som inte går att reparera ska 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 punkt ML.A.304.
- d) Varje enligt punkt ML.A.201 ansvarig person eller organisation ska, i fråga om en obrukbar komponent, i enlighet med vad som anges i punkt c, antingen
- 1) förvara komponenten på en plats som avses i punkt b.1, 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) Trots punkt d får en person eller organisation som är ansvarig enligt punkt ML.A.201 överföra ansvaret för komponenter som klassats som obrukbara utan förvanskning till en organisation för utbildning eller forskning.

SUBPART H CERTIFICATE OF RELEASE TO SERVICE (CRS)

KAPITEL H UNDERHÅLLSINTYG

ML.A.801 Aircraft certificate of release to service

ML.A.801 Underhållsintyg för luftfartyg

- (a) A CRS shall be issued after the required maintenance has been carried out properly on an aircraft.
- (b) The CRS shall be issued, alternatively by:
- (1) appropriate certifying staff on behalf of the approved maintenance organisation;
 - (2) independent certifying staff;
 - (3) the pilot-owner in compliance with point ML.A.803.
- (c) By derogation from point (b), in the case of unforeseen circumstances, when an aircraft is grounded at a location where no appropriately approved maintenance organisation and no appropriate certifying staff are available, the owner may authorise any person, with no less than 3 years of appropriate maintenance experience and holding the proper qualifications, to maintain the aircraft according to the standards set out in Subpart D of this Annex and release the aircraft. The owner shall in that case:
- a) Ett underhållsintyg ska utfärdas efter det att erforderligt underhåll har utförts på ett korrekt sätt på ett luftfartyg.
- b) Underhållsintyget ska utfärdas av antingen
- 1) lämplig certifierande personal på den godkända underhållsorganisationens vägnar,
 - 2) oberoende certifierande personal, eller
 - 3) piloten/ägaren i enlighet med punkt ML.A.803.
- c) Genom undantag från punkt b får ägaren, vid oförutsedda situationer, när ett luftfartyg är markbundet på en plats där ingen erforderligt godkänd underhållsorganisation och ingen lämplig certifierande personal finns tillgänglig, auktorisera en person med minst 3 års lämplig underhållserfarenhet och lämpliga kvalifikationer att underhålla luftfartyget i enlighet med de standarder som anges i kapitel D i denna bilaga och utfärda underhållsintyg för luftfartyget. I dessa fall ska ägaren

- | | |
|---|--|
| <p>(1) obtain and keep in the aircraft records, details of all the work carried out and of the qualifications held by the person issuing the certification;</p> <p>(2) ensure that any such maintenance is rechecked and released in accordance with point (b) of point ML.A.801 at the earliest opportunity and within a period not exceeding 7 days or, in the case of aircraft operated under Annex VII to Regulation (EU) No 965/2012 (Part-NCO) or, in the case of balloons, not operated under Subpart-ADD of Annex II (Part-BOP) to Regulation (EU) 2018/395 or, in the case of sailplanes not following Subpart DEC of Annex II (Part-SAO) to Regulation (EU) 2018/1976, within a period not exceeding 30 days;</p> <p>(3) notify the contracted CAMO or CAO, or the competent authority in the absence of such a contract, within 7 days of the issuance of such authorisation.</p> <p>(d) In the case of a release to service in accordance with points (b)(1) or (b)(2), the certifying staff may be assisted in performing the maintenance tasks by one or more persons subject to his direct and continuous control;</p> <p>(e) A CRS shall contain at least:</p> <p>(1) basic details of the maintenance carried out;</p> <p>(2) the date on which the maintenance was completed;</p> <p>(3) the identity of the organisation or person issuing the release to service, including, alternatively:</p> <p>(i) the approval reference of the maintenance organisation and certifying staff issuing the CRS;</p> <p>(ii) in the case of point (b)(2), the identity and, if applicable, the licence number of the independent certifying staff issuing the CRS;</p> <p>(4) the limitations to airworthiness or operations, if any.</p> <p>(f) By derogation from point (a) and notwithstanding point (g), when the required maintenance cannot be completed, a CRS may be issued within the approved aircraft limitations. In that case, the CRS shall indicate that the maintenance could not be completed, as well as indicate any applicable airworthiness or operations limitations, as part of the information required in point (e)(4).</p> <p>(g) A CRS shall not be issued in the case of any known non-compliance with the requirements of this Annex which endangers flight safety.</p> | <p>1) samla in och i luftfartygets dokumentation spara uppgifter om allt arbete som utförts och om de kvalifikationer som innehas av den person som utfärdat certifieringen,</p> <p>2) säkerställa att allt sådant underhåll kontrolleras igen och godkänns i enlighet med punkt ML.A.801 b så snart som möjligt och inom en period som inte överstiger 7 dagar eller, när det gäller luftfartyg som används i enlighet med bilaga VII till förordning (EU) nr 965/2012 (Del-NCO) eller ballonger som inte används i enlighet med Kapitel ADD i bilaga II (Del-BOP) till förordning (EU) 2018/395 eller segelflygplan som inte uppfyller kraven i kapitel DEC i bilaga II (Del-SAO) till förordning (EU) 2018/1976, inom en period som inte överstiger 30 dagar,</p> <p>3) underrätta den kontrakterade CAMO eller CAO eller, om inget sådant avtal finns, den behöriga myndigheten, inom 7 dagar från utfärdandet av sådan auktorisation.</p> <p>d) I de fall underhållsintyg utfärdas i enlighet med punkt b.1 eller punkt b.2 får den certifierande personalen assisteras i utförandet av underhållsuppgifterna av en eller flera personer som står under personalens direkta och regelbundna kontroll.</p> <p>e) Ett underhållsintyg ska åtminstone omfatta följande:</p> <p>1) Grundläggande uppgifter om det utförda underhållsarbetet.</p> <p>2) Datum då underhållet slutfördes.</p> <p>3) Identifikation för den organisation eller person som utfärdar underhållsintyget, inklusive antingen</p> <p>i) godkännandereferensen för underhållsorganisationen och den certifierande personal som utfärdat underhållsintyget, eller</p> <p>ii) i det fall som avses i punkt b.2: identitet och, om tillämpligt, certifikatnummer för den oberoende certifierande personal som utfärdar intyget.</p> <p>4) Eventuella begränsningar av luftvärdigheten eller driften.</p> <p>f) Genom undantag från punkt a och trots punkt g, om det erforderliga underhållet inte kan slutföras, får ett underhållsintyg utfärdas inom luftfartygets godkända begränsningar. I sådana fall ska det i intyget anges att underhållet inte kunde slutföras, och intyget ska också ange eventuella luftvärdighets- eller driftsbegränsningar, som en del av den information som krävs enligt punkt e.4.</p> <p>g) Underhållsintyg ska inte utfärdas om det är känt att något av kraven i denna bilaga inte är uppfyllt och detta utgör en fara för flygsäkerheten.</p> |
|---|--|

ML.A.802 Component certificate of release to service

ML.A.802 Underhållsintyg för komponent

- | | |
|---|---|
| <p>(a) A component CRS shall be issued after the required maintenance has been carried out properly on an aircraft component in accordance with point ML.A.502.</p> | <p>a) Ett underhållsintyg för en komponent ska utfärdas efter det att erforderligt underhåll har utförts på ett korrekt sätt på ett luftfartygskomponent i enlighet med punkt ML.A.502.</p> |
|---|---|

(b) The authorised release certificate identified as EASA Form 1, as set out Appendix II of Annex I (Part-M), constitutes the component CRS, except when such maintenance is released at aircraft level, as indicated in point ML.A.502(b).

b) Det intyg om auktoriserat underhåll/tillverkning som identifieras som Easa-blankett 1 i enlighet med tillägg II till bilaga I (Del-M) utgör underhållsintyget för komponenten, utom då sådant underhåll godkänns på luftfartygsnivå, i enlighet med vad som anges i punkt ML.A.502 b.

ML.A.803 Pilot-owner authorisation

(a) To qualify as a pilot-owner, the person must:

- (1) hold a valid pilot licence or equivalent licence issued or validated by a Member State for the aircraft type or class rating;
- (2) own the aircraft, either as a sole or joint owner; that owner must be, alternatively:
 - (i) one of the natural persons on the registration form;
 - (ii) a member of a non-profit recreational legal entity, where the legal entity is specified on the registration document as owner or operator; that member must be directly involved in the decision-making process of the legal entity and designated by that legal entity to carry out Pilot-owner maintenance.

(b) For aircraft operated under Annex VII (Part-NCO) to Regulation (EU) No 965/2012 or, in the case of balloons, not operated under Subpart-ADD of Annex II (Part-BOP) to Regulation (EU) 2018/395 or, in the case of sailplanes, not following Subpart DEC of Annex II (Part-SAO) to Regulation (EU) 2018/1976, the pilot-owner may issue a CRS after limited Pilot-owner maintenance as provided for in Appendix II to this Annex.

(c) The CRS shall be entered in the logbooks and contain basic details of the maintenance carried out, the maintenance data used, the date on which that maintenance was completed, as well as the identity, the signature and the pilot licence (or equivalent) number of the pilot-owner issuing such a certificate.

