

Додаток 1
до Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і
обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до
виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу III)

Додаток 1 (Annex I)

Частина-М (Part-M)

Зміст

М.1. Загальні відомості

Розділ А - Технічні вимоги

Підчастина А - Загальні положення

М.А.101. Сфера застосування

Підчастина В - Обов'язки

М.А.201. Обов'язки

М.А.202. Звітування про події

Підчастина С - Підтримання льотної придатності

М.А.301. Завдання з підтримання льотної придатності

М.А.302. Програма технічного обслуговування повітряних суден

М.А.303. Директиви льотної придатності

М.А.304. Дані для модифікацій та ремонтів

М.А.305. Система записів про підтримання льотної придатності повітряних суден

М.А.306. Система технічних бортових журналів повітряних суден

М.А.307. Передача записів про підтримання льотної придатності повітряних суден

Підчастина D - Стандарти технічного обслуговування

М.А.401. Дані для технічного обслуговування

М.А.402. Виконання технічного обслуговування

М.А.403. Дефекти повітряного судна

Підчастина E - Компоненти

М.А.501. Класифікація та встановлення

М.А.502. Технічне обслуговування компонентів

М.А.503. Компоненти з обмеженим ресурсом та компоненти, що контролюються по напрацюванню / строку служби

М.А.504. Відокремлення компонентів

Підчастина F - Організація з технічного обслуговування

М.А.601. Сфера застосування

М.А.602. Заявка

М.А.603. Обсяг схвалення

М.А.604. Керівництво організації з технічного обслуговування

М.А.605. Виробничі площі та засоби

М.А.606. Вимоги до персоналу

М.А.607. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування та персонал з перегляду льотної придатності

М.А.608. Компоненти, обладнання та інструменти

М.А.609. Дані для технічного обслуговування

М.А.610. Замовлення на технічне обслуговування

М.А.611. Стандарти технічного обслуговування

М.А.612. Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

М.А.613. Сертифікат передачі до експлуатації компонента

М.А.614. Записи з технічного обслуговування та перегляду льотної придатності

М.А.615. Привілеї організації

М.А.616. Організаційні перегляди

М.А.617. Зміни у схваленій організації з технічного обслуговування

М.А.618. Підтримання схвалення

М.А.619. Недоліки

Підчастина G - Організація з управління підтриманням льотної придатності

М.А.701. Сфера застосування

М.А.702. Заявка

М.А.703. Обсяг схвалення

М.А.704. Керівництво з управління підтриманням льотної придатності

М.А.705. Виробничі площі та засоби

М.А.706. Вимоги до персоналу

М.А.707. Персонал з перегляду льотної придатності

М.А.708. Управління підтриманням льотної придатності

М.А.709. Документація

М.А.710. Перегляд льотної придатності

М.А.711. Привілеї організації

М.А.712. Система якості

М.А.713. Зміни у схваленій організації з управління підтриманням льотної придатності

М.А.714. Ведення записів

М.А.715. Підтримання схвалення

М.А.716. Недоліки

Підчастина Н - Сертифікат передачі до експлуатації (CRS)

М.А.801. Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

М.А.802. Сертифікат передачі до експлуатації компонента

М.А.803. Уповноваження пілота-власника

Підчастина І - Сертифікат перегляду льотної придатності

М.А.901. Перегляд льотної придатності повітряного судна

М.А.902. Чинність сертифіката перегляду льотної придатності

М.А.903. Передача реєстрації повітряного судна у межах ЄС

М.А.904. Перегляд льотної придатності повітряного судна, що імпортується до ЄС

М.А.905. Недоліки

Розділ В - Процедура для компетентних органів

Підчастина А - Загальні положення

М.В.101. Сфера застосування

М.В.102. Компетентний орган

М.В.103. Недоліки та примусові заходи - особи

М.В.104. Ведення записів

М.В.105. Взаємний обмін інформацією

Підчастина В - ОБОВ'ЯЗКИ

М.В.201. Обов'язки

М.В.202. Надання інформації Агентству

Підчастина С - Підтримання льотної придатності

М.В.301. Програма технічного обслуговування повітряного судна

М.В.302. Звільнення

М.В.303. Моніторинг підтримання льотної придатності повітряних суден

М.В.304. Припинення, зупинення та обмеження

М.В.305. Система технічних бортових журналів повітряних суден

Підчастина D - Стандарти технічного обслуговування

Підчастина Е - Компоненти

Підчастина F - Організація з технічного обслуговування

М.В.601. Заявка

М.В.602. Первинне схвалення

М.В.603. Видача схвалення

М.В.604. Постійний нагляд

М.В.605. Недоліки

М.В.606. Зміни

М.В.607. Припинення, зупинення та обмеження схвалення

Підчастина G - Організація з управління підтриманням льотної придатності

М.В.701. Заявка

М.В.702. Первинне схвалення

М.В.703. Видача схвалення

М.В.704. Постійний нагляд

М.В.705. Недоліки

М.В.706. Зміни

М.В.707. Припинення, зупинення та обмеження схвалення

Підчастина H - Сертифікат передачі до експлуатації (CRS)

