|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | |  | | |  | | |
|  | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | |
|  | | | | | | | |
| Operatör: | | | | | Kontaktperson: | | | |
| **ansöker härmed om Minimum Equipment List, MEL** | | | | |  | | | |
| Luftfartyg: | | | | | Registreringsbeteckning(ar): | | | |
| Tillståndsnummer: | | | | | MMEL: | | | |
|  | | | | |  | | | |
| Ärendenummer: | | | | | Relevanta utdrag ur manualverket/AFM/POH: | | | |
|  | | | | |  | | | |
| Handläggare: | | | | | Samråd teknisk inspektör: | | | |
|  | | | | |  | | | |
|  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
| Checklistan på följande sidor är avsedd som stöd för både operatören och handläggaren vid ansökan om Minimum Equipment List, MEL.  MEL ska tas fram i enlighet med ORO.GEN.110, ORO.MLR.105 med tillhörande AMC/GM i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012, samt gällande MMEL med eventuella STC.   * Bifoga MMEL med eventuella STC till denna ansökan. * Ange var i MEL eller annan plats i det operativa manualverket momentet återfinns, gärna så detaljerat som möjligt för att underlätta och påskynda granskning och handläggning. * Om en punkt inte är relevant, markera operatörens kommentarsfält med N/A.   MMEL som inte är EASA-godkänd kan i vissa ATA-punkter hänvisa till nationella operativa regler utan att ange specifika villkor för flygning. För dessa punkter kan CS-GEN-MMEL/CS-MMEL användas som vägledning.  Vid diskrepanser mellan detta dokument och aktuella förordningar är det de publicerade förordningarna på EASAs hemsida som gäller. | | | | | | | | |
| **Referens i förordning (EU) nr 965/2012** | | | **Referens i manualverket/kommentar** | | | **TS kommentar** | **TS OK** |
| ORO.MLR.105(a) | En minimiutrustningslista (MEL) ska upprättas enligt specifikationerna i punkt 8.a.3 i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008, som baseras på den relevanta grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) så som den har angetts i de uppgifter som har fastställts i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012. Om en grundläggande minimiutrustningslista (MMEL) inte har upprättats som en del av uppgifterna om driftslämplighet får minimiutrustningslistan (MEL) baseras på den relevanta grundläggande minimiutrustningslista (MMEL) som godkänts av operatörs- eller registreringsstaten, beroende på vad som är tillämpligt. | |  | | |  |  |
| ORO.MLR.105(b) | Minimiutrustningslistan (MEL) och eventuella ändringar ska godkännas av den behöriga myndigheten. | |  | | |  |  |
| ORO.MLR.105(c)  AMC1 ORO.MLR.105(c) | Operatören ska ändra minimiutrustningslistan (MEL) efter varje tillämplig ändring i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) inom godtagbara tidsramar.  AMENDMENTS TO THE MEL FOLLOWING CHANGES TO THE MMEL — APPLICABLE CHANGES AND ACCEPTABLE TIMESCALES  (a) The following are applicable changes to the MMEL that require amendment of the MEL:  (1) a reduction of the rectification interval;  (2) change of an item, only when the change is applicable to the aircraft or type of operations and is more restrictive.  (b) An acceptable timescale for submitting the amended MEL to the competent authority is 90 days from the effective date specified in the approved change to the MMEL.  (c) Reduced timescales for the implementation of safety-related amendments may be required if the Agency and/or the competent authority consider it necessary. | |  | | |  |  |
| ORO.MLR.105(d) | Utöver förteckningen över olika punkter ska minimiutrustningslistan (MEL) innehålla följande:  1. En ingress, med vägledning och definitioner för flygbesättningar och underhållspersonal som använder minimiutrustningslistan (MEL). | |  | | |  |  |
|  | 2. Revideringsstatus för den grundläggande minimiutrustningslista (MMEL) som ligger till grund för minimiutrustningslistan (MEL) samt revideringsstatus för minimiutrustningslistan. | |  | | |  |  |
|  | 3. Minimiutrustningslistans tillämpningsområde, omfattning och syfte. | |  | | |  |  |