ML.A.803 Pilotens/ägarens behörighet

a) För att klassas som pilot/ägare måste en person

- 1) inneha ett giltigt pilotcertifikat eller motsvarande certifikat utfärdat eller godkänt av en medlemsstat för luftfartygets typ eller klassbehörighet,
- 2) äga luftfartyget, antingen som ensam ägare eller delägare; denna ägare ska vara antingen
 - i) en av de fysiska personerna på registreringsbeviset, eller
 - ii) en medlem av en icke vinstdrivande rekreationsorganisation som är en juridisk person, där den juridiska personen anges i registreringsdokumentet som ägare eller operatör. Medlemmen ska vara direkt delaktig i den juridiska personens beslutsprocess och vara utsedd av denna juridiska person att utföra pilot-/ägarunderhåll.

b) För luftfartyg som används i enlighet med bilaga VII (Del-NCO) till förordning (EU) nr 965/2012 eller, när det gäller ballonger, inte används i enlighet med Kapitel ADD i bilaga II (Del-BOP) till förordning (EU) 2018/395 eller, när det gäller segelflygplan, inte uppfyller kraven i Kapitel DEC i bilaga II (Del-SAO) till förordning (EU) 2018/1976, får piloten/ägaren utfärda ett underhållsintyg efter begränsat pilot-/ägarunderhåll i enlighet med tillägg II till denna bilaga.

c) Underhållsintyget ska föras in i loggböckerna och ska innehålla grundläggande uppgifter om utfört underhållsarbete, underhållsdata som använts, datum för underhållsarbetets slutförande samt identitet, signatur och pilotcertifikatnummer (eller likvärdigt nummer) för den pilot/ägare som utfärdat intyget.

SUBPART I AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE ('ARC')

KAPITEL I GRANSKNINGSBEVIS AVSEENDE LUFTVÄRDIGHET

ML.A.901 Aircraft airworthiness review

To ensure the validity of the aircraft airworthiness certificate ('ARC'), an airworthiness review of the aircraft and its continuing airworthiness records shall be carried out periodically.

ML.A.901 Granskning av luftfartygets luftvärdighet

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) An ARC is issued in accordance with Appendix IV (EASA Form 15c) to this Annex upon completion of a satisfactory airworthiness review. The ARC shall be valid for 1 year;

(b) The airworthiness review and the issuance of the ARC shall be performed in accordance with point ML.A.903, alternatively by:

(1) the competent authority;

(2) an appropriately approved CAMO or CAO;

(3) the approved maintenance organisation performing the 100-h/annual inspection contained in the AMP;

(4) for aircraft operated under Annex VII (Part-NCO) to Regulation (EU) No 965/2012 or, in the case of balloons, not operated under Subpart-ADD of Annex II (Part-BOP) to Regulation (EU) 2018/395 or, in the case of sailplanes, not following Subpart DEC of Annex II (Part-SAO) to Regulation (EU) 2018/1976, the independent certifying staff performing the 100-h/annual inspection contained in the AMP, when holding:

(i) a licence issued in accordance with Annex III (Part-66) rated for the corresponding aircraft or, if Annex III (Part-66) is not applicable to the particular aircraft, a national certifying-staff qualification valid for that aircraft;

(ii) an authorisation issued by, alternatively:

(A) the competent authority who issued the licence issued in accordance with Annex III (Part-66),

(B) if Annex III (Part-66) is not applicable, the competent authority responsible for the national certifying-staff qualification.

Independent certifying staff holding a licence issued in accordance with Annex III (Part-66), may perform airworthiness reviews and issue the ARC for aircraft registered in any Member State. However, independent certifying staff holding a national qualification shall only perform airworthiness reviews and issue the ARC for aircraft registered in the Member State responsible for the national qualification.

ARCs issued by independent certifying staff holding a national qualification shall not benefit from mutual recognition when transferring the aircraft to another Member State.

Whenever circumstances reveal the existence of a potential safety threat, the competent authority shall carry out the airworthiness review and issue the ARC itself.

a) Ett granskningsbevis avseende luftvärdighet utfärdas i enlighet med tillägg IV (Easa-blankett 15c) till denna bilaga efter det att en luftvärdighetsgranskning har genomförts med tillfredsställande resultat. Granskningsbeviset avseende luftvärdighet ska vara giltigt i 1 år.

b) Luftvärdighetsgranskningen och utfärdandet av granskningsbeviset avseende luftvärdighet ska utföras i enlighet med punkt ML.A.903 av antingen

1) den behöriga myndigheten,

2) en på lämpligt sätt godkänd CAMO eller CAO,

3) den godkända underhållsorganisation som utför den 100-timmars-/årsinspektion som ingår i underhållsprogrammet, eller

4) för luftfartyg som används i enlighet med bilaga VII (Del-NCO) till förordning (EU) nr 965/2012 eller, när det gäller ballonger, inte används i enlighet med Kapitel ADD i bilaga II (Del-BOP) till förordning (EU) 2018/395 eller, när det gäller segelflygplan, inte uppfyller kraven i Kapitel DEC i bilaga II (Del-SAO) till förordning (EU) 2018/1976: den oberoende certifierande personal som genomför den 100-timmars-/årsinspektion som ingår i underhållsprogrammet, om denna innehar

i) ett certifikat som utfärdats i enlighet med bilaga III (Del-66) med behörighet för motsvarande luftfartyg eller, om bilaga III (Del-66) inte är tillämplig på det aktuella luftfartyget, en nationell kvalifikation för certifierande personal som är giltig för det berörda luftfartyget,

ii) ett godkännande som utfärdats av antingen

A) den behöriga myndighet som utfärdade det certifikat som utfärdats i enlighet med bilaga III (Del-66), eller

B) om bilaga III (Del-66) inte är tillämplig, den behöriga myndighet som ansvarar för den nationella kvalifikationen för certifierande personal.

Oberoende certifierande personal som innehar ett certifikat utfärdat i enlighet med bilaga III (Del-66) får utföra luftvärdighetsgranskningar och utfärda granskningsbevis avseende luftvärdighet för luftfartyg som är registrerade i någon medlemsstat. Oberoende certifierande personal som innehar en nationell kvalifikation får dock bara utföra luftvärdighetsgranskningar och utfärda granskningsbevis avseende luftvärdighet för luftfartyg som är registrerade i den medlemsstat som ansvarar för den nationella kvalifikationen.

Granskningsbevis avseende luftvärdighet som är utfärdade av oberoende certifierande personal med en nationell kvalifikation ska inte omfattas av ömsesidigt erkännande när luftfartyget överförs till en annan medlemsstat.

När omständigheterna är sådana att de utgör ett potentiellt hot mot säkerheten, ska den behöriga myndigheten själv genomföra luftvärdighetsgranskningen och utfärda granskningsbeviset avseende luftvärdighet.

(c) The validity of an ARC may be extended maximum two consecutive times, for a period of one year each time, by an appropriately approved CAMO or CAO, subject to the following conditions:

- (1) the aircraft has been continuously managed for the previous 12 months by this CAMO or CAO;
- (2) the aircraft has been maintained for the previous 12 months by approved maintenance organisations; this includes pilot-owner maintenance tasks carried out and released to service either by the pilot-owner or by independent certifying staff;
- (3) the CAMO or CAO does not have any evidence or reason to believe that the aircraft is not airworthy.

This extension by the CAMO or CAO is possible regardless of which staff or organisation, as provided for in point (b), initially issued the ARC.

(d) By derogation from point (c), the extension of the ARC may be anticipated for a maximum period of 30 days, without loss of continuity of the airworthiness review pattern, to ensure the availability of the aircraft in order to place the original ARC on board.

(e) When the competent authority carries out the airworthiness review and issues the ARC itself, the owner shall provide the competent authority with:

- (1) the documentation required by the competent authority;
- (2) suitable accommodation at the appropriate location for its personnel;
- (3) when necessary, the support of appropriate certifying staff.

ML.A.902 Validity of the airworthiness review certificate

(a) An ARC becomes invalid if, alternatively:

- (1) it is suspended or revoked;
- (2) the airworthiness certificate is suspended or revoked;
- (3) the aircraft is not in the aircraft register of a Member State;
- (4) the type certificate under which the airworthiness certificate was issued is suspended or revoked.

(b) An aircraft shall not fly if the ARC is invalid or if any of the following circumstances are present:

- (1) the continuing airworthiness of the aircraft or any component fitted to the aircraft does not meet the requirements of this Annex;

c) Giltighetstiden för ett granskningsbevis avseende luftvärdighet får förlängas högst två på varandra följande gånger, med ett år i taget, av en på lämpligt sätt godkänd CAMO eller CAO, under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

- 1) Luftfartyget har under de föregående 12 månaderna kontinuerligt förvaltats av denna CAMO eller CAO.
- 2) Luftfartyget har under de föregående 12 månaderna underhållits av godkända underhållsorganisationer. Detta inbegriper pilot-/ägarunderhåll som utförts och godkänts antingen av piloten/ägaren eller av oberoende certifierande personal.
- 3) CAMO eller CAO har inte några bevis för eller skäl att tro att luftfartyget inte är luftvärdigt.