Підчастина I - Сертифікат перегляду льотної придатності

М.В.901. Оцінка рекомендацій

М.В.902. Перегляд льотної придатності компетентним органом

М.В.903. Недоліки

М.В.904. Обмін інформацією

Доповнення I. Договір з управління підтриманням льотної придатності

Доповнення II. Сертифікат дозволеної передачі - Форма 1 EASA

Доповнення III. Сертифікат перегляду льотної придатності - Форма 15 EASA

Доповнення IV. Система класів та рейтингів, що використовується для схвалення організацій з технічного обслуговування, на які є посилення в підчастині F додатка 1 (Part-M) та додатку 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

Доповнення V. Сертифікат організації з технічного обслуговування відповідно до підчастини F додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил - Форма 3-MF EASA

Доповнення VI. Сертифікат організації з управління підтриманням льотної придатності відповідно до підчастини G додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил - Форма 14-MG EASA

Доповнення VII. Складні завдання з технічного обслуговування

Доповнення VIII. Обмежене технічне обслуговування, яке виконує пілот-власник

M.1. Загальні відомості

Для потреб цього додатка (Part-M) компетентним органом є:

1. для здійснення нагляду за підтриманням льотної придатності окремого повітряного судна і видачі сертифікатів перегляду льотної придатності - уповноважений орган з питань цивільної авіації.

2. для здійснення нагляду за організацією з технічного обслуговування, як визначено у підчастині F розділу A цього додатка:

(i) уповноважений орган з питань цивільної авіації;

(ii) Агентство, якщо організація розташована в третій країні.

3. для схвалення програм технічного обслуговування повітряних суден (AMP), один з наступних:

(i) уповноважений орган з питань цивільної авіації;

(ii) Не застосовується.

4. для здійснення нагляду за організацією з управління підтриманням льотної придатності, як визначено у підчастині G розділу A цього додатка (Part-M):

(i) уповноважений орган з питань цивільної авіації;

(ii) Не застосовується;

(iii) Агентство, якщо організація розташована в третій країні.

Розділ А - Технічні вимоги

Підчастина А - Загальні положення

M.A.101. Сфера застосування

Цей розділ встановлює заходи, що необхідно вжити для підтримання льотної придатності повітряних суден, включаючи технічне обслуговування. Він також визначає умови, яким мають відповідати особи чи організації, залучені до цієї діяльності.

Підчастина В - Обов'язки

М.А.201. Обов'язки

(а) Власник є відповідальним за підтримання льотної придатності повітряного судна і зобов'язаний здійснювати політ за умови, що всі наступні вимоги виконані:

(1) повітряне судно підтримується у стані льотної придатності;

(2) будь-яке експлуатаційне та аварійне обладнання на повітряне судно встановлено правильно та є придатним для експлуатації або ж на ньому чітко зазначено, що воно є непридатним для експлуатації;

(3) сертифікат льотної придатності є чинним;

(4) технічне обслуговування повітряного судна здійснюється відповідно до програми технічного обслуговування, визначеної у М.А.302 цього додатка.

(b) У разі передачі повітряного судна у лізинг, обов'язки власника переходять до орендаря, якщо:

1. орендар зазначений у реєстраційному посвідченні, або

2. деталізовано у договорі лізингу.

Посилання на "власника", що робляться у цьому додатку (Part-M), включають посилання на власника чи орендаря (залежно від обставин).

(c) Будь-яка особа чи організація, що виконує технічне обслуговування, є відповідальною за виконані завдання.

(d) Командир повітряного судна або якщо повітряне судно використовується авіаперевізниками - експлуатант, є відповідальним за задовільне виконання передпольотного огляду. Цей огляд повинен проводити пілот або інша кваліфікована особа, але його не обов'язково має проводити схвалена організація з технічного обслуговування або персонал, який засвідчує технічне обслуговування.