| AMC1 ORO.MLR.105(d) | MEL FORMAT  (a) The MEL format and the presentation of items and dispatch conditions should reflect those of the MMEL.  (b) The ATA 100/2200 Specification numbering system for MEL items is preferred.  (c) Other formats and item numbering systems may be used provided they are clear and unambiguous. | |  | | |  |  |
| AMC1 ORO.MLR.105(d)(1) | MEL PREAMBLE  The MEL preamble should:  (a) reflect the content of the MMEL preamble as applicable to the MEL scope and extent; | |  | | |  |  |
|  | (b) contain terms and definitions used in the MEL; | |  | | |  |  |
|  | (c) contain any other relevant specific information for the MEL scope and use that is not originally provided in the MMEL; | |  | | |  |  |
|  | (d) provide guidance on how to identify the origin of a failure or malfunction to the extent necessary for appropriate application of the MEL; | |  | | |  |  |
|  | (e) contain guidance on the management of multiple unserviceabilities, based on the guidance given in the MMEL; and | |  | | |  |  |
|  | (f) contain guidance on placarding of inoperative items to inform crew members of equipment condition, as appropriate. In particular, when such items are accessible to the crew during flight, the control(s) and indicator(s) related to inoperative unit(s) should be clearly placarded. | |  | | |  |  |
| AMC1 ORO.MLR.105(d)(3) | SCOPE OF THE MEL  The MEL should include:  (a) The dispatch conditions associated with flights conducted in accordance with specific approvals held by the operator in accordance with Part-SPA. | |  | | |  |  |
|  | (b) Specific provision for particular types of operations carried out by the operator in accordance with ORO.GEN.310 and with ORO.AOC.125. | |  | | |  |  |
| AMC2 ORO.MLR.105(d)(3) | EXTENT OF THE MEL  The operator should include guidance in the MEL on how to deal with any failures that occur between the commencement of the flight and the start of the take-off. If a failure occurs between the commencement of the flight and the start of the take-off, any decision to continue the flight should be subject to pilot judgement and good airmanship. The pilot-in-command/commander may refer to the MEL before any decision to continue the flight is taken. | |  | | |  |  |
| ORO.MLR.105(e) | Operatören ska  1. fastställa reparationstider för varje icke-fungerande instrument, utrustningsenhet eller funktion som anges i minimiutrustningslistan (MEL). Reparationstiden i minimiutrustningslistan får inte vara mindre restriktiv än motsvarande reparationstid i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL), | |  | | |  |  |
|  | 2. upprätta ett effektivt program för avhjälpande, | |  | | |  |  |
|  | 3. endast bruka luftfartyget efter utgången av den reparationstid som anges i minimiutrustningslistan (MEL) när  i) felet har åtgärdats, eller  ii) reparationstiden har förlängts i enlighet med punkt f. | |  | | |  |  |
| ORO.MLR.105(f)  AMC1 ORO.MLR.105(f) | Om detta har godkänts av den behöriga myndigheten får operatören använda ett förfarande för att förlänga reparationstiden i kategori B, C och D en gång, förutsatt att  1. förlängningen av reparationstiden ligger inom ramen för den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) för denna typ av luftfartyg,  2. förlängningen av reparationstiden maximalt har samma varaktighet som den reparationstid som anges i minimiutrustningslistan (MEL),  3. förlängningen av reparationstiden inte används som standardmetod för att åtgärda punkter på minimiutrustningslistan (MEL) och endast används när händelser som ligger utanför operatörens kontroll har förhindrat åtgärd,  4. operatören har upprättat en beskrivning av särskilda befogenheter och ansvarsområden för att kontrollera förlängningar,  5. den behöriga myndigheten underrättas om varje förlängning av den tilllämpliga reparationstiden, och  6. det upprättas en plan för att avhjälpande ska ske vid första tillfälle.  