Denna förlängning som görs av CAMO eller CAO är möjlig oberoende av vilken personal eller organisation som, i enlighet med punkt b, ursprungligen utfärdade granskningsbeviset avseende luftvärdighet.

d) Genom undantag från punkt c får förlängningen av granskningsbeviset avseende luftvärdighet tidigare läggas maximalt 30 dagar, utan att kontinuiteten i mönstret för luftvärdighetsgranskning bryts, för att säkerställa luftfartygets tillgänglighet i syfte att placera det ursprungliga granskningsbeviset avseende luftvärdighet ombord.

e) När den behöriga myndigheten själv utför luftvärdighetsgranskningen och utfärdar granskningsbeviset avseende luftvärdighet ska ägaren till den behöriga myndigheten tillhandahålla

- 1) den dokumentation som den behöriga myndigheten begär,
- 2) lämplig inkvartering på den aktuella platsen för myndighetens personal,
- 3) stöd från lämplig certifierande personal, vid behov.

ML.A.902 Giltighet hos granskningsbeviset avseende luftvärdighet

a) Ett granskningsbevis avseende luftvärdighet blir ogiltigt om

- 1) det tillfälligt upphävs eller återkallas,
- 2) luftvärdighetsbeviset tillfälligt upphävs eller återkallas,
- 3) luftfartyget inte är upptaget i en medlemsstats luftfartygsregister, eller
- 4) det typcertifikat enligt vilket luftvärdighetsbeviset utfärdades upphävs tillfälligt eller återkallas.

b) Ett luftfartyg får inte flyga om granskningsbeviset avseende luftvärdighet är ogiltigt eller om någon av följande omständigheter föreligger:

- 1) Den fortsatta luftvärdigheten hos luftfartyget eller hos eventuella komponenter monterade på luftfartyget uppfyller inte kraven i denna bilaga.

- | | |
|---|--|
| <p>(2) the aircraft does not remain in conformity with the type design approved by the Agency;</p> <p>(3) the aircraft has been operated beyond the limitations of the approved flight manual or airworthiness certificate, without appropriate action being taken;</p> <p>(4) the aircraft has been involved in an accident or incident that affects the airworthiness of the aircraft, without subsequent appropriate action to restore airworthiness;</p> <p>(5) a modification or repair to the aircraft or any component fitted to the aircraft is not in compliance with Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012.</p> <p>(c) Upon surrender or revocation, the ARC shall be returned to the competent authority.</p> | <p>2) Luftfartyget förblir inte i överensstämmelse med den typkonstruktion som godkänts av byrån.</p> <p>3) Luftfartyget har brukats utanför de begränsningar som anges i den godkända flyghandboken eller i luftvärdighetsbeviset, utan att lämpliga åtgärder vidtagits.</p> <p>4) Luftfartyget har varit inblandat i en olycka eller ett tillbud som påverkar dess luftvärdighet, utan att efterföljande lämpliga åtgärder för att återställa luftvärdigheten har vidtagits.</p> <p>5) En modifiering eller reparation av luftfartyget eller av någon komponent som är monterad på luftfartyget uppfyller inte kraven i bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012.</p> <p>c) Om granskningsbeviset avseende luftvärdighet återlämnas eller återkallas ska det returneras till den behöriga myndigheten.</p> |
|---|--|

ML.A.903 Airworthiness review process

ML.A.903 Process för granskning av luftvärdighet

- | | |
|--|--|
| <p>(a) To satisfy the requirement for the airworthiness review of an aircraft referred to in point ML.A.901, the airworthiness review staff shall perform a documented review of the aircraft records to verify that:</p> <p>(1) airframe, engine and propeller flying hours and associated flight cycles have been properly recorded;</p> <p>(2) the flight manual is applicable to the aircraft configuration and reflects the latest revision status;</p> <p>(3) all the maintenance due on the aircraft according to the AMP has been carried out;</p> <p>(4) all known defects have been corrected or deferred in a controlled manner;</p> <p>(5) all applicable ADs have been applied and properly registered;</p> <p>(6) all modifications and repairs made to the aircraft have been registered and are in compliance with Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012;</p> <p>(7) all service-life-limited components installed on the aircraft are properly identified, registered and have not exceeded their approved service life limit;</p> <p>(8) all maintenance has been certified in accordance with this Annex;</p> <p>(9) if required, the current mass-and-balance statement reflects the configuration of the aircraft and is valid;</p> <p>(10) the aircraft complies with the latest revision of its type design approved by the Agency;</p> <p>(11) if required, the aircraft holds a noise certificate corresponding to the current configuration of the aircraft in compliance with Subpart I of Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012.</p> | <p>a) För att uppfylla kravet på luftvärdighetsgranskning av ett luftfartyg enligt punkt ML.A.901 ska personalen för granskning av luftvärdigheten göra en dokumenterad granskning av luftfartygets dokumentation för att kontrollera att</p> <p>1) skrovets, motorns och propellerns flygtimmar och motsvarande flygcykler har registrerats korrekt,</p> <p>2) flyghandboken är tillämplig för luftfartygets konfiguration och avspeglar senaste revideringsstatus,</p> <p>3) allt underhåll som ska utföras på luftfartyget enligt underhållsprogrammet har utförts,</p> <p>4) alla kända fel har åtgärdats, eller att korrigering av felen har senarelagts, på ett kontrollerat sätt,</p> <p>5) alla tillämpliga luftvärdighetsdirektiv har tillämpats och registrerats korrekt,</p> <p>6) alla modifieringar och reparationer som gjorts på luftfartyget har registrerats och är förenliga med bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012,</p> <p>7) alla komponenter med begränsad driftslivslängd som är installerade på luftfartyget är korrekt identifierade och registrerade och att deras godkända driftslivslängdsbegränsning inte har överskridits,</p> <p>8) allt underhåll har certifierats i enlighet med denna bilaga,</p> <p>9) den aktuella massa- och balansrapporten, om en sådan krävs, avspeglar luftfartygets konfiguration och är giltig,</p> <p>10) luftfartyget svarar mot den senaste revidering av dess typkonstruktion som har godkänts av byrån,</p> <p>11) luftfartyget, om så krävs, har ett bullercertifikat som motsvarar dess aktuella konfiguration i enlighet med kapitel I i bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012.</p> |
|--|--|

- (b) The airworthiness review staff referred to in point (a) shall carry out a physical survey of the aircraft. For this survey, airworthiness review staff not appropriately qualified under Annex III (Part-66) shall be assisted by such qualified personnel.
- (c) Through the physical survey of the aircraft, the airworthiness review staff shall ensure that:
- (1) all required markings and placards are properly installed;
 - (2) the aircraft complies with its approved flight manual;
 - (3) the aircraft configuration complies with the approved documentation;
 - (4) no evident defect can be found that has not been addressed according to point ML.A.403;
 - (5) no inconsistencies can be found between the aircraft and the documented review of records as referred to in point (a).
- (d) By derogation from point ML.A.901(a), the airworthiness review may be anticipated for a maximum period of 90 days, without loss of continuity of the airworthiness review pattern, so as to allow the physical review to take place during a maintenance check.
- (e) The ARC (EASA Form 15c) set out to in Appendix IV shall only be issued:
- (1) by appropriately authorised airworthiness review staff;
 - (2) when the airworthiness review has been completely carried out, all findings have been closed;
 - (3) when any discrepancy found in the AMP in accordance with point (h) has been satisfactorily addressed.
- (f) A copy of any ARC issued or extended for an aircraft shall be sent to the Member State of registry of that aircraft within 10 days.
- (g) Airworthiness review tasks shall not be subcontracted.
- b) Den personal för granskning av luftvärdigheten som avses i punkt a 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 ML.A.403,
 - 5) inga skillnader kan konstateras mellan luftfartyget och den dokumenterade granskningen av dokumentation enligt punkt a.
- d) Genom undantag från punkt ML.A.901 a får luftvärdighetsgranskningen tidigareläggas maximalt nittio dagar, utan att kontinuiteten i mönstret för luftvärdighetsgranskningen bryts, för att möjliggöra att den fysiska granskningen äger rum under en underhållskontroll.
- e) Det granskningsbevis avseende luftvärdighet (Easa-blankett 15c) som anges i tillägg IV ska endast utfärdas
- 1) av personal för granskning av luftvärdigheten med lämplig behörighet,
 - 1) asianmukaisesti hyväksytty lentokelpoisuustarkastaja;
 - 2) när luftvärdighetsgranskningen har slutförts och alla brister åtgärdats,
 - 2) kun lentokelpoisuustarkastuksen päätyttyä kaikki havainnot on käsitelty loppuun;
 - 3) när varje avvikelse som upptäcks i underhållsprogrammet i enlighet med punkt h har åtgärdats på ett tillfredsställande sätt.
 - 3) kun ilma-aluksen huolto-ohjelmassa h alakohdan mukaisesti havaitut mahdolliset puutteet on ratkaistu tyydyttävällä tavalla.
- 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.
- f) Jäljennös myönnetyistä tai jatketusta ilma-aluksen lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta toimitetaan kyseisen ilma-aluksen rekisteröintijäsenvaltiolle 10 päivän kuluessa.
- g) Luftvärdighetsgranskningar får inte läggas ut på underleverantör.
- g) Lentokelpoisuuden tarkastamiseen kuuluvia tehtäviä ei saa teettää alihankintana.