(e) У випадку повітряного судна, що використовується авіаперевізниками, експлуатант є відповідальним за підтримання льотної придатності повітряного судна, що експлуатується ним, і має:

(1) забезпечити виконання польотів лише за умови відповідності вимогам, зазначеним у підпункті (а) цього пункту;

(2) вжити необхідних заходів для забезпечення свого схвалення як організації з управління підтриманням льотної придатності (САМО) відповідно до додатка 5с (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил або підчастини G цього додатка (Part-M) у складі сертифіката експлуатанта для повітряних

суден, що він експлуатує;

(3) вжити необхідних заходів для забезпечення свого схвалення відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил або укласти договір у письмовій формі відповідно до САМО.А.315 (с) додатка 5с (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил або М.А.708 (с) цього додатка (Part-M) з організацією, що схвалена відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

(f) Для оснащених двигуном повітряних суден складної конструкції, що використовуються у комерційній спеціалізованій експлуатації, у комерційній експлуатації повітряного транспорту, іншої ніж тої, що виконується авіаперевізниками, або комерційними затвердженими організаціями з підготовки пілотів (АТО) та задекларованими навчальними організаціями (DTO), зазначених в авіаційних правилах України, експлуатант має переконатися, що:

(1) польоти виконуються лише за умови відповідності вимогам, зазначеним у підпункті (а) цього пункту;

(2) завдання, пов'язані з підтриманням льотної придатності, виконуються організацією з управління підтриманням льотної придатності, схваленою відповідно до додатка 5с (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил або підчастини G цього додатка (Part-M); якщо експлуатант не схвалений як організація з управління підтриманням льотної придатності відповідно до додатка 5с (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил або підчастини G цього додатка (Part-M), він має укласти договір у письмовій формі стосовно виконання таких завдань відповідно до доповнення I до цього додатка (Part-M) з організацією, схваленою відповідно до додатка 5с (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил або підчастини G цього додатка (Part-M);

(3) організація з управління підтриманням льотної придатності, визначена у підпункті (f) (2) цього пункту, схвалена відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил як організація, що має право видавати схвалення для технічного обслуговування повітряних суден та компонентів для їх подальшого встановлення, або організація з управління підтриманням льотної придатності уклала договір у письмовій формі відповідно до САМО.А.315 (с) додатка 5с (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил або М.А.708 (с) цього додатка (Part-M) з організаціями, схваленими відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

(g) Для оснащених двигуном повітряних суден складної конструкції, не включених до підпункту (е) або (f) цього пункту, власник має переконатися, що:

(1) польоти виконуються лише за умови відповідності вимогам, зазначеним у підпункті (а) цього пункту;

(2) завдання, пов'язані з підтриманням льотної придатності, виконуються організацією з управління підтриманням льотної придатності, схваленою відповідно до додатка 5с (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил або підчастини G цього додатка (Part-M); якщо власник не схвалений як організація з управління підтриманням льотної придатності відповідно до додатка 5с (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил або підчастини G цього додатка (Part-M), він має укласти договір у письмовій формі стосовно виконання таких завдань відповідно до доповнення I до цього додатка (Part-M) з організацією, схваленою відповідно до додатка 5с (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил або підчастини G цього додатка (Part-M);

(3) організація з управління підтриманням льотної придатності, визначена у підпункті (g) (2) цього пункту, схвалена відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил як організація, що має право видавати схвалення для технічного обслуговування повітряних суден та компонентів для їх подальшого встановлення, або організація з управління підтриманням льотної придатності уклала договір у письмовій формі відповідно до

САМО.А.315 (с) додатка 5с (Part-САМО) до цих Авіаційних правил або М.А.708 (с) цього додатка (Part-М) з організаціями, схваленими відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

(h) Для повітряних суден, які не класифіковані як оснащені двигуном повітряні судна складної конструкції, що використовуються у комерційній спеціалізованій експлуатації або у комерційній експлуатації повітряного транспорту, іншої ніж тої, що виконується авіаперевізниками, або комерційними затвердженими організаціями з підготовки пілотів (АТОs) та комерційними задекларованими навчальними організаціями (DТO), зазначених в авіаційних правилах України, експлуатант має переконатися, що:

(1) польоти виконуються лише за умови відповідності вимогам, зазначеним у підпункті (а) цього пункту;

(2) завдання, пов'язані з підтриманням льотної придатності, виконуються організацією з управління підтриманням льотної придатності, схваленою відповідно до додатка 5с (Part-САМО) до цих Авіаційних правил або підчастини G цього додатка (Part-М), або комбінованою організацією з льотної придатності, схваленою відповідно до додатка 5d (Part-САО) до цих Авіаційних правил; якщо експлуатант не схвалений як організація з управління підтриманням льотної придатності відповідно до додатка 5с (Part-САМО) до цих Авіаційних правил або підчастини G цього додатка (Part-М), або як комбінована організація з льотної придатності відповідно до додатка 5d (Part-САО) до цих Авіаційних правил, він має укласти договір у письмовій формі відповідно до доповнення I до цього додатка (Part-М) з організацією з управління підтриманням льотної придатності, схваленої відповідно до додатка 5с (Part-САМО) до цих Авіаційних правил або підчастини G цього додатка (Part-М), або комбінованою організацією з льотної придатності, схваленої відповідно до додатка 5d (Part-САО) до цих Авіаційних правил.