RECTIFICATION INTERVAL EXTENSION (RIE) — OPERATOR PROCEDURES FOR THE APPROVAL BY THE COMPETENT AUTHORITY AND NOTIFICATION TO THE COMPETENT AUTHORITY  (a) The operator’s procedures to address the extension of rectification intervals and ongoing surveillance to ensure compliance should provide the competent authority with details of the name and position of the nominated personnel responsible for the control of the operator’s rectification interval extension (RIE) procedures and details of the specific duties and responsibilities established to control the use of RIEs.  (b) Personnel authorising RIEs should be adequately trained in technical and/or operational disciplines to accomplish their duties. They should have necessary operational knowledge in terms of operational use of the MEL as alleviating documents by flight crew and maintenance personnel and engineering competence. The authorising personnel should be listed by appointment and name.  (c) The operator should notify the competent authority within 1 month of the extension of the applicable rectification interval or within the appropriated timescales specified by the approved procedure for the RIE.  (d) The notification should be made in a form determined by the competent authority and should specify the original defect, all such uses, the reason for the RIE and the reasons why rectification was not carried out within the original rectification interval. | |  | | |  |  |
| ORO.MLR.105(g)  AMC1 ORO.MLR.105(g) | Operatören ska upprätta de operativa förfaranden och underhållsförfaranden som anges i minimiutrustningslistan (MEL) med beaktande av de operativa förfaranden och underhållsförfaranden som anges i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL). Dessa förfaranden ska utgöra en integrerad del av operatörens handböcker eller minimiutrustningslistan (MEL).  OPERATIONAL AND MAINTENANCE PROCEDURES  (a) The operational and maintenance procedures referenced in the MEL should be based on the operational and maintenance procedures referenced in the MMEL. Modified procedures may, however, be developed by the operator when they provide the same level of safety, as required by the MMEL. Modified maintenance procedures should be developed in accordance with Commission Regulation (EU) No 1321/2014.  (b) Providing appropriate operational and maintenance procedures referenced in the MEL, regardless of who developed them, is the responsibility of the operator.  (c) Any item in the MEL requiring an operational or maintenance procedure to ensure an acceptable level of safety should be so identified in the ‘remarks’ or ’exceptions’ column/part/section of the MEL. This will normally be ‘(O)’ for an operational procedure, or ‘(M)’ for a maintenance procedure. ‘(O)(M)’ means both operational and maintenance procedures are required.  (d) The satisfactory accomplishment of all procedures, regardless of who performs them, is the responsibility of the operator. | |  | | |  |  |
| ORO.MLR.105(h)  AMC1 ORO.MLR.105(h) | Operatören ska ändra de operativa förfaranden och underhållsförfaranden som anges i minimiutrustningslistan (MEL) efter varje tillämplig ändring av de operativa förfaranden och underhållsförfaranden som anges i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL).  OPERATIONAL AND MAINTENANCE PROCEDURES — APPLICABLE CHANGES  (a) Changes to the operational and maintenance procedures referenced in the MMEL are considered applicable and require the amendment of the maintenance and operating procedures referenced in the MEL when:  (1) the modified procedure is applicable to the operator’s MEL; and  (2) the purpose of this change is to improve compliance with the intent of the associated MMEL dispatch condition.  (b) An acceptable timescale for the amendments of maintenance and operating procedures, as defined in (a), should be 90 days from the date when the amended procedures referenced in the MMEL are made available. Reduced timescales for the implementation of safety related amendments may be required if the competent authority considers it necessary. | |  | | |  |  |