(h) The effectiveness of the AMP may be reviewed in conjunction with the airworthiness review in accordance with point (c)(9) of point ML.A.302. This review shall be completed by the person who performed the airworthiness review. If the review shows deficiencies of the aircraft linked with deficiencies in the content of the AMP, the AMP shall be amended accordingly. The person performing the review shall inform the competent authority of the Member State of registry if he does not agree with the measures amending the AMP taken by the owner, CAMO or CAO. In such case the competent authority shall decide which amendments to the AMP are necessary, raising the corresponding findings defined in point ML.B.903 and, if necessary, reacting in accordance with point ML.B.304.

h) Underhållsprogrammets ändamålsenlighet kan ses över i samband med luftvärdighetsgranskningen i enlighet med punkt ML.A.302 c.9. Granskningen ska göras av den person som utförde luftvärdighetsgranskningen. Om granskningen visar på brister hos luftfartyget som är kopplade till brister i underhållsprogrammets innehåll ska underhållsprogrammet ändras i enlighet med detta. Den person som utför granskningen ska informera den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten om denne inte samtycker till de åtgärder för att ändra underhållsprogrammet som vidtas av ägaren, CAMO eller CAO. I detta fall ska den behöriga myndigheten besluta vilka ändringar av underhållsprogrammet som är nödvändiga och då ange motsvarande brister enligt definitionen i punkt ML.B.903 samt, vid behov, reagera i enlighet med punkt ML.B.304.

ML.A.904 Qualification of airworthiness review staff

ML.A.904 Kvalificering av personal för granskning av luftvärdighet

(a) Airworthiness review staff acting on behalf of the competent authority shall be qualified in accordance with point ML.B.902.

a) Den personal för granskning av luftvärdigheten som handlar på den behöriga myndighetens vägnar ska ha kvalifikationer i enlighet med punkt ML.B.902.

(b) Airworthiness review staff acting on behalf of an organisation referred to in Subpart F of Annex I (Part-M), Annex II (Part-145), Annex Vc (Part-CAMO) or Annex Vd (Part-CAO) shall be qualified in accordance with Subpart F of Annex I (Part-M), Annex II (Part-145), Annex Vc (Part-CAMO) or Annex Vd (Part-CAO), respectively.

b) Personal för granskning av luftvärdigheten som handlar på en sådan organisations vägnar som avses i kapitel F i bilaga I (Del-M), bilaga II (Del-145), bilaga Vc (Del-CAMO) eller bilaga Vd (Del-CAO) ska ha kvalifikationer i enlighet med kapitel F i bilaga I (Del-M), bilaga II (Del-145), bilaga Vc (Del-CAMO) respektive bilaga Vd (Del-CAO).

(c) Airworthiness review staff acting on their own behalf, as permitted pursuant to point ML.A.901(b)(4), shall:

c) Personal för granskning av luftvärdigheten som handlar på egna vägnar, på det sätt som medges i punkt ML.A.901 b.4, ska

(1) hold a licence issued in accordance with Annex III (Part-66) rated for the corresponding aircraft or, if Annex III (Part-66) is not applicable to the particular aircraft, hold a national certifying-staff qualification valid for that aircraft; and

1) inneha ett certifikat som utfärdats i enlighet med bilaga III (Del-66) med behörighet för motsvarande luftfartyg eller, om bilaga III (Del-66) inte är tillämplig på det aktuella luftfartyget, inneha en nationell kvalifikation för certifierande personal som är giltig för det berörda luftfartyget, och

(2) hold an authorisation issued by, alternatively:

2) inneha ett godkännande som utfärdats av antingen

(i) the competent authority who issued the licence in accordance with Annex III (Part-66);

i) den behöriga myndighet som utfärdade certifikatet i enlighet med bilaga III (Del-66), eller

(ii) if Annex III (Part-66) is not applicable, the competent authority responsible for the national certifying-staff qualification.

ii) om bilaga III (Del-66) inte är tillämplig, den behöriga myndighet som ansvarar för den nationella kvalifikationen för certifierande personal.

(d) The authorisation required under point (c)(2) shall be issued by the competent authority when:

d) Det tillstånd som krävs enligt punkt c.2 ska utfärdas av den behöriga myndigheten när

(1) the competent authority has assessed that the person has the knowledge of the parts of this Annex relevant to continuing-airworthiness management, performance of airworthiness reviews and issuance of ARCs;

1) den behöriga myndigheten har bedömt att personen har kännedom om de delar av denna bilaga som är relevanta för arbetet för fortsatt luftvärdighet, utförandet av luftvärdighetsgranskningar och utfärdandet av granskningsbevis avseende luftvärdighet,

(2) the person has satisfactorily performed an airworthiness review under the supervision of the competent authority.

2) personen har utfört en luftvärdighetsgranskning på ett tillfredsställande sätt under den behöriga myndighetens tillsyn.

This authorisation shall remain valid for a duration of 5 years as long as the holder has performed at least 1 airworthiness review every 12-months. If this is not the case, a new airworthiness review shall be satisfactorily performed under the supervision of the competent authority.

Upon expiration of its validity, the authorisation shall be renewed for another 5 years subject to a new compliance with points (d)(1) and (d)(2). There is no limit to the number of renewals.

The holder of the authorisation shall keep records of all the airworthiness reviews performed and shall make them available, upon request, to any competent authority and to any aircraft owner for whom they are performing an airworthiness review.

This authorisation may be revoked by the competent authority at any time if it is not satisfied with the competence of the holder or with the use of such an authorisation.

Detta tillstånd ska vara giltigt i 5 år, förutsatt att innehavaren har utfört minst 1 luftvärdighetsgranskning var 12:e månad. Om så inte är fallet ska en ny luftvärdighetsgranskning utföras på ett tillfredsställande sätt under den behöriga myndighetens tillsyn.

När giltighetstiden löpt ut ska tillståndet förnyas för ytterligare 5 år, förutsatt att villkoren i punkterna d.1 och d.2 uppfylls på nytt. Det finns ingen begränsning för hur många gånger en förnyelse kan göras.

Tillståndshavarna ska dokumentera alla utförda luftvärdighetsgranskningar och göra dokumentationen tillgänglig, på begäran, för varje behörig myndighet och varje luftfartygsägare som de utför en luftvärdighetsgranskning åt.

Tillståndet får när som helst återkallas av den behöriga myndigheten om den inte är nöjd med innehavarens kompetens eller med hur tillståndet används.

ML.A.905 Transfer of aircraft registration within the Union

- (a) When transferring an aircraft registration within the Union, the applicant shall:
 - (1) first, provide the former Member State with the name of the Member State in which the aircraft will be registered;
 - (2) and subsequently apply to the new Member State for the issuance of a new airworthiness certificate in accordance with Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012.
- (b) Notwithstanding point (a)(3) of point ML.A.902, the former ARC shall remain valid until its expiry date, except when the ARC was issued by independent certifying staff holding a national certifying-staff qualification in accordance with point (b)(4) of point ML.A.901, in which case point ML.A.906 shall apply.
- (c) Notwithstanding points (a) and (b), in those cases where the aircraft was in a non-airworthy condition in the former Member State or where the airworthiness status of the aircraft cannot be determined using the existing records, point ML.A.906 shall apply.

ML.A.906 Airworthiness review of aircraft imported into the Union

- (a) When importing an aircraft from a third country onto a Member State register, the applicant shall:
 - (1) apply to the competent authority of the Member State of registry for the issuance of a new airworthiness certificate in accordance with Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012;

ML.A.905 Överföring av luftfartygs registrering inom unionen

- a) Vid överföring av ett luftfartygs registrering inom unionen ska sökanden
 - 1) först informera den tidigare medlemsstaten om vilken medlemsstat som luftfartyget kommer att registreras i,
 - 2) och sedan ansöka hos den nya medlemsstaten om utfärdande av ett nytt luftvärdighetsbevis i enlighet med bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012.
- b) Trots punkt ML.A.902 a.3 ska det tidigare granskningsbeviset avseende luftvärdighet fortsätta att gälla till den dag det löper ut, utom när granskningsbeviset avseende luftvärdighet utfärdats av oberoende certifierande personal som innehar en nationell kvalifikation för certifierande personal i enlighet med punkt ML.A.901 b.4, varvid punkt ML.A.906 ska tillämpas.
- c) Trots punkterna a och b, i de fall där luftfartyget befann sig i ett icke-luftvärdigt skick i den tidigare medlemsstaten eller där luftfartygets luftvärdighetsstatus inte kan fastställas med hjälp av befintlig dokumentation, ska punkt ML.A.906 tillämpas.