(3) організація з управління підтриманням льотної придатності або комбінована організація з льотної придатності, визначені у підпункті (h) (2) цього пункту, схвалена відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил або підчастини F цього додатка (Part-М) або як комбінована організація з льотної придатності з привілеями на виконання технічного обслуговування, або організація з управління підтриманням льотної придатності або комбінована організація з льотної придатності уклала договір у письмовій формі з організаціями, схваленими відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або відповідно до підчастини F цього додатка (Part-М), або додатка 5d (Part-САО) до цих Авіаційних правил з привілеями на виконання технічного обслуговування.

(i) Для повітряних суден, які не класифіковані як оснащені двигуном повітряні судна складної конструкції, не включені в підпункт (е) та (h) цього пункту, або які використовуються для обмеженої експлуатації, власник має переконатися, що політ здійснюється лише за умови виконання вимог, зазначених у підпункті (а) цього пункту. Для цього власник має:

(1) передати виконання завдань з підтримання льотної придатності, зазначених в М.А.301 цього додатка, організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованій організації з льотної придатності за договором у письмовій формі, укладеним відповідно до доповнення I до цього додатка (Part-М); або

(2) самостійно виконувати ці завдання; або

(3) самостійно виконувати ці завдання, крім завдань з розробки та опрацювання схвалення програми технічного обслуговування повітряного судна, лише якщо ці завдання виконуються організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності через укладання обмеженого договору відповідно до М.А.302 цього додатка.

(j) Для визначення відповідності цьому додатку (Part-M) власник/експлуатант має забезпечити доступ будь-якій особі, уповноваженій компетентним органом, до будь-яких його виробничих площ та засобів, повітряних суден або документів, пов'язаних з його діяльністю, включаючи будь-яку діяльність, що передана за субпідрядом.

(k) Зарезервовано.

М.А.202. Звітування про події

(a) Не виключаючи вимоги щодо звітування, визначені в додатках 2 (Part-145), 5с (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, будь-яка особа чи організація, що є відповідальною згідно з М.А.201 цього додатка, має повідомити про будь-який виявлений стан повітряного судна чи компонента, що загрожує безпеці польотів:

(1) компетентний орган, призначений державою реєстрації повітряного судна, та, якщо відрізняється від держави реєстрації, компетентний орган, призначений державною-членом експлуатанта;

(2) організацію, що є відповідальною за типову конструкцію чи за конструкцію згідно з додатковим сертифікатом типу.

(b) Звіти, зазначені в підпункті (a) цього пункту, надсилаються у порядку, встановленому компетентним органом, зазначеним в підпункті (a) цього пункту, і мають містити всю відповідну інформацію щодо такого стану, відомою особі чи організації, що надсилає звіт.

(c) Якщо технічне обслуговування або перегляд льотної придатності повітряного судна виконується відповідно до письмового договору, особа або організація, відповідальна за таку діяльність, також має повідомляти про будь-який стан, зазначений в підпункті (a), власника та експлуатанта повітряного судна, а в іншому випадку - відповідну організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності.

(d) Особа або організація мають надавати звіти, зазначені в підпунктах (a) та (c) цього пункту, якомога скоріше, але не пізніше 72 годин з моменту виявлення особою чи організацією стану, якого стосується звіт, крім випадку, коли цьому перешкоджають виняткові обставини.

(e) Особа або організація мають надавати звіт про подальші дії, який містить детальну інформацію щодо дій, яких мають намір вжити ця особа або організація для попередження виникнення схожих подій у майбутньому, як тільки такі дії будуть визначені. Звіт про подальші дії надсилається за формою та у порядку, встановленому компетентним органом.