| ORO.MLR.105(i) | Om inget annat anges i minimiutrustningslistan (MEL) ska operatören fullgöra  1. de operativa förfaranden som anges i minimiutrustningslistan vid planering för och/eller verksamhet med den förtecknade enheten ur funktion, och  2. de underhållsförfaranden som anges i minimiutrustningslistan före verksamhet med den förtecknade punkten ur funktion. | |  | | |  |  |
| ORO.MLR.105(j)  AMC1 ORO.MLR.105(j) | Med förbehåll för ett särskilt godkännande i varje enskilt fall av den behöriga myndigheten får operatören bruka ett luftfartyg med icke-fungerande instrument, utrustningsenheter eller funktioner utan att begränsningarna i minimiutrustningslistan (MEL) iakttas – men däremot måste begränsningarna i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) iakttas – förutsatt att  1. relevanta instrument, utrustningsenheter eller funktioner omfattas av den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) enligt led a,  2. godkännandet inte används som standardmetod för att bedriva verksamhet utan hänsyn till begräns-ningarna på den godkända minimiutrustningslistan (MEL), utan endast används när händelser som ligger utanför operatörens kontroll har förhindrat att minimi-utrustningslistan följs,  3. operatören har upprättat en beskrivning av särskilda befogenheter och ansvarsområden för att kontrollera verksamheten med luftfartyget enligt detta godkännande,  4. det upprättas en plan för att åtgärda icke-fungerande instrument, utrustningsenheter eller funktioner eller för att se till att luftfartyget börjar brukas enligt minimiutrustningslistan (MEL) igen vid första tillfälle.  OPERATION OF AN AIRCRAFT WITHIN THE CONSTRAINTS OF THE MMEL — OPERATOR’S PROCEDURES FOR THE APPROVAL BY THE COMPETENT AUTHORITY  (a) The operator’s procedures to address the operation of an aircraft outside the constraints of the MEL but within the constraints of the MMEL and ongoing surveillance to ensure compliance should provide the competent authority with details of the name and position of the nominated personnel responsible for the control of the operations under such conditions and details of the specific duties and responsibilities established to control the use of the approval. | |  | | |  |  |
| **ATA-kapitel** | | | **Operatörens kommentar** | | | **TS kommentar** | **TS OK** |
| 10 Parking, mooring and storage | | |  | | |  |  |
| 20 Standard practices - Airframe | | |  | | |  |  |
| 21 Air conditioning | | |  | | |  |  |
| 22 Autoflight | | |  | | |  |  |
| 23 Communications | | |  | | |  |  |
| 24 Electrical | | |  | | |  |  |
| 25 Equipment/Furnishings | | |  | | |  |  |
| 26 Fire protection | | |  | | |  |  |
| 27 Flight controls | | |  | | |  |  |
| 28 Fuel | | |  | | |  |  |
| 29 Hydraulic | | |  | | |  |  |
| 30 Ice & rain protection | | |  | | |  |  |
| 31 Indicating/Recording systems | | |  | | |  |  |
| 32 Landing gear | | |  | | |  |  |
| 33 Lights | | |  | | |  |  |
| 34 Navigation | | |  | | |  |  |
| 35 Oxygen | | |  | | |  |  |
| 36 Pneumatics | | |  | | |  |  |
| 37 Vacuum | | |  | | |  |  |
| 38 Water/Waste | | |  | | |  |  |
| 39 Electrical - Electronic panels and multipurpose components | | |  | | |  |  |
| 42 Integrated modular avionics | | |  | | |  |  |
| 44 Cabin systems | | |  | | |  |  |
| 45 Onboard Maintenance Systems (OMS) | | |  | | |  |  |
| 46 Information systems | | |  | | |  |  |
| 47 Inert gas system | | |  | | |  |  |
| 49 Airborne auxiliary power | | |  | | |  |  |
| 52 Doors | | |  | | |  |  |
| 56 Windows | | |  | | |  |  |
| 61 Propellers | | |  | | |  |  |
| 62 Main rotor | | |  | | |  |  |
| 63 Main rotor drive | | |  | | |  |  |
| 65 Tail rotor drive | | |  | | |  |  |
| 67 Rotor flight controls | | |  | | |  |  |
| 70 Standard practices - Engine | | |  | | |  |  |
| 71 Power plant | | |  | | |  |  |
| 72 Engine | | |  | | |  |  |
| 73 Engine – Fuel and control | | |  | | |  |  |
| 74 Ignition | | |  | | |  |  |
| 75 Bleed air | | |  | | |  |  |
| 76 Engine controls | | |  | | |  |  |
| 77 Engine indicating | | |  | | |  |  |
| 78 Exhaust | | |  | | |  |  |
| 79 Oil | | |  | | |  |  |
| 80 Starting | | |  | | |  |  |
| 85 Special/mission equipment | | |  | | |  |  |