ML.A.906 Granskning av luftvärdighet för till unionen importerat luftfartyg

- a) Vid import av ett luftfartyg från ett tredjeland till registret i en medlemsstat ska sökanden
 - 1) ansöka hos den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten om utfärdande av ett nytt luftvärdighetsbevis i enlighet med bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012,

- | | |
|---|---|
| <p>(2) for aircraft other than new, have an airworthiness review carried out satisfactorily in accordance with point ML.A.901;</p> <p>(3) have all maintenance carried out to comply with the approved or declared AMP.</p> <p>(b) If the aircraft complies with the relevant requirements, the competent authority, the CAMO or CAO, the maintenance organisation or the independent certifying staff performing the airworthiness review, as provided for in point (b) of point ML.A.901, shall issue an ARC and shall submit a copy to the competent authority of the Member State of registry.</p> <p>(c) The owner shall allow access to the aircraft for inspection by the competent authority of the Member State of registry.</p> <p>(d) A new airworthiness certificate shall be issued by the competent authority of the Member State of registry if the aircraft complies with Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012.</p> | <p>2) för luftfartyg som inte är nya, låta genomföra en luftvärdighetsgranskning vars resultat ska vara godtagbara, i enlighet med punkt ML.A.901,</p> <p>3) låta utföra allt underhåll som krävs enligt det godkända eller deklarerade underhållsprogrammet.</p> <p>b) Om luftfartyget uppfyller relevanta krav ska den behöriga myndigheten, CAMO eller CAO, underhållsorganisationen eller den oberoende certifierande personal som utför luftvärdighetsgranskningen, i enlighet med punkt ML.A.901 b, utfärda ett granskningsbevis avseende luftvärdighet och överlämna en kopia till den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten.</p> <p>c) Ägaren ska bereda den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten tillträde till luftfartyget för tillsyn.</p> <p>d) Om luftfartyget uppfyller kraven i bilaga I (Del-21) till förordning (EU) nr 748/2012 ska den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten utfärda ett nytt luftvärdighetsbevis.</p> |
|---|---|

ML.A.907 Findings

- (a) Findings are categorised as follows:
- (1) A Level 1 finding is any finding of significant non-compliance with the requirements of this Annex which lowers the safety standard and seriously endangers flight safety.
 - (2) A Level 2 finding is any finding of non-compliance with the requirements of this Annex which may lower the safety standard and may endanger flight safety.
- (b) After receipt of notification of findings in accordance with point ML.B.903, the person or organisation, having responsibilities pursuant to point ML.A.201, shall define and demonstrate to the competent authority within a period agreed with this authority a corrective action plan, aimed at preventing reoccurrence of the finding and its root cause.

ML.A.907 Brister

- a) Brister kategoriseras enligt följande:
- 1) En brist på nivå 1 är varje brist som innebär ett väsentligt avsteg från kraven i denna bilaga och som sänker säkerhetsstandarden och utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten.
 - 2) En brist på nivå 2 är varje brist som innebär ett avsteg från kraven i denna bilaga och som kan sänka säkerhetsstandarden och utgöra en fara för flygsäkerheten.
- b) Efter att ett meddelande om brister tagits emot i enlighet med punkt ML.B.903 ska den enligt punkt ML.A.201 ansvariga personen eller organisationen, i syfte att undvika att bristen och dess grundorsak uppträder igen, fastställa en plan för korrigerande åtgärder som ska läggas fram för den behöriga myndigheten inom en tidsperiod som har överenskommits med denna myndighet.

Appendix I Continuing-airworthiness management contract

Tillägg I Avtal om ansvar för fortsatt luftvärdighet

(a) When an owner contracts in accordance with point ML.A.201 a CAMO or CAO to carry out continuing airworthiness management tasks, upon request by the competent authority, a copy of the contract signed by both parties shall be sent by the owner to the competent authority of the Member State of registry.

(b) The contract shall be developed taking into account the requirements of this Annex and shall define the obligations of the signatories in relation to the continuing airworthiness of the aircraft.

(c) It shall contain, as a minimum the following information:

- (1) the aircraft registration, type and serial number;
- (2) the aircraft owner's or registered lessee's name or company details including the address;
- (3) details of the contracted CAMO or CAO, including the address;
- (4) the type of operation.

(d) It shall state the following:

‘The owner entrusts the CAMO or CAO with the management of the continuing airworthiness of the aircraft, the development and approval of a maintenance programme, and the organisation of the maintenance of the aircraft according to said maintenance programme.

According to the present contract, both signatories undertake to follow the respective obligations of this contract.

The owner declares, to the best of its knowledge, that all the information given to the CAMO or CAO concerning the continuing airworthiness of the aircraft is and will be accurate, and that the aircraft will not be altered without prior approval of the CAMO or CAO.

In case of any non-conformity with this contract, by either of the signatories, the contract will become null. In such a case, the owner will retain full responsibility for every task linked to the continuing airworthiness of the aircraft, and the owner will inform the competent authority(ies) of the Member State of registry within 2 weeks about the termination of the contract.’

(e) When an owner contracts a CAMO or CAO in accordance with point ML.A.201, the obligations of each party shall be assigned as follows:

(1) Obligations of CAMO or CAO:

- (i) have the aircraft type included in its terms of approval;
- (ii) respect all the conditions listed below with regard to maintaining the continuing airworthiness of the aircraft:
 - (A) develop and approve the AMP for the aircraft;

a) När en ägare i enlighet med punkt ML.A.201 träffar ett avtal med en CAMO eller CAO för att utföra uppgifter avseende arbete för fortsatt luftvärdighet, på begäran av den behöriga myndigheten, ska en kopia av det avtal som undertecknats av båda parter översändas av ägaren till den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten.

b) Avtalet ska utarbetas med beaktande av kraven i denna bilaga och ska ange de undertecknande parternas skyldigheter vad avser luftfartygets fortsatta luftvärdighet.

c) Det ska minst omfatta följande information:

- 1) Luftfartygets registrering, typ och serienummer.
- 2) Luftfartygets ägares eller registrerad inhyrares namn eller företagsuppgifter inklusive adress.
- 3) Uppgifter om den kontrakterade CAMO eller CAO, inklusive adress.
- 4) Typ av verksamhet.

d) Följande ska anges:

”Ägaren ger CAMO eller CAO uppdraget att arbeta för luftfartygets fortsatta luftvärdighet, att utveckla och godkänna ett underhållsprogram och att organisera underhållet av luftfartyget i enlighet med detta underhållsprogram.

I enlighet med nuvarande avtal förbinder sig båda undertecknande parter att fullgöra respektive skyldigheter i detta avtal.

Ägaren förklarar att, så vitt denne vet, all information om luftfartygets fortsatta luftvärdighet som lämnats respektive lämnas till CAMO eller CAO är och kommer att vara korrekt och att luftfartyget inte kommer att förändras utan föregående godkännande av CAMO eller CAO.

Vid varje fall av avvikelse från detta avtal, från någon av de undertecknande parternas sida, kommer avtalet att förlora sin giltighet. I ett sådant fall förblir ägaren fullt ansvarig för varje arbetsuppgift som är kopplad till den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyget, och ägaren ska inom 2 veckor underrätta den eller de behöriga myndigheterna i registreringsmedlemsstaten om avtalets upphörande.”

e) När en ägare ingår avtal med en CAMO eller CAO i enlighet med punkt ML.A.201 ska parterna ha följande respektive skyldigheter:

1) Skyldigheter för CAMO eller CAO:

- i) Att se till att luftfartygstypen anges i dess villkor för godkännande.
- ii) Att uppfylla samtliga följande villkor med avseende på upprätthållande av luftfartygets fortsatta luftvärdighet:
 - A) Utveckla och godkänna underhållsprogrammet för luftfartyget.