Підчастина С - Підтримання льотної придатності

М.А.301. Завдання з підтримання льотної придатності

Підтримання льотної придатності повітряного судна і працездатність експлуатаційного та аварійного обладнання мають забезпечуватися шляхом:

(a) проведення передпольотних оглядів;

- (b) усунення відповідно до даних, наведених у М.А.304 та М.А.401 цього додатка (як застосовно), будь-якого дефекту або пошкодження, що впливає на безпеку експлуатації, враховуючи перелік мінімального обладнання (MEL) та перелік відхилень конфігурації (якщо застосовно);
- (c) виконання всього обсягу робіт з технічного обслуговування відповідно до програми технічного обслуговування повітряного судна, зазначеної у М.А.302 цього додатка;
- (d) передачі до експлуатації усього технічного обслуговування відповідно до підчастини Н цього додатка;
- (e) проведення аналізу ефективності схваленої програми технічного обслуговування повітряного судна, зазначеної у М.А.302 цього додатка, для всіх оснащених двигуном повітряних суден складної конструкції або повітряних суден, що використовуються авіаперевізниками;
- (f) виконання будь-якої застосовної:
 - (i) директиви льотної придатності (AD);
 - (ii) експлуатаційної директиви, що впливає на підтримання льотної придатності;
 - (iii) вимоги щодо підтримання льотної придатності, встановленої Агентством;
 - (iv) заходів, негайне виконання яких вимагається компетентним органом у зв'язку з виникненням проблеми з безпекою польотів;
- (g) виконання модифікацій і ремонтів відповідно до М.А.304 цього додатка;
- (h) надання командирі повітряного судна або у випадку авіаперевізників - експлуатанту, звіту про масу і центрування, що визначає поточну конфігурацію повітряного судна;
- (i) проведення контрольних польотів, пов'язаних з технічним обслуговуванням (за потреби).

М.А.302. Програма технічного обслуговування повітряних суден

- (a) Технічне обслуговування кожного повітряного судна має виконуватися відповідно до програми технічного обслуговування повітряного судна.
- (b) Програма технічного обслуговування повітряного судна та будь-які подальші зміни до неї мають бути схвалені компетентним органом.
- (c) Якщо управління підтриманням льотної придатності повітряного судна здійснює організація з управління підтриманням льотної придатності або комбінована організація з льотної придатності, або за наявності укладеного відповідно до М.А.201 (i) (1) цього додатка обмеженого договору між власником та організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності, програма технічного обслуговування повітряного судна та зміни до неї можуть бути схвалені шляхом процедури непрямого схвалення.

У такому разі процедура непрямого схвалення має бути встановлена організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності як частина Керівництва з управління підтриманням льотної придатності (CAME), зазначеного у

САМО.А.300 додатка 5с (Part-САМО) до цих Авіаційних правил або М.А.704 цього додатка (Part-М), або як частина Комбінованого керівництва з льотної придатності (CAE), зазначеного в CAO.А.025 додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, та має бути схвалена компетентним органом, який є відповідальним за діяльність цієї організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності.

(d) Програма технічного обслуговування повітряного судна має демонструвати відповідність:

(1) інструкціям, виданим компетентним органом;

(2) інструкціям з підтримання льотної придатності:

(i) виданим утримувачами сертифіката типу, обмеженого сертифіката типу, додаткового сертифіката типу, схвалень головних ремонтів конструкції, схвалень за європейським технічним стандартом (ETSO) або будь-якого іншого доречного схвалення, виданого відповідно до вимог Part-21;

(ii) включеним до сертифікаційних специфікацій, на які посилається 21.А.90В або 21.А.431В Part-21 (якщо застосовно).

(3) Зарезервовано.

(e) Шляхом відступу від підпункту (d) цього пункту, власник або організація, яка управляє підтриманням льотної придатності повітряного судна, може відхилитися від інструкцій, зазначених в підпункті (d) (2) цього пункту, та запропонувати збільшені інтервали в програмі технічного обслуговування повітряного судна, базуючись на даних, отриманих при суттєвих переглядах, виконаних відповідно до підпункту (h). При збільшенні інтервалів виконання завдань, пов'язаних із безпекою польотів, не дозволяється непряме схвалення. Власник або організація, яка управляє підтриманням льотної придатності повітряного судна, може також запропонувати додаткові інструкції в програмі технічного обслуговування повітряного судна.

(f) Програма технічного обслуговування повітряного судна має містити детальну інформацію щодо всього обсягу робіт з технічного обслуговування, що має виконуватися, включаючи періоди та будь-які особливі завдання, пов'язані з типом та особливостями експлуатації.

(g) У випадку оснащених двигуном повітряних суден складної конструкції, якщо програма технічного обслуговування повітряного судна базується на логіці робочої групи з питань управління технічним обслуговуванням (MSG) або технічної експлуатації до відмови, програма технічного обслуговування повітряного судна має включати програму надійності.

