

中国民用航空局  
香港特别行政区政府民航处  
澳门特别行政区民航局

# 联合维修程序

2021年11月30日 第五版

## 目 录

内容	页码
目录	C-1
序言	F-1
有效页清单	CL-1
前言	P-1
第一章 背景	1-1
第二章 依据和目的	2-1
第三章 定义和缩写	3-1
第四章 联合维修管理	4-1
第五章 相互合作和技术支持	5-1
第六章 LAA-145 维修单位的认可	6-1
第七章 LAA-147 维修培训机构的认可	7-1
第八章 LAA-66 航空器维修人员执照持有人的接受	8-1
第九章 JMM 考察	9-1
第十章 民航当局调查	10-1
第十一章 批准	11-1
附录 1 JMM 考察报告	A1-1
附录 2 民航当局联系人	A2-1

## 序 言

- 1、新修订的内容通过完整的重新修订流程审批后纳入正文中。

## 有效页清单

第五版，2021年11月30日颁发

联合维修程序有效页：

页码	版本号
扉页	5
C-1	5
F-1	5
CL-1	5
P-1 至 P-2	5
1-1 至 1-2	5
2-1	5
3-1 至 3-2	5
4-1 至 4-3	5
5-1 至 5-2	5
6-1 至 6-8	5
7-1 至 7-3	5
8-1 至 8-4	5
9-1 至 9-2	5
10-1	5
11-1	5
A1-1 至 A1-3	5
A2-1 至 A2-2	5

## 前 言

### 联合维修程序

本前言记录了联合维修程序主要版本的修订情况。

第一版 2002 年 5 月 21 日

- 基于 2002 年 5 月 21 日签署的《互相认可航空器维修单位批准合作安排》所制定的联合维修程序。

第二版 2004 年 7 月 26 日

- 基于 2004 年 2 月 18 日签署的《互相认可航空器维修单位批准合作安排增编》修订的联合维修程序。

第三版 2007 年 1 月 30 日

- 基于 2006 年 6 月 2 日新签署的《互相认可航空器维修单位批准合作安排》修订的联合维修程序。

第四版 2021 年 1 月 31 日

- 联合维修程序修订的目的是将联合维修培训程序合并在内，该联合维修培训程序是基于 2013 年 10 月 29 日签署的《相互认可航空器维修培训机构批准合作安排》制定的。

第五版 2021 年 11 月 30 日

- 基于 2021 年 11 月 30 日签署的新联合维修管理合作安排修订的联合维修程序(以下简称 JMP),本程序包括相互认可航空器维修

单位批准、航空器维修培训机构批准和航空器维修人员执照持有人。

## 第一章 背景

- 1.1 中国民用航空局 ( CAAC )、香港特别行政区政府民航处 ( HKCAD ) 和澳门特别行政区民航局 ( AACM )，以下统称“民航当局” ( 或简称 LAAs )，于 2001 年共同设立联合维修管理组织 ( 以下简称 JMM )。该组织的职责是制定活动方针、实施民航当局间的合作，并承诺致力于：
- ( a ) 参与制订联合程序，以使技术上的发现问题能够以一种三方当局共同接受的方式一次性提出；
  - ( b ) 接受这些程序中的基本原则，并尽最大努力为联合组织提供有关专家；和
  - ( c ) 在不需要进一步实施现场技术工作的情况下，及时对已经符合其他民航当局要求的产品、服务、机构或人员提出合理的发现问题。
- 1.2 2002 年 5 月 21 日，三方民航当局签署《互相认可航空器维修单位批准合作安排》。这份合作安排相互认可范围仅限于除整台发动机( 含发动机组件 ) 和螺旋桨以外的航空器部件维修。
- 1.3 2004 年 2 月 18 日，三方民航当局签署上述合作安排的增编。相互认可范围扩大至包含整台发动机 ( 含发动机组件 ) 和螺旋桨的维修。
- 1.4 2006 年 6 月 2 日，三方民航当局签署了新的合作安排，替代了上述合作安排及其增编。相互认可范围进一步扩大至包含航空器的维修。
- 1.5 2013 年 10 月 29 日，三方民航当局签署独立的《相互认可航空器维修培训机构批准合作安排》。此合作安排的相互认可范围为批准的航空

器维修培训机构实施的航空器机型培训。

- 1.6 2021 年 11 月 30 日，三方民航当局签署新的合作安排，将相互认可航空器维修单位批准、航空器维修培训机构批准和航空器维修人员执照持有人合并在一起。此合作安排取代了 2006 年 6 月 2 日和 2013 年 10 月 29 日分别签署的相互认可航空器维修单位批准和航空器维修培训机构批准的两份合作安排。