- | | |
|--|---|
| <p>(B) once it has been approved, provide the owner with a copy of the AMP, as well as a copy of the justifications for any deviations from the DAH's recommendations;</p> <p>(C) organise a bridging inspection using the aircraft's prior AMP;</p> <p>(D) organise that all maintenance is carried out by an approved maintenance organisation or, if permitted, by independent certifying staff;</p> <p>(E) organise that all applicable ADs are applied;</p> <p>(F) organise that all defects discovered during maintenance, airworthiness reviews or reported by the owner are corrected by an approved maintenance organisation or, if permitted, by independent certifying staff;</p> <p>(G) coordinate scheduled maintenance, the application of ADs, the replacement of service-life-limited parts, and component inspection requirements;</p> <p>(H) inform the owner each time the aircraft must be brought to an approved maintenance organisation or, if permitted, to independent certifying staff;</p> <p>(I) manage and archive all technical records;</p> <p>(iii) organise the approval of any modification to the aircraft in accordance with Annex I to Regulation (EU) No 748/2012 (Part-21) before this modification is embodied;</p> <p>(iv) organise the approval of any repair to the aircraft in accordance with Annex I to Regulation (EU) No 748/2012 (Part-21) before this repair is carried out;</p> <p>(v) inform the competent authority of the Member State of registry whenever the aircraft is not presented by the owner for maintenance as requested by the contracted CAMO or CAO;</p> <p>(vi) inform the competent authority of the Member State of registry whenever the present contract has not been respected;</p> <p>(vii) ensure that the airworthiness review of the aircraft is carried out, when necessary, and ensure that the ARC is issued;</p> <p>(viii) send within 10 days a copy of any ARC issued or extended to the competent authority of the Member State of registry;</p> <p>(ix) carry out all occurrence reporting mandated by applicable regulations;</p> <p>(x) inform the competent authority of the Member State of registry whenever the present contract is denounced by either party.</p> <p>(2) Obligations of the owner:</p> <p>(i) have a general understanding of the AMP;</p> | <p>B) När programmet har godkänts: förse ägaren med en kopia av underhållsprogrammet samt en kopia av motiveringarna för eventuella avvikelser från rekommendationerna från innehavaren av konstruktionsgodkännandet.</p> <p>C) Organisera en jämförande inspektion där luftfartygets tidigare underhållsprogram används.</p> <p>D) Se till att allt underhåll utförs av en godkänd underhållsorganisation eller, om så är tillåtet, av oberoende certifierande personal.</p> <p>E) Se till att alla tillämpliga luftvärdighetsdirektiv tillämpas.</p> <p>F) Se till att alla fel som upptäcks i samband med underhåll eller luftvärdighetsgranskningar, eller som rapporteras av ägaren, åtgärdas av en godkänd underhållsorganisation eller, om så är tillåtet, av oberoende certifierande personal.</p> <p>G) Samordna planerat underhållsarbete, tillämpning av luftvärdighetsdirektiv, utbyte av delar med begränsad driftslivslängd och krav för inspektion av komponenter.</p> <p>H) Informera ägaren varje gång luftfartyget måste överlämnas till en godkänd underhållsorganisation eller, om så är tillåtet, till oberoende certifierande personal.</p> <p>I) Hantera och arkivera all teknisk dokumentation.</p> <p>iii) Att organisera godkännandet av varje ändring av luftfartyget i enlighet med bilaga I till förordning (EU) nr 748/2012 (Del-21) innan denna ändring genomförs.</p> <p>iv) Att organisera godkännandet av varje reparation av luftfartyget i enlighet med bilaga I till förordning (EU) nr 748/2012 (Del-21) innan denna reparation utförs.</p> <p>v) Att informera den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten varje gång ägaren inte gör luftfartyget tillgängligt för underhåll enligt den kontrakterade CAMO:s eller CAO:s krav.</p> <p>vi) Att informera den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten varje gång detta avtal inte respekteras.</p> <p>vii) Att se till att luftvärdighetsgranskningen av luftfartyget utförs vid behov och säkerställa att granskningsbeviset avseende luftvärdighet utfärdas.</p> <p>viii) Att inom 10 dagar skicka in en kopia av det utfärdade eller förlängda granskningsbeviset avseende luftvärdighet till den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten.</p> <p>ix) Att genomföra all händelserapportering som föreskrivs i tillämpliga bestämmelser.</p> <p>x) Att informera den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten varje gång detta avtal sägs upp av någondera parten.</p> <p>2) Ägarens skyldigheter:</p> <p>i) Att ha en allmän förståelse av underhållsprogrammet.</p> |
|--|---|

- | | |
|---|---|
| (ii) have a general understanding of this Annex; | ii) Att ha en allmän förståelse av denna bilaga. |
| (iii) present the aircraft for maintenance as directed by the contracted CAMO or CAO; | iii) Att göra luftfartyget tillgängligt för underhåll enligt anvisningar från den kontrakterade CAMO eller CAO. |
| (iv) not modify the aircraft without first consulting the contracted CAMO or CAO; | iv) Att inte modifiera luftfartyget utan att först rådfråga den kontrakterade CAMO eller CAO. |
| (v) inform the contracted CAMO or CAO of all maintenance exceptionally carried out without the knowledge and control of the contracted CAMO or CAO; | v) Att informera den kontrakterade CAMO eller CAO om allt underhåll som undantagsvis har utförts utan den kontrakterade CAMO:s eller CAO:s vetskap och kontroll. |
| (vi) report to the contracted CAMO or CAO through the log-book all defects found during operations; | vi) Att via loggboken rapportera alla fel som konstaterats under drift till den kontrakterade CAMO eller CAO. |
| (vii) inform the competent authority of the Member State of registry whenever the present contract is denounced by either party; | vii) Att informera den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten varje gång detta avtal sägs upp av någondera parten. |
| (viii) inform the competent authority of the Member State of registry and the contracted CAMO or CAO whenever the aircraft is sold; | viii) Att informera den behöriga myndigheten i registreringsmedlemsstaten och den kontrakterade CAMO eller CAO varje gång luftfartyget säljs. |
| (ix) carry out all occurrence reporting mandated by applicable regulations; | ix) Att genomföra all händelserapportering som föreskrivs i tillämpliga bestämmelser. |
| (x) inform on a regular basis the contracted CAMO or CAO about the aircraft flying-hours and any other utilisation data, as agreed with the contracted CAMO or CAO; | x) Att regelbundet informera den kontrakterade CAMO eller CAO om luftfartygets flygtimmar och alla övriga användningsdata, enligt överenskommelse med den kontrakterade CAMO eller CAO. |
| (xi) enter the CRS in the logbooks, as mentioned in point ML.A.803(c), when performing pilot-owner maintenance; | xi) Att föra in underhållsintyget i loggböckerna, enligt vad som anges i punkt ML.A.803 c, när pilot-/ägarunderhåll utförs. |
| (xii) inform the contracted CAMO or CAO no later than 30 days after completion of any Pilot-owner maintenance task. | xii) Att informera den kontrakterade CAMO eller CAO senast 30 dagar efter det att pilot-/ägarunderhåll har slutförts. |

Appendix II Limited pilot-owner maintenance

Tillägg II Begränsat pilot-/ägarunderhåll

In addition to the requirements laid down in this Annex, the pilot-owner shall comply with the following basic principles before it carries out any maintenance task:

(a) Competence and responsibility

- (1) The pilot-owner shall always be responsible for any maintenance he performs.
- (2) The pilot-owner shall hold satisfactory level of competence to perform the task. It is the responsibility of a pilot-owner to familiarise himself with the standard maintenance practices for his aircraft and with the AMP.

(b) Tasks

The Pilot-owner may carry out simple visual inspections or operations to check the airframe, engines, systems and components for general condition, obvious damage and normal operation.

A maintenance task shall not be released by the pilot-owner if any of the following conditions occurs:

- (1) it is a critical maintenance task;
- (2) it requires the removal of major components or a major assembly;
- (3) it is carried out in compliance with an AD or an airworthiness limitation item (ALI) unless specifically allowed in the AD or the ALI;
- (4) it requires the use of special tools or calibrated tools (except for torque wrench and crimping tool);
- (5) it requires the use of test equipment or special testing (e.g. non-destructive testing (NDT), system tests or operational checks for avionics equipment);
- (6) it is composed of any unscheduled special inspections (e.g. heavy-landing check);
- (7) it affects systems essential for the instrumental flight rules (IFR) operations;
- (8) it is a complex maintenance task in accordance with Appendix III, or it is a component maintenance task in accordance with point (a) or (b) of point ML.A.502;
- (9) it is part of the 100-h/annual check (for those cases the maintenance task is combined with the airworthiness review performed by maintenance organisations or independent certifying staff).

The criteria referred to in points (1) to (9) cannot be overridden by less restrictive instructions issued in accordance with the AMP referred to in point ML.A.302.

Utöver kraven enligt denna bilaga ska piloten/ägaren efterleva följande grundläggande principer innan denne utför någon underhållsuppgift:

a) Kompetens och ansvar

- 1) Piloten/ägaren är alltid ansvarig för allt underhåll som denne utför.
- 2) Piloten/ägaren ska ha en lämplig kompetensnivå för att utföra uppgiften. Det är pilotens/ägarens ansvar att bekanta sig med standardförfarandet för underhåll på det aktuella luftfartyget samt med luftfartygets underhållsprogram.

b) Uppgifter

Piloten/ägaren får utföra enkla visuella inspektioner eller operationer för att kontrollera skrov, motorer, system och komponenter när det gäller allmänt skick, uppenbara skador och normal drift.

En underhållsuppgift får inte godkännas av piloten/ägaren om något av följande villkor är uppfyllt:

- 1) Den är en kritisk underhållsuppgift.
- 2) Den kräver demontering av större komponenter eller en större anordning.
- 3) Den utförs i enlighet med ett luftvärdighetsdirektiv eller en luftvärdighetsbegränsning (airworthiness limitation item), såvida detta inte uttryckligen tillåts i luftvärdighetsdirektivet eller luftvärdighetsbegränsningen.
- 4) Den kräver användning av specialverktyg eller kalibrerade verktyg (utom momentnycklar och kontaktpressningsverktyg).
- 5) Den kräver användning av testutrustning eller specialtester (t.ex. oförstörande provning, systemtester eller funktionsprovning för avionikutrustning).
- 6) Den består av någon form av oplanerad specialinspektion (t.ex. kontroll efter hård landning).
- 7) Den påverkar system som är avgörande för operationer enligt instrumentflygregler (IFR).
- 8) Den är en komplicerad underhållsuppgift i enlighet med tillägg III eller utgör komponentunderhåll i enlighet med punkt ML.A.502 a eller b.

- 9) Den ingår i 100-timmars-/årsinspektionen (i dessa fall kombineras underhållsuppgiften med den luftvärdighetsgranskning som utförs av underhållsorganisationer eller oberoende certifierande personal).

De kriterier som avses i punkterna 1–9 kan inte åsidosättas genom mindre restriktiva anvisningar som utfärdats i enlighet med det underhållsprogram som avses i punkt ML.A.302.