(h) Програма технічного обслуговування повітряного судна має підлягати періодичним переглядам та відповідно оновлюватись, коли необхідно. Ці перегляди мають гарантувати, що програма технічного обслуговування повітряного судна продовжує бути в актуальному стані та чинною щодо досвіду експлуатації та інструкцій компетентного органу, беручи до уваги нові або модифіковані інструкції з технічного обслуговування, видані утримувачами сертифіката типу та додаткового сертифіката типу або будь-якою іншою організацією, яка публікує ці дані відповідно до Part-21.

М.А.303. Директиви льотної придатності

Будь-яка застосовна директива льотної придатності має бути виконана відповідно до вимог такої директиви льотної придатності, якщо інше не передбачено Агентством.

М.А.304. Дані для модифікацій та ремонтів

Особа або організація, що виконує ремонт повітряного судна або компонента, має оцінити будь-яке пошкодження. Модифікації і ремонти мають виконуватися із використанням наступних даних (як застосовно):

- (a) даних, схвалених Агентством;
- (b) даних, схвалених організацією-розробником, яка відповідає вимогам Part-21;
- (c) даних, що містяться у вимогах, зазначених у 21.A.90B або 21.A.431B Part-21.

М.А.305. Система записів з підтримання льотної придатності повітряних суден

(a) Після завершення будь-яких робіт з технічного обслуговування до системи записів з підтримання льотної придатності повітряних суден якомога швидше, але не пізніше ніж через 30 днів після дня завершення будь-якого технічного обслуговування, має вноситися сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна, який вимагається М.А.801 цього додатка або 145.A.50 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

(b) Система записів з підтримання льотної придатності повітряного судна має складатися з:

1. дати запису, загального експлуатаційного напруцювання повітряного судна, двигуна(ів) та/або повітряного(их) гвинта(ів) у застосовному параметрі;
2. записів з підтримання льотної придатності повітряного судна, описаних в підпунктах (c) та (d) цього пункту, разом із підтвердними детальними записами з технічного обслуговування, що описані в підпункті (e) цього пункту;
3. технічного бортового журналу повітряного судна, якщо вимагається у М.А.306 цього додатка.

(c) Записи з підтримання льотної придатності повітряного судна мають містити поточний звіт про масу та центрування та поточний статус:

1. директив льотної придатності та заходів, обов'язкове виконання яких визначено компетентним органом як негайна відповідь на проблему, пов'язану з безпекою польотів;
2. модифікацій та ремонтів;
3. виконання програми технічного обслуговування повітряного судна;
4. відкладених робіт з технічного обслуговування та відкладених усунень дефектів.

(d) Записи з підтримання льотної придатності повітряного судна мають містити поточний статус конкретних компонентів:

1. частин з обмеженим ресурсом, включаючи напрацювання кожної відповідної частини відносно застосовного параметру обмеження льотної придатності; та
 2. компоненти з періодичним контролем, включаючи напрацювання відповідних компонентів у застосовному параметрі з останнього виконаного планового технічного обслуговування, як зазначено у програмі технічного обслуговування повітряного судна.
- (е) Власник або експлуатант мають впровадити систему зберігання наступних документів та даних у формі, прийнятній для компетентного органу, та протягом періодів, зазначених нижче:
1. система технічних бортових журналів повітряних суден: технічний бортовий журнал або інші дані, еквівалентні за обсягом та повнотою, що охоплюють 36-місячний період з останнього внесення даних,
 2. сертифікати передачі до експлуатації та детальні записи з технічного обслуговування:
 - (i) які демонструють відповідність директивам льотної придатності та заходам, обов'язкове виконання яких визначено компетентним органом як негайна відповідь на проблему, пов'язану з безпекою польотів, що застосовні до повітряного судна, двигуна(ів), повітряного(их) гвинта(ів) та встановлених на них компонентів (як застосовно) - до того часу, коли інформація, яка в них міститься, не буде замінена еквівалентною за обсягом та повнотою новою інформацією, але не менше ніж 36 місяців;
 - (ii) які демонструють відповідність застосовним даним згідно з М.А.304 цього додатка для поточних модифікацій та ремонтів повітряного судна, двигуна(ів), повітряного(их) гвинта(ів) та будь-яких компонентів при наявності обмежень льотної придатності; та
 - (iii) усього планового технічного обслуговування або іншого технічного обслуговування, що вимагається для підтримання льотної придатності повітряного судна, двигуна(ів), повітряного(их) гвинта(ів), як застосовно, до того часу, коли інформація, яка в них міститься, не буде замінена еквівалентною за обсягом та повнотою новою інформацією, але не менше ніж 36 місяців.
 3. дані, специфічні для певних компонентів:
 - (i) записи щодо історії експлуатації кожної частини з обмеженим ресурсом, на основі яких визначається поточний статус відповідності обмеженням льотної придатності;
 - (ii) сертифікат передачі до експлуатації та детальні записи з технічного обслуговування щодо виконання будь-якого планового технічного обслуговування або будь-якого наступного позапланового технічного обслуговування усіх частин з обмеженим ресурсом та компонентів з періодичним контролем - принаймні доки це планове технічне обслуговування не було замінено наступним плановим технічним обслуговуванням, аналогічним за обсягом і повнотою робіт, але не менше ніж 36 місяців;
 - (iii) сертифікат передачі до експлуатації та твердження щодо прийняття власником будь-якого компоненту, що встановлений на повітряне судно ELA2 без Форми 1 EASA відповідно до підпункту (с) 21.A.307 Part-21 - принаймні протягом 36 місяців.
 4. періоди зберігання, якщо повітряне судно назавжди було знято з експлуатації:

- (i) дані, що вимагаються підпунктом (b) (1) цього пункту стосовно повітряного судна, двигуна(ів) та повітряного(их) гвинта(ів) - принаймні протягом 12 місяців;
- (ii) останній чинний статус та звіти, зазначені в підпункті (c) та (d) цього пункту - принаймні протягом 12 місяців; та
- (iii) останній(і) сертифікат(и) передачі до експлуатації та детальні записи з технічного обслуговування, зазначені в підпункті (e) (2) (ii) та (e) (3) (i) цього пункту - принаймні протягом 12 місяців.
- (f) Особа або організація, що є відповідальною за управління завданнями з підтримання льотної придатності відповідно до М.А.201 цього додатка, має виконувати вимоги стосовно системи записів з підтримання льотної придатності повітряних суден та надавати ці записи компетентному органу за вимогою.
- (g) Усі дані, що вносяться до системи записів з підтримання льотної придатності повітряних суден, мають бути чіткими і точними. Якщо потрібно виправити запис, виправлення має вноситися так, щоб первинний запис було добре видно.

М.А.306. Система технічних бортових журналів повітряних суден

(a) Додатково до вимог М.А.305 цього додатка, для комерційної експлуатації повітряного транспорту, комерційної спеціалізованої експлуатації та експлуатації комерційної організації з підготовки пілотів або комерційної задекларованої навчальної організації, експлуатант має використовувати систему технічних бортових журналів, яка містить таку інформацію для кожного повітряного судна:

1. інформацію щодо кожного польоту, яка необхідна, щоб гарантувати підтримання безпеки польотів, та
2. поточний сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна, та
3. поточну заяву щодо статусу технічного обслуговування щодо планового та позапланового технічного обслуговування повітряного судна, що має бути виконано наступним, за винятком випадків, коли компетентний орган може погодити зберігання заяви щодо технічного обслуговування в будь-якому іншому місці, та
4. всі відкладені усунення наявних дефектів, які впливають на експлуатацію повітряного судна, та
5. будь-які необхідні інструкції щодо підтримки технічного обслуговування.

(b) Первинне видання системи технічних бортових журналів повітряних суден має схвалюватися компетентним органом, зазначеним у САМО.А.105 додатка 5с (Part-САМО) до цих Авіаційних правил, або М.1 цього додатка, або CAO.1 (1) додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил (як застосовно). Будь-яка подальша зміна до цієї системи має управлятися відповідно до САМО.А.300 (c) додатка 5с (Part-САМО), або М.А.704 (b) та (c) цього додатка, або CAO.А.025 (c) додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил.

М.А.307. Передача записів з підтримання льотної придатності повітряного судна

(а) У тому разі, якщо повітряне судно назавжди передається від одного власника чи експлуатанта до іншого, власник або експлуатант, що передає повітряне судно, має також забезпечити передачу записів з підтримання льотної придатності, визначених М.А.305 цього додатка, та (якщо застосовно) систему технічних бортових журналів, передбачену М.А.306 цього додатка.

(b) У тому разі, якщо власник укладає договір з організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності на виконання завдань з управління підтриманням льотної придатності, власник має забезпечити передачу записів з підтримання льотної придатності, визначених М.А.305 цього додатка, такій договірній організації.

(с) Строки зберігання записів, визначені у підпункті (е) М.А.305 цього додатка, мають продовжувати застосовуватися до нового власника, експлуатанта, організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності.

Підчастина D - Стандарти технічного обслуговування

М.А.401. Дані для технічного обслуговування

(а) Особа чи організація, які виконують технічне обслуговування повітряного судна, повинні мати доступ та використовувати тільки застосовні чинні дані для технічного обслуговування під час виконання технічного обслуговування, включаючи модифікації та ремонти.

(b) Для цілей цього додатка (Part-M) застосовні дані для технічного обслуговування є:

1. будь-яка застосовна вимога, процедура, стандарт або інформація, видана компетентним органом або Агентством,
2. будь-яка застосовна директива льотної придатності,
3. застосовні інструкції з підтримання льотної придатності, видані утримувачами сертифіката типу, утримувачами додаткових сертифікатів типу та будь-якою іншою організацією, яка опубліковує ці дані відповідно до Part-21,
4. будь-які застосовні дані, видані відповідно до підпункту (d) 145.A.45 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

(с) Особа чи організація, які виконують технічне обслуговування повітряного судна, мають забезпечити, що всі застосовні дані для технічного обслуговування є чинними та постійно доступними для використання за потреби. Ця особа чи організація мають запровадити для використання систему робочих карток чи робочих відомостей і повинна або вносити точні дані для технічного обслуговування у такі робочі картки чи робочі відомості, або робити точні посилання на конкретне (конкретні) завдання з технічного обслуговування, що містяться у таких даних для технічного обслуговування.

М.А.402. Виконання технічного обслуговування

Будь-яка особа або організація, що виконує технічне обслуговування, за винятком технічного обслуговування, що виконується організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, має:

- (a) бути кваліфікованою для виконання завдань відповідно до вимог цього додатка;
- (b) переконатися, що зона, у якій виконуються роботи з технічного обслуговування, добре облаштована та очищена від сміття та забруднень;
- (c) використовувати методи, техніки, стандарти та інструкції, визначені даними для технічного обслуговування М.А.401 цього додатка;
- (d) використовувати інструменти, обладнання та матеріали, визначені даними для технічного обслуговування М.А.401 цього додатка. За потреби інструменти та обладнання мають контролюватися і калібруватися відповідно до офіційно визнаного стандарту;
- (e) переконатися, що технічне обслуговування виконується з дотриманням усіх обмежень зовнішнього середовища, визначених даними для технічного обслуговування М.А.401 цього додатка;
- (f) переконатися, що використовуються належні виробничі площі та засоби у разі виникнення несприятливих погодних умов або у разі тривалого технічного обслуговування;
- (g) переконатися, що ризик виникнення багаторазових помилок під час виконання технічного обслуговування та ризик повторення помилок під час виконання ідентичних завдань з технічного обслуговування мінімізовано;
- (h) переконатися, що після виконання будь-яких критичних завдань з технічного обслуговування впроваджено метод виявлення помилок, та
- (i) після завершення робіт з технічного обслуговування провести загальну перевірку, щоб переконатися, що з повітряного судна чи компонента вилучено усі інструменти, обладнання та будь-які інші сторонні частини або матеріали, а також з метою встановлення на своє місце всіх панелей доступу, що були зняті.

М.А.403. Дефекти повітряного судна

- (a) Будь-який дефект повітряного судна, що істотно загрожує безпеці польотів, має бути усунений до наступного польоту.
- (b) Рішення про те, чи істотно загрожує дефект повітряного судна безпеці польотів, та про те, коли та яка дія з усунення дефекту має бути виконана до наступного польоту, а яке усунення дефекту може бути відкладене, приймає лише уповноважений персонал, який засвідчує технічне обслуговування відповідно до підпунктів (b)1 та (b)2 М.А.801, підпунктів (c) та (d) М.А.801 цього додатка або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, використовуючи дані для технічного обслуговування М.А.401 цього додатка. Проте це не застосовується у випадку, коли пілот або уповноважений персонал, який засвідчує технічне обслуговування, використовує мінімальний перелік обладнання (MEL).
- (c) Будь-який дефект повітряного судна, що не загрожує істотно безпеці польотів, має бути усунений якомога скоріше після дати, коли цей дефект повітряного судна було виявлено вперше, і в будь-яких межах, визначених у даних для технічного обслуговування або мініальному переліку обладнання (MEL).
- (d) Будь-який дефект, що не був усунений до польоту, має бути записаний у системі записів з підтримання льотної придатності повітряного судна, зазначеній в М.А.305 цього додатка, або, якщо застосовно, у системі технічних бортових журналів повітряного судна, зазначеній у М.А.306 цього додатка.

Підчастина Е - Компоненти

М.А.501. Класифікація та встановлення

(а