## 第二章 依据和目的

- 2.1. 本 JMP 依据中国民用航空局、香港特别行政区政府民航处、澳门特别行政区民航局于 2002 年 5 月 21 日签署的《中国民用航空总局、香港民航处、澳门民航局互相认可民用航空器维修单位批准合作安排》制定。
- 2.2. 本 JMP 依据 2013 年 10 月 29 日签署的《相互认可民用航空器维修培训机构批准合作安排》制定的联合维修培训程序的内容，形成一份涵盖联合维修程序和联合维修培训程序的完整的文件。
- 2.3 本 JMP 依据 2021 年 11 月 30 日签署的一份新合作安排在《中国民用航空局、香港特别行政区政府民航处、澳门特别行政区民航局的联合维修管理》，通过进一步修订，包含了航空器维修人员执照持有人的接受程序。
- 2.4 本 JMP 定义了实施上述第 2.3 条合作安排的程序。
- 2.5 本 JMP 的目的是为民航当局实施 JMM 提供标准化的程序，从而确保民航当局始终达到统一的安全水平。

### 第三章 定义和缩写

3.1 就本 JMP 而言,合作安排中约定的术语定义适用于本文。以下定义和缩写是对合作安排中术语定义的补充:

( a ) 定义

( i ) **LAA-66** 是指当地民航当局的航空器维修人员执照管理要求/规章。

( ii ) **LAA-145** 是指当地民航局方批准航空器维修单位的要求/规章。

( iii ) **LAA-147** 是指当地民航当局批准航空器维修培训机构的要求/规章。

( iv ) **不符合** 是指与当地民航当局的要求/规章有偏差。

( v ) **认可单位** 是指在一个当地民航当局管辖范围内经批准执行工作,并获其他两个当地民航当局认可执行相同工作的任何单位。

3.2 缩写

( i ) **AACM** 澳门特别行政区民航局

( ii ) **AML** 航空器维修人员执照

( iii ) **AMO** 经批准的维修单位

( iv ) **AMTO** 经批准的维修培训机构

( v ) **CA** 合作安排

( vi ) **CAAC** 中国民用航空局

( vii ) **CCAR** 中国民用航空规章

( viii ) **HKAR** 香港航空要求

- ( ix ) **HKCAD** 香港特别行政区政府民航处
- ( x ) **HKSAR** 香港特别行政区
- ( xi ) **JMM** 联合维修管理
- ( xii ) **JMP** 联合维修程序
- ( xiii ) **JMTP** 联合维修培训程序
- ( xiv ) **LAA** 当地民航当局
- ( xv ) **MAR** 澳门航空要求
- ( xvi ) **MSAR** 澳门特别行政区

## 第四章 联合维修管理

### 4.1 职责

- ( a ) JMM 负责本 JMP 的管理和实施。
- ( b ) JMM 负责协调已获取民航当局有关持续适航批准的相互认可 ,并  
监督其批准程序及其处理过程。
- ( c ) JMM 承担以下职能 :
  - ( i ) 制定、更新并颁布 JMP ;
  - ( ii ) 为民航当局共同讨论和考虑有关持续适航事项的合作和  
拓展合作范围提供平台 , 如有需要 ;
  - ( iii ) 制定计划并批准对各民航当局开展的 AMO、AMTO 和批  
准维修人员执照年度考察项目 ; 和
  - ( iv ) 确保各民航当局保持同等的标准并在民航当局之间分享  
好的经验。

### 4.2 组成

- ( a ) JMM 由中国民航局主持 ,香港特别行政区政府民航处和澳门特别  
行政区民航局作为成员参与。
- ( b ) JMM 由一个指导委员会和不同的工作组构成。
- ( c ) 指导委员会直接指导 JMM 的运作。
- ( d ) 工作组由各民航当局推荐人员组成。所有工作组成员具有同等地

位。

- (e) 各民航当局视情推荐人员作为组员或协调人参与 JMM 年度考察项目。JMM 年度考察项目相关详细内容见本 JMP 第 9 章。

#### 4.3 指导委员会负责：

- (a) 建立 JMM 基本原则和长期战略；
- (b) 指导工作组活动；
- (c) 采纳工作组建议的工作计划；
- (d) 接受新的成员；
- (e) 就民航当局未履行其职责和承诺时，采取必要的纠正措施；
- (f) 采纳管理协商程序的基本原则；
- (g) 通过 JMP 及其修订版本；
- (h) 如需要，修订 JMM 技术决策和建议；且
- (i) 行使上诉裁定职能解决涉及民航当局间的事务。

#### 4.4 工作组负责：

- (a) 贯彻实施合作安排要求；
- (b) 实施 JMP 要求的所有事项，并将这些事项汇报给指导委员会；
- (c) 按需制定和更新标准工作程序；
- (d) 就合作安排的修订和进一步发展提出建议及寻求指导委员会批准；
- (e) 检查各民航当局对 JMP 的执行情况；并

( f ) 就技术问题与相关人和项目专家开展咨询会商。

#### 4.5 会议

- ( a ) 主席负责协调 JMM 会议召开。指导委员会会议每年召开一次，  
如可能，工作组会议在每次指导委员会会议前或按需要召开；
- ( b ) 为了减少行政负担，JMM 考察应该安排在 JMM 会议期间进行；且
- ( c ) 无论是指导委员会会议还是工作组会议，会议均应如期举行，并以面对面或线上方式进行。

## 第五章 相互合作和技术支持

- 5.1 各民航当局应确保其他民航当局可方便的查阅与合作安排有关的现行的法律、规章、要求和政策。
- 5.2 各民航当局应通知其他民航当局与合作安排相关的法律、规章、要求和政策的修订。
- 5.3 各民航当局应该应其他民航当局要求为其提供技术支持。支持范围包括但不限于：
  - ( a ) 依据合作安排相关要求对按照合作安排批准的维修单位和维修培训机构实施监管并出具报告；
  - ( b ) 在适用于开展调查的民航当局法律所允许的范围内，对涉及的 AMO、AMTO 和航空器维修人员执照持有人进行调查并出具报告；和
  - ( c ) 为按照合作安排认可的 AMO 放行的民用航空器和/或航空器部件提供有关持续适航方面的专家意见。
- 5.4 各民航当局在建议扩大合作安排范围时，应征询其他民航当局的意见。
- 5.5 民航当局应时常对 JMP 进行联合审查，并可通过书面协议对其进行适当的修订。
- 5.6 各民航当局应及时通知其他民航当局在其管辖范围内发现的任何重大的不符合民航当局要求的事项，以及暂停与合作安排有关的任何特定的民航当局的批准/执照的决定。
- 5.7 各民航当局应参照本 JMP 附录 2 要求就上述事项与其他民航当局进行沟通。

5.8 上述通知应在五个工作日内以书面形式（例如传真、电子邮件等）通知相关民航当局。



## 第六章 LAA-145 维修单位批准的认可

LAA-145 批准维修单位 ( 以下简称 AMO ) 的认可条件 :

- 6.1 AMO 是已取得其管辖区内民航当局的批准 , 并依据合作安排条款和 JMP 相关规定获得相互认可的单位。
- 6.2 如适用 , AMO 所属民航当局允许其为管辖区外同一民航当局批准的运营人的航空器提供航线服务。
- 6.3 各民航当局应按照合作安排 , 接受认可的 AMO 依据 CCAR-145、HKAR-145 或 MAR-145 签署的航空器和/或航空器部件的放行证明 , 以及具有 CAAC AAC-038、CAD Form One 和 AACM Form One 挂签的航空器部件。
- 6.4 在执行航空器维修工作时 , AMO 需确保维修人员持有 CCAR-66 部航空器维修人员执照、HKAR-66 部航空器维修执照或 MAR-66 部航空器维修工程师执照并具有相应的维修工作授权。
- 6.5 AMO 应遵守航空运营人的工作指令 , 并特别注意其他民航当局发布或要求执行的适航指令、改装和修理。
- 6.6 AMO 应按照运营人的要求 , 使用对运营人有管辖权的民航当局要求的运营人的程序实施维修工作。
- 6.7 AMO 应确保运营人提供的任何改装和修理均已取得相应民航当局的批准。
- 6.8 AMO 应向运营人和相应的民航当局汇报在实施民用航空器和/或部件维修时发现的任何不适航状况。
- 6.9 AMO 应承诺支付与 JMM 考察相关的任何费用。

6.10 AMO 在实施维修工作时，一旦发现有与 JMM 活动相关的重大不符合事项时，应立即向其他民航当局通报此不符合事项。

6.11 有关 AMO 的附加条件

( a ) AMO 的授权管理系统应建立规定，允许持有 CCAR-66 部航空器维修人员执照、HKAR-66 部航空器维修执照或 MAR-66 部航空器维修工程师执照的人员在适当范围内签发航空器和/或航空部件的维修证明。

( b ) AMO 需向持照人员提供有关当地航空法规/要求和内部程序的培训。并确保持照人员接受的航空器机型培训符合当地民航当局的标准要求。

6.12 LAA-145AMO 认可的类别和等级

民航当局认可的 AMO 类别和等级如下：

( a ) 依据 CCAR-145 部批准的维修类别和等级如下：

- 机体：依据航空器制造商、机型或系列的详细信息确定的维修工作分类可能包括：
  - 定期检修（例如：A,B,C,XX 小时检）
  - 航线维修
  - 修理（包括结构修理）
  - 改装
  - 翻修

- 动力装置 :依据发动机/辅助动力装置( APU )制造商、机型或系列的详细信息确定的维修工作分类可能包括 :
  - 检测
  - 修理
  - 改装
  - 翻修
  - 其他 ( 例如 : 热端检查、组件更换等 )
- 螺旋桨 :依据螺旋桨制造商、机型或系列的详细信息确定的维修工作分类可能包括 :
  - 检测
  - 修理
  - 改装
  - 翻修
- 部件 ( 除发动机/辅助动力装置或螺旋桨以外 ): 依据 ATA 章节的详细信息并参考能力清单确定的维修工作类别和等级如下 :
  - 检测
  - 修理
  - 改装
  - 翻修

能力清单中包括了部件信息的描述、ATA 章节和制造商信息，以及该部件允许安装的航空器机型或系列。

- 特种作业：每项特种作业项目均有特定描述。

(b) 依据 HKAR-145 部批准的维修类别和等级如下：

- 机体：依据航空器制造商或集团或系列或机型和/或维修任务的详细信息确定的航线/定检工作类别等级如下：
  - A1：重量大于 5700 千克的飞机
  - A2：重力等于或小于 5700 千克的飞机
  - A3：直升机
  - A4：除 A1、A2 和 A3 以外的其他航空器
- 发动机：依据发动机系列或机型和/或维修任务的详细信息确定的类别等级如下：
  - B1：涡轮
  - B2：活塞
  - B3：APU

- 部件：依据航空器机型或航空器制造商或部件制造商或特殊部件和/或参考发布的能力清单和/或维修任务的详细信息确定的类别等级如下：
  - C1：空调和增压 ( ATA 21 )
  - C2：自动飞行 ( ATA 22 )
  - C3：通讯和导航 ( ATA 23/34 )
  - C4：门-盖板 ( ATA 52 )
  - C5：电源和灯 ( ATA 24/33/85 )
  - C6：设备 ( ATA 25/38/44/45/50 )
  - C7：发动机-APU ( ATA 49/71/72/73/74/75/76/77/78/79/80/81/82/83 )
  - C8：飞行控制 ( ATA 27/55/57.40/57.50/57.60/57.70 )
  - C9：燃油 ( ATA 28/47 )
  - C10：直升机-旋翼 ( ATA 62/64/66/67 )
  - C11：直升机-反式 ( ATA 63/65 )
  - C12：液压 ( ATA 29 )
  - C13：指示/记录系统 ( ATA 31/42/46 )
  - C14：起落架 ( ATA 32 )
  - C15：氧气 ( ATA 35 )
  - C16：螺旋桨 ( ATA 61 )

- C17 : 气源和真空 ( ATA 36/37 )
  - C18 : 防冰/雨/火 ( ATA 26/30 )
  - C19 : 窗 ( ATA 56 )
  - C20 : 结构 ( ATA 53/54/57.10/57.20/57.30 )
  - C21 : 压舱水 ( ATA 41 )
  - C22 : 增推系统 ( ATA 84 )
  - 特种作业 :
    - D1 : 采用特定无损探伤方式实施的无损探伤工作 ( NDT )
- ( c ) 依据 MAR-145 部批准的维修类别和等级如下 :
- 机体 : 依据航空器制造商或集团或系列或机型和/或维修任务的详细信息确定的航线/定检工作类别等级如下 :
    - A1 : 重量大于 5700 千克的飞机
    - A2 : 重力等于或小于 5700 千克的飞机
    - A3 : 直升机
    - A4 : 除 A1、A2 和 A3 以外的其他航空器
  - 发动机 : 依据发动机系列或机型和/或维修任务的详细信息确定的类别等级如下 :
    - B1 : 涡轮
    - B2 : 活塞
    - B3 : APU

- 部件：依据航空器机型或航空器制造商或部件制造商或特殊部件和/或参考发布的能力清单和/或维修任务的详细信息确定的类别等级如下：
  - C1：空调和增压 ( ATA 21 )
  - C2：自动飞行 ( ATA 22 )
  - C3：通讯和导航 ( ATA 23/34 )
  - C4：门-盖板 ( ATA 52 )
  - C5：电源和灯 ( ATA 24/33/85 )
  - C6：设备 ( ATA 25/38/44/45/50 )
  - C7：发动机-APU ( ATA 49/71/72/73/74/75/76/77/78/79/80/81/82/83 )
  - C8：飞行控制 ( ATA 27/55/57.40/57.50/57.60/57.70 )
  - C9：燃油 ( ATA 28/47 )
  - C10：直升机-旋翼 ( ATA 62/64/66/67 )
  - C11：直升机-反式 ( ATA 63/65 )
  - C12：液压 ( ATA 29 )
  - C13：指示/记录系统 ( ATA 31/42/46 )
  - C14：起落架 ( ATA 32 )
  - C15：氧气 ( ATA 35 )
  - C16：螺旋桨 ( ATA 61 )

- C17 : 气源和真空 ( ATA 36/37 )
- C18 : 防冰/雨/火 ( ATA 26/30 )
- C19 : 窗 ( ATA 56 )
- C20 : 结构 ( ATA 53/54/57.10/57.20/57.30 )
- C21 : 压舱水 ( ATA 41 )
- C22 : 增推系统 ( ATA 84 )
- 特种作业 :
  - D1 : 采用特定无损探伤方式实施的无损探伤工作 ( NDT )

6.13 各民航当局应告知其他民航当局查询其 LAA-145AMO 清单或相关信息的网址。各民航当局提供的网址链接如下 :

CAAC :

<http://fsop.caac.gov.cn/g145/CARS/WebSiteQueryServlet>

HKCAD :

[https://www.cad.gov.hk/english/pdf/HKAR-145\\_organisations.pdf](https://www.cad.gov.hk/english/pdf/HKAR-145_organisations.pdf)

AACM :

<https://www.aacm.gov.mo/index.php?r=law%2Flaw-notice-list&cid=11&pageid=121>



## 第七章 LAA-147 维修培训机构的认可

LAA-147 批准维修培训机构 ( AMTO ) 的认可条件 :

7.1 AMTO 是已经取得其管辖区内民航当局的批准 , 并依据合作安排条款和 JMP 相关规定获得相互认可的单位。

*注 : 合作安排中不包括民航当局批准的管辖区以外的维修培训机构。*

7.2 LAA-147AMTO 维修培训课程的认可

民航当局认可的维修培训课程有 :

( a ) 依据 CCAR-147 部批准的机型培训课程有 :

- 航空器机型培训 : 机型培训包括所有相关的航空器结构和系统 , 可以包括或不包括发动机。
- 发动机型号培训 : 发动机型号培训可在裸发上实施 , 但要包括快速更换发动机组件。

*注 : 为在 CCAR-66 部航空器维修人员执照上签署机型 , 如果航空器机型培训未包含发动机 , 则需要增加单独的发动机型号培训。*

*注 : 为在 HKAR-66 部 B1 或 B1/B2\* 航空器维修人员执照上签署机型签署 , 或在 MAR-66 部 B1 或 B2/B3 航空器维修人员执照上签署机型签署 , 要求必须同时具备机体和动力装置型号培训。*

( b ) 依据 HKAR-147 部批准的机型培训课程有 :

- B1 类培训 : 航空器机型培训包括全部相关的航空器结构、系统和发动机。
- 发动机型号培训 : 发动机型号培训可在裸发上实施 , 但要包括

快速更换发动机组件。

- B2\*类培训：电子系统机型培训包括电子系统包含但不限于 ATA 22/23/25/27/31/33/34/42/44/45/46/73/77 或等效内容。

*注：对于 HKAR-66 部和 MAR-66 部签署 B1 类航空器机型维修执照的机型签署，要求同时具备机体和动力装置机型培训。发动机/机体的匹配应通过机体或动力装置机型培训解决。*

*注：对于 CCAR-66 部航空器维修人员执照的签署机型签署，需要同时具备 B1+B2\* 或 B1/B2\* 培训。*

(c) 依据 MAR-147 部批准的机型培训课程有：

- B1 类培训：航空器机型培训包括全部相关的航空器机构、系统和发动机。
- 发动机型号培训：发动机型号培训可在纯发动机上实施，但要包括快速更换发动机组件。
- B2 类培训：电子系统机型培训包括电子系统包含但不限于 ATA 22/23/25/27/31/33/34/42/44/45/46/73/77 或等效内容。

*注：对于 HKAR-66 部和 MAR-66 部签署 B1 类航空器机型维修执照机型签署，要求同时具备机体和动力装置机型培训。发动机/机体的匹配应通过机体或动力装置机型培训解决。*

*注：对于 CCAR-66 部航空器维修人员执照的签署机型签署，需要同时具备 B1+B2 或 B1/B2 培训。*

7.3 民航当局应在不需要额外审查的基础上接受上述课程的培训证书。

CCAR-147 培训证书、HKAR-147 认可证书和 MAR-147 认可证书被视为等效。

7.4 各民航当局应告知其他民航当局查询其 LAA-147AMTO 清单或相关信息的网址。各民航当局提供的网址链接如下：

CAAC：

[https://fsop.caac.gov.cn/mtoms/cmsPortal/training\\_institutions/onlineSearch/abilitySearch](https://fsop.caac.gov.cn/mtoms/cmsPortal/training_institutions/onlineSearch/abilitySearch)

HKCAD：

[https://www.cad.gov.hk/english/pdf/HKAR-147\\_organisations.pdf](https://www.cad.gov.hk/english/pdf/HKAR-147_organisations.pdf)

AACM：

<https://www.aacm.gov.mo/index.php?r=law%2Flaw-notice-list&cid=13&pageid=121>

## 第八章 LAA-66 航空器维修人员执照持有人的接受

### 8.1 LAA-66 航空器维修人员执照 ( AML ) 执照持有人的接受

( a ) 符合下列情况时，任何一个民航当局批准的航空器维修人员执照持有人可在合作安排相关规定框架下并按照 JMP 相关特定程序，可在经其他民航当局批准的 AMO 取得维修授权。

( i ) 航空器维修人员执照上签署的类别属于下文 ( b ) 条所界定的范围；且

( ii ) 此航空器维修人员执照现行有效。

( b ) 各自 LAA-66 航空器维修人员执照批准的签署包括以下类别，以及对应类别下的航空器机型等级：

( i ) CCAR-66 部航空器维修人员执照，其技术英语等级批注为 3 级或 4 级

- TA：涡轮飞机
- PA：活塞飞机
- TR：涡轮旋翼机
- PR：活塞旋翼机

( ii ) HKAR-66 部航空器维修执照

- B1.1：涡轮飞机
- B1.2：活塞飞机
- B1.3：涡轮直升机
- B1.4：活塞直升机
- B2\*：电子执照

## ( iii ) MAR-66 部航空器维修工程师

- B1.1 : 涡轮飞机
- B1.2 : 活塞飞机
- B1.3 : 涡轮直升机
- B1.4 : 活塞直升机
- B2 : 电子

LAA-66 航空器维修人员执照持有人必须证明他/她本人被 AMO 雇佣 , 并已经顺利完成当地航空法规/要求的培训 , 同时按照 AMO 维修授权系统要求完成了该单位内部程序的培训。

## 8.2 维修权限的许可

( a ) 根据执照要求和各自 LAA-66 执照类别包含的模块科目 , 民航当局间的执照管理系统是彼此等同的。下表为各 LAA-66 航空器维修人员执照类别对照表。

CCAR-66	HKAR-66	MAR-66
TA: 涡轮飞机	B1.1 : 涡轮飞机+B2*	B1.1 : 涡轮飞机+B2
PA: 活塞飞机	B1.2 : 活塞飞机+B2*	B1.2 : 活塞飞机+B2
TR: 涡轮旋翼机	B1.3 : 涡轮直升机+ B2*	B1.3 : 涡轮直升机+ B2
PR: 活塞旋翼机	B1.4: 活塞直升机+ B2*	B1.4: 活塞直升机+ B2

*注 : 一个民航当局批准的一名 LAA-66 航空器维修人员执照持有人可能没有对另两个民航当局的航空法规具有足够的了解。*

( b ) 针对本章第 8.2( a ) 条 , AMO 在给其他民航当局批准的 LAA-66 航空器维修人员执照持有人授予维修权限时 , 应充分考虑他/她的航空器维修人员执照类别所涵盖的知识水平 , 并按照

其相应的知识范围赋予其维修权限。

- ( c ) AMO 在聘用其他民航当局批准的 LAA-66 航空器维修人员执照持有人时 , 应为其安排以下科目的内部培训 , 并评估在这些科目上他/她的知识水平 , 从而确保他/她有能力获得维修授权。
  - 当地航空法规/要求
  - 内部程序
- ( d ) 上述培训应由 AMO 提供 , 不论 LAA-66 航空器维修人员执照持有人是否在其他 AMO 接受过类似培训。
- ( e ) AMO 必须参照当地 LAA-66 部要求制定的培训大纲建立航空法规/要求的培训。
- ( f ) AMO 必须依据最新版的 LAA-66 部规章信息 , 定期对上述培训的范围和内容进行审核。
- ( g ) AMO 必须保存与 LAA-66 航空器维修人员执照持有人的维修授权要求一致的培训和评估记录。
- ( h ) AMO 包含上述程序和要求的手册必须经相应民航当局批准。

### 8.3 AMO 的维修授权

- ( a ) 授予 LAA-66 航空器维修人员执照持有人的维修授权在以下情况下保持有效 :
  - ( i ) 航空器维修人员执照保持有效 , 除非执照被暂停、取消  
且
  - ( ii ) 航空器维修人员执照持有人继续被相关 AMO 雇佣。
- ( b ) 如果航空器维修人员执照持照人的授权被暂停或取消 , 相关的 AMO 必须及时向相应的民航当局汇报导致授权被暂停或

取消的原因。

- (c) 民航当局在收到上述通知后，应向航空器维修人员执照持有人所属民航当局通报此情况，以及该人员信息和导致此情况发生的全部相关信息。
- (d) 航空器维修人员执照持有人所属民航当局应组成技术支持团队对已报告的事件开展调查。如果经调查确认该持照人不再适合已批准的维修授权，该民航当局应向 JMM 和其他民航当局通报此结论。

#### 8.4 LAA-66 航空器维修人员执照持有人的确认

- (a) 如果一个民航当局需要确认其他民航当局批准的航空器维修人员执照持照人身份，附件 2 中指定的民航当局联系人应负责建立合作联系，提供相关支持。
- (b) 民航当局可接受的航空器维修人员执照持照人的信息确认方式可以是纸版或电子版形式，或者通过扫描二维码查询。

## 第九章 JMM 考察

### 9.1 目标

- (a) 对民航当局和认可机构考察的目的是为核实民航当局的监管情况和对合作安排及 JMP 规定的符合性，同时确保该行业有效贯彻执行并符合民航当局的要求。
- (b) 从民航当局获取与监管系统有关的更新信息。
- (c) 就民航当局的监管系统和认可单位的质量系统提出改进意见。

### 9.2 JMM 考察组的构成

- (a) JMM 考察组由在持续适航领域有经验的并熟悉 JMP 的民航当局官员或监察员组成。
- (b) 被考察的民航当局必须指定一名协调人，该人员作为考察期间唯一与考察组联系的人员，并负责协调推进各方面考察工作。

### 9.3 考察计划

- (a) 年度考察计划由 JMM 工作组发起指定，提交 JMM 指导委员会批准。然后，根据考察计划确定相关的 JMM 考察组和相应的民航当局协调人。
- (b) 为减少行政负担，JMM 考察应与 JMM 会议安排在一起举行。
- (c) 每次考察应审核民航当局持续适航监管系统、执照管理系统，并对认可单位进行适当抽查。

### 9.4 认可单位的抽样

- (a) JMM 考察组和被考察的民航当局在被考察的认可单位数量上



达成一致。

- ( b ) 被考察的民航当局可以推荐认可单位供 JMM 考察组采纳。单位选取没有特别标准，但使用 JMM 执行工作较多的单位会被优先选取。

## 9.5 考察流程

- ( a ) JMM 考察组需在计划考察日期前三个月成立。
- ( b ) 被考察的民航当局要指定一名协调人。自此时起，该协调人将作为与 JMM 考察组沟通的唯一联系人。
- ( c ) JMM 考察组首先考察民航当局。考察组按需审核以下项目：
  - ( i ) 新签发、续签、取消、收回、暂停的批准或证书样件；
  - ( ii ) 监管情况，包括已执行的常规审查的数量、审查发现问题的数量和类别、强制报告事件的数量和类别等；
  - ( iii ) 重大或具有代表性的审计发现问题和事件的案例研究；
  - ( iv ) 监管系统的任何变化以及任何计划将要采取的变化。
- ( d ) JMM 考察组在民航当局协调人陪同下对单位进行考察。通常，责任经理或质量经理作为单位代表介绍本单位基本信息，包括单位历史、业务情况、单位规模和人力资料状况、未来业务发展与 JMM 的关系等。
- ( e ) 接下来，JMM 考察组将考察单位厂房、单位雇佣的 LAA-66 航空器维修人员执照持有人的记录和和合作安排框架下的授权情况。单位应利用此机会展示一线工作如何遵守法规要求。
- ( f ) JMM 考察组将参照附录 1 的模板完成一份 JMM 考察报告。报告中将记录考察区域和任何发现问题。

## 第十章 民航当局调查

- 10.1 在有正当理由的情况下，民航当局(以下简称“LAA(调查)”)如需要对认可单位开展调查，应首先通知对该认可单位有管辖权的民航当局(以下简称“LAA(监管)”)。
- 10.2 LAA(监管)应将 LAA(调查)的调查意图通知相关单位。
- 10.3 LAA(调查)应向 LAA(监管)明确将采取的调查行动的过程和所需的协助。LAA(调查)可以要求 LAA(监管)代表其调查此事，也可以自行进行调查。在后一种情况下，在整个调查过程中，LAA(监管)应全程陪同 LAA(调查)。
- 10.4 调查结果应在 LAA(调查)和 LAA(监管)之间共享。
- 10.5 LAA(监管)应将调查结果通知被调查单位，并要求其提交整改措施建议，该措施要经 LAA(调查)批准后实施。
- 10.6 整改措施实施后，LAA(监管)应尽快将此情况通报 LAA(调查)。
- 10.7 只有在 LAA ( 调查 ) 对所实施的纠正措施满意后，此次调查才会被视为结束。
- 10.8 如果调查结果导致需采取任何强制措施，例如撤销或暂停民航当局对认可单位的批准，LAA(监督)也应通知 JMM。

## 第十一章 批准

JMP 第 5 版已经过当局审查，并由以下签署人批准:

日期: 2021 年 11 月 30 日

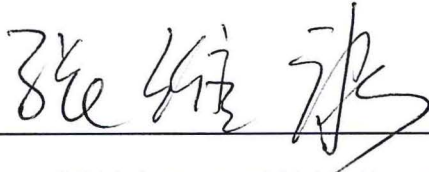
代表中国民用航空局签署



---

飞行标准司司长 韩光祖

代表中国香港特别行政区政府民航处签署



---

飞行标准及适航部署理适航标准总监 张维康

代表中国澳门特别行政区民航局签署



---

航空标准暨执照部代总监 蒋仲良

## 附录 1

JMM 考察报告

考察局方：

被考察单位：

考察产品/系统：

规章范围：             LAA-66         LAA-145         LAA-147

考察日期：

JMM 考察组成员：

组长姓名：

组员姓名：

民航当局：

民航当局：

组员姓名：

组员姓名：

民航当局：

民航当局：

组员姓名：

组员姓名：

民航当局：

民航当局：

民航当局协调员：

被考察单位人员：

姓名：

姓名：

职务：

职务：

姓名：

姓名：

职务：

职务：

姓名：

姓名：

职务：

职务：

注：任何情况下，JMM 考察组不得命令或建议将被考察民航当局已授予的批准项目进行暂停或吊销。

**1. 考察区域**

**2. 考察发现问题**

**3. 总体评估意见**

4. 说明

审查组长:

签字: \_\_\_\_\_

日期: \_\_\_\_\_

## 附录 2

民航当局联系人

以下联系人代表各自民航当局，负责协调与合作安排和 JMP 有关的日常事务。

<b>中国民用航空局</b>	
<b>姓名：</b>	樊建梅
<b>职务：</b>	主管监察员 飞行标准司持续适航维修处
<b>电话：</b>	(86) 10-64091463
<b>E-mail:</b>	<a href="mailto:fanjianmei_hb@caac.gov.cn">fanjianmei_hb@caac.gov.cn</a>

<b>香港特别行政区政府民航处</b>	
<b>姓名：</b>	李文
<b>职务：</b>	高级适航主任（标准） 飞行标准及适航部
<b>电话：</b>	(852) 2910 6199
<b>E-mail:</b>	<a href="mailto:sqli@cad.gov.hk">sqli@cad.gov.hk</a>

<b>澳门特别行政区民航局</b>	
<b>姓名：</b>	梁兆昌
<b>职务：</b>	安全主任（适航） 航空标准暨执照部
<b>电话：</b>	(853) 8796 4114
<b>E-mail：</b>	<a href="mailto:leoleong@aacm.gov.mo">leoleong@aacm.gov.mo</a>

以下管理层人员代表各自民航当局，负责合作安排和 JMP 政策的制定和管理。

<b>中国民用航空局</b>	
<b>姓名：</b>	薛世俊
<b>职务：</b>	副司长 飞行标准司
<b>电话：</b>	(86) 10-64091415
<b>E-mail：</b>	<a href="mailto:sj_xue@caac.gov.cn">sj_xue@caac.gov.cn</a>

<b>香港特别行政区政府民航处</b>	
<b>姓名：</b>	张维康
<b>职务：</b>	署理适航标准总监 飞行标准及适航部
<b>电话：</b>	(852) 2910 6031
<b>E-mail：</b>	<a href="mailto:ewhcheung@cad.gov.hk">ewhcheung@cad.gov.hk</a>

<b>澳门特别行政区民航局</b>	
<b>姓名：</b>	蒋仲良
<b>职务：</b>	代总监 航空标准暨执照部
<b>电话：</b>	(853) 8796 4114
<b>E-mail：</b>	<a href="mailto:johnsoncheong@aacm.gov.mo">johnsoncheong@aacm.gov.mo</a>