Any task described in the aircraft flight manual (or other operational manuals), for example preparing the aircraft for flight (assembling the sailplane wings, or performing a preflight inspection, or assembling a basket, burner, fuel cylinders and an envelope combination for a balloon, etc.), is not considered a maintenance task and, therefore, does not require a CRS. Nevertheless, the person assembling those parts is responsible for ensuring that those parts are eligible for installation and in a serviceable condition.

(c) Performance and records of the pilot-owner maintenance tasks

The maintenance data, as specified in point ML.A.401, must always be available during the conduct of pilot-owner maintenance and must be complied with. Details of the data referred to in the conduct of pilot-owner maintenance must be included in the CRS in accordance with point (d) of point ML.A.803.

The pilot-owner must inform the contracted CAMO or CAO (if such contract exists) about the completion of the pilot-owner maintenance tasks no later than 30 days after completion of these tasks in accordance with point (a) of point ML.A.305.

Arbetsuppgifter som beskrivs i luftfartygets flyghandbok (eller andra drifthandböcker), till exempel att förbereda luftfartyget för flygning (montera vingar på segelflygplan, utföra tillsyn före flygning eller montera en korg, en brännare, bränslebehållare och en höljeskombination för en ballong etc.) anses inte vara underhållsuppgifter och kräver därför inte något underhållsintyg. Den person som sätter samman dessa delar ansvarar dock för att se till att delarna är lämpade för installation och att de är i driftsdugligt skick.

c) Utförande och dokumentation av pilot-/ägarunderhåll

Underhållsdata enligt vad som anges i punkt ML.A.401 ska alltid finnas till hands under utförande av pilot-/ägarunderhåll och ska alltid följas. Närmare uppgifter om de data som det hänvisas till under utförandet av pilot-/ägarunderhåll ska anges i underhållsintyget i enlighet med punkt ML.A.803 d.

Piloten/ägaren ska underrätta den kontrakterade CAMO eller CAO (om ett avtal finns) om slutförandet av pilot-/ägarunderhållet senast 30 dagar efter det att dessa uppgifter slutförts i enlighet med punkt ML.A.305 a.

Appendix III Complex maintenance tasks not to be released by the pilot-owner

All of the following constitutes the complex maintenance tasks which, according to Appendix II, shall not be carried out by the pilot-owner. These tasks shall be released either by CAO or by independent certifying staff:

- (a) the modification, repair or replacement by riveting, bonding, laminating, or welding of any of the following airframe parts:
 - (1) a box beam;
 - (2) a wing stringer or chord member;
 - (3) a spar;
 - (4) a spar flange;
 - (5) a member of a truss type beam;
 - (6) the web of a beam;
 - (7) a keel or chine member of a flying boat hull or a float;
 - (8) a corrugated sheet compression member in a wing or tail surface;
 - (9) a wing main rib;
 - (10) a wing or tail surface brace strut;
 - (11) an engine mount;
 - (12) a fuselage longeron or frame;
 - (13) a member of a side truss, horizontal truss or bulkhead;
 - (14) a seat support brace or bracket;
 - (15) a seat rail replacement;
 - (16) a landing-gear strut or brace strut;
 - (17) an axle;
 - (18) a wheel; and
 - (19) a ski or ski pedestal, excluding the replacement of a low-friction coating;
- (b) the modification or repair of any of the following parts:
 - (1) aircraft skin or the skin of an aircraft float if the work requires the use of a support, jig or fixture;
 - (2) aircraft skin that is subject to pressurisation loads if the damage to the skin measures more than 15 cm (6 in.) in any direction;

Tillägg III Komplicerade underhållsuppgifter som inte ska godkännas av piloten/ägaren

Samtliga nedanstående uppgifter utgör de komplicerade underhållsuppgifter som enligt tillägg II inte ska utföras av piloten/ägaren. Dessa uppgifter ska godkännas antingen av CAO eller av oberoende certifierande personal:

- a) Modifiering, reparation eller utbyte genom nitning, limning, laminering eller svetsning av någon av följande skrovkomponenter:
 - 1) En lådbalk.
 - 2) En vingstringer eller en stagdel.
 - 3) En sparre.
 - 4) En spännstång.
 - 5) En del av en fackverksbalk.
 - 6) Ett balkliv.
 - 7) En köl- eller sidoskarvdel av en flygbåtskropp eller en flottör.
 - 8) En kompressionsdel av korrugerad plåt i en ving- eller stjärtyta.
 - 9) Ett vinghuvudspant.
 - 10) En ving- eller stjärtstötta.
 - 11) En motorkonsol.
 - 12) Ett ramrör eller en ram.
 - 13) En del av en sidobalk, en horisontalbalk eller ett skott.
 - 14) En stolssträva eller -stötta.
 - 15) Ett utbyte av stolskenor.
 - 16) En stötta eller ett stag för landningsställ.
 - 17) En axel.
 - 18) Ett hjul.
 - 19) En skida eller ett skidställ, utom utbyte av lågfriktionsbelägg.
- b) Modifiering eller reparation av någon av följande delar:
 - 1) Luftfartygets skal, eller skalet av en luftfartygsflottör, om arbetet kräver användning av ett stöd, en ställning eller en fixtur.
 - 2) Luftfartygets skal som är utsatt för tryckbelastning om skadan på skalet är större än 15 cm (6 tum) i någon riktning.

- | | |
|--|---|
| <p>(3) a load-bearing part of a control system, including a control column, pedal, shaft, quadrant, bell crank, torque tube, control horn and forged or cast bracket, but excluding:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) the swaging of a repair splice or cable fitting; and (ii) the replacement of a push-pull tube end fitting that is attached by riveting; <p>(4) any other structure not listed in point (a) that a manufacturer has identified as primary structure in their maintenance manual, structural repair manual or instructions for continuing airworthiness;</p> <p>(c) the performance of all of the following maintenance on a piston engine:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) dismantling and subsequent reassembling of a piston engine other than: <ul style="list-style-type: none"> (i) to obtain access to the piston/cylinder assemblies; or (ii) to remove the rear accessory cover to inspect and/or replace oil pump assemblies, where such work does not involve the removal and refitment of internal gears; (2) dismantling and subsequent reassembling of reduction gears; (3) welding and brazing of joints, other-than-minor weld repairs to exhaust units carried out by a suitably approved or authorised welder but excluding component replacement; (4) the disturbing of individual parts of units which are supplied as bench-tested units except for the replacement or adjustment of items normally replaceable or adjustable in service; <p>(d) the balancing of a propeller, except:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) for the certification of static balancing where required by the maintenance manual; and (2) dynamic balancing on installed propellers using electronic balancing equipment where permitted by the maintenance manual or other approved airworthiness data; <p>(e) any additional task that requires:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) specialised tooling, equipment or facilities; or (2) significant coordination procedures because of the extensive duration of the tasks and the involvement of several persons. | <p>3) En lastbärande del av ett styrsystem, inklusive styrspak, pedal, axel, kvadrant, vinkelhävarm, momentrör, roderarm och hållare av smitt eller gjutet material, men med undantag för</p> <ul style="list-style-type: none"> i) stukning av en reparationsskarvning eller wirefastsättning, och ii) utbyte av ett ändbeslag för en rörformad tryckstång som är fastsatt genom nitning. <p>4) Varje annan konstruktion som inte är angiven i punkt a och som en tillverkare har klassificerat som en primärkonstruktion i sin underhållshandbok, reparationshandbok för konstruktionen eller anvisningarna för fortsatt luftvärdighet.</p> <p>c) Utförande av allt följande underhåll på kolvmotorer:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) Isärtagning och efterföljande ihopmontering av en kolvmotor, utom <ul style="list-style-type: none"> i) för att komma åt kolv-/cylindernordningarna, eller ii) för att ta bort det bakre tillbehörsskyddet för att inspektera och/eller byta ut oljepumpar, om sådant arbete inte innebär borttagning och återmontering av invändiga kugghjul. 2) Isärtagning och efterföljande ihopmontering av reduktionsväxlar. 3) Svetsning och hårdlödning av fogar, förutom mindre svetsningsreparationer av avgassystem som utförs av en vederbörligen godkänd eller auktoriserad svetsare, dock ej byte av komponenter. 4) Påverkan på enskilda delar av enheter som levereras som bänktastade enheter, utom för utbyte eller justering av delar som normalt kan bytas ut eller justeras vid service. <p>d) Balansering av en propeller, utom</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) för certifiering av statisk balansering i de fall det krävs enligt underhållshandboken, och <ul style="list-style-type: none"> 1) staattisen tasapainotuksen hyväksyminen, kun sitä edellytetään huoltokäsikirjassa; ja 2) dynamisk balansering av installerade propellrar med hjälp av elektronisk balanseringsutrustning i de fall detta är tillåtet enligt underhållshandboken eller andra godkända luftvärdighetsdata. <p>e) Alla ytterligare arbeten som kräver</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) specialverktyg, -utrustning eller -anläggningar, eller 2) omfattande samordningsförfaranden till följd av arbetenas långa varaktighet och inblandning av flera personer. |
|--|---|

**Appendix IV
Airworthiness Review Certificate -
EASA Form 15c****Tillägg IV
Granskningsbevis avseende luftvärdighet
– Easa-blankett 15c****NOTE:**

persons and organisations performing the airworthiness review in combination with the 100-h/annual inspection may use the reverse side of this form in order to issue the CRS referred to in point ML.A.801 corresponding to the 100-h/annual inspection.

ANMÄRKNING:

Personer och organisationer som utför luftvärdighetsgranskningen i kombination med 100-timmars-/årsinspektionen får använda baksidan av denna blankett för att utfärda det underhållsintyg som avses i punkt ML.A.801 och som avser 100-timmars-/årsinspektionen.

AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (ARC) (for aircraft complying with Annex Vb (Part-ML))

ARC reference:

Pursuant to Regulation (EC) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council:

[NAME OF THE COMPETENT AUTHORITY]

or

[NAME OF APPROVED ORGANISATION, ADDRESS and APPROVAL REFERENCE]

or

[FULL NAME OF THE CERTIFYING STAFF AND PART-66 LICENCE NUMBER (OR NATIONAL EQUIVALENT)]

hereby certifies that it has performed an airworthiness review in accordance with Regulation (EU) No 1321/2014 on the following aircraft:

Aircraft manufacturer: Manufacturer's designation:

Aircraft registration: Aircraft serial number:

and this aircraft is considered airworthy at the time of the review.

Date of issue: Date of expiry:

Airframe flight hours (FH) at date of review (*):

Signed: Authorisation No (if applicable):

1st Extension: the aircraft complies with the conditions of point ML.A.901(c) of Annex Vb (Part-ML).

Date of issue: Date of expiry:

Airframe flight hours (FH) at date of issue (*):

Signed: Authorisation No:

Company name: Approval reference:

2nd Extension: the aircraft complies with the conditions of point ML.A.901(c) of Annex Vb (Part-ML).

Date of issue: Date of expiry:

Airframe flight hours (FH) at date of issue (*):

Signed: Authorisation No:

Company name: Approval reference:

(*) Except for balloons and airships.

EASA Form 15c, Issue 3'

GRANSKNINGSBEVIS AVSEENDE LUFTVÄRDIGHET (för luftfartyg som uppfyller kraven i bilaga Vb (Del-ML))

Granskningsreferens:

I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139:

[DEN BEHÖRIGA MYNDIGHETENS NAMN]

eller

[DEN GODKÄNDA ORGANISATIONENS NAMN, ADRESS och GODKÄNNANDEREFERENS]

eller

[FULLSTÄNDIGT NAMN PÅ DEN CERTIFIERANDE PERSONALEN OCH CERTIFIKATNUMMER ENLIGT DEL-66
(ELLER NATIONELL MOTSVARIGHET)]

intygar härmed att den har utfört en luftvärdighetsgranskning i enlighet med förordning (EU) nr 1321/2014 av följande luftfartyg:

Luftfartygets tillverkare: Tillverkarens benämning:

Luftfartygets registrering: Luftfartygets serienummer:

Detta luftfartyg anses vara luftvärdigt vid tidpunkten för granskningen.

Datum för utfärdande: Giltigt t.o.m.:

Skrov: antal flygtimmar (FH) vid datum för granskningen (*):

Namnteckning: Auktorisationsnummer (i tillämpliga fall):

1:a förlängning: luftfartyget uppfyller villkoren i punkt ML.A.901 c i bilaga Vb (Del-ML).

Datum för utfärdande: Giltigt t.o.m.:

Skrov: antal flygtimmar (FH) vid datum för utfärdande (*):

Namnteckning: Auktorisationsnummer:

Företagets namn: Godkännandereferens:

2:a förlängning: luftfartyget uppfyller villkoren i punkt ML.A.901 c i bilaga Vb (Del-ML).

Datum för utfärdande: Giltigt t.o.m.:

Skrov: antal flygtimmar (FH) vid datum för utfärdande (*):

Namnteckning: Auktorisationsnummer:

Företagets namn: Godkännandereferens:

(*) utom för ballonger och luftskepp

Easa-blankett 15c, utgåva 3"

Acceptable Means of Compliance to Part-ML**AMC****AMC ML.1****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.

Guidance Material to Part-ML

Informationsmaterial till part-ML

GM M.A.201 Responsibilities

GM M.A.201 Ansvarsområden

(M.A.201)

(M.A.201)

Select your type of operation and your category of aircraft			Complex motor-powered aircraft		Other-than-complex motor-powered aircraft	
			Is a CAMO required for the management of continuing airworthiness?	Is maintenance by a maintenance organisation required?	Is a CAMO required for the management of continuing airworthiness?	Is maintenance by a maintenance organisation required?
Commercial operations	CAT	Air carriers licensed in accordance with Regulation (EU) No 1008/2008	Yes, a CAMO is required and it shall be part of the AOC (M.A.201(e))	Yes, maintenance by a Part-145 organisation is required (M.A.201(e))	Yes, a CAMO is required and it shall be part of the AOC (M.A.201(e))	Yes, maintenance by a Part-145 organisation is required (M.A.201(e))
		CAT other than air carriers licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008	Yes, a CAMO is required (M.A.201(f))	Yes, maintenance by a Part-145 organisation is required (M.A.201(f))	Yes, a CAMO is required (M.A.201(h))	Yes, maintenance by a Subpart F or by a Part-145 organisation is required (M.A.201(h))
	Commercial operations other than CAT	Commercial specialised operations	Yes, a CAMO is required (M.A.201(f))	Yes, maintenance by a Part-145 organisation is required (M.A.201(f))	Yes, a CAMO is required (M.A.201(h))	Yes, maintenance by a Subpart F or by a Part-145 organisation is required (M.A.201(h))
		Commercial training organisations (ATOs)	Yes, a CAMO is required (M.A.201(f))	Yes, maintenance by a Part-145 organisation is required (M.A.201(f))	Yes, a CAMO is required (M.A.201(h))	Yes, maintenance by a Subpart F or by a Part-145 organisation is required (M.A.201(h))
Other than commercial operations including limited operations as defined in Article 2(p)			Yes, a CAMO is required (M.A.201(g))	Yes, maintenance by a Part-145 organisation is required (M.A.201(g))	No, a CAMO is not required (M.A.201(i))	No, maintenance by a Subpart F or Part-145 organisation is not required (M.A.201(i))

			Komplexa motordrivna luftfartyg			
			Tarvitaanko CAMO'a jatkuvan lentokelpoisuuden valvontaan?	Tarvitaanko huoltojen tekemiseen huolto-organisaatiota?	Tarvitaanko CAMO'a jatkuvan lentokelpoisuuden valvontaan?	Tarvitaanko huoltojen tekemiseen huolto-organisaatiota?
Kommersiell verksamhet	CAT	Liikennöinti joka tehdään asetuksen (EU) No 1008/2008 mukaisella luvalla.	Ja, CAMO krävs och det måste vara en del av AOC (M.A.201(e))	Ja, underhåll bör utföras del-145 underhållsorganisationen (M.A.201(e))	Ja, CAMO krävs ja sen on oltava osa AOC:tä (M.A.201(e))	Ja, underhåll bör utföras del-145 underhållsorganisationen (M.A.201(e))
		Muu CAT toiminta kuin liikennöinti asetuksen (EC) No 1008/2008 mukaisella luvalla	Ja, CAMO krävs (M.A.201(f))	Ja, underhåll bör utföras del-145 underhållsorganisationen (M.A.201(f))	Ja, CAMO krävs (M.A.201(h))	Ja, underhåll bör utföras del-145 eller M.F underhållsorganisationen (M.A.201(h))
	Muu kuin CAT kaupallinen toiminta	Kaupallinen erityislentotoiminta	Ja, CAMO krävs (M.A.201(f))	Ja, underhåll bör utföras del-145 underhållsorganisationen (M.A.201(f))	Ja, CAMO krävs (M.A.201(h))	Ja, underhåll bör utföras del-145 eller M.F underhållsorganisationen (M.A.201(h))
		Kaupallinen koulutusorganisaatiot (ATO)	Ja, CAMO krävs (M.A.201(f))	Ja, underhåll bör utföras del-145 underhållsorganisationen (M.A.201(f))	Ja, CAMO krävs (M.A.201(h))	Ja, underhåll bör utföras del-145 eller M.F underhållsorganisationen (M.A.201(h))
			Ja, CAMO krävs (M.A.201(g))	Ja, underhåll bör utföras del-145 underhållsorganisationen (M.A.201(g))	inga krav på CAMO (M.A.201(i))	Nej, underhåll bör inte utföras del-145 eller M.F underhållsorganisation (M.A.201(i))

<ED Decision 2016/011/R, uusi asia >

Tips for part-ML

del-ML-tips

AMC M.A.202 (b) Occurrence reporting

AMC M.A.202 (b) Rapportering av händelser*Reporting*[AMC M.A.202 \(b\)](#)**AMC M.A.901 (d)&(g) Aircraft airworthiness review****AMC M.A.901 (d)&(g) Granskning av luftfartygets luftvärdighet**[AMC M.A.901 \(d\)&\(g\) \(g\)](#)

innehållsförteckning

Symbols

(EC) No 2042/2003	9
(EU) 2015/1088	4
(EU) 2015/1536	4
(EU) 2019/1383	6, 7, 8, 10
(EU) 2019/1384	15

E

ED 2016/011/R	49
---------------	----

M

Märitelmät	1
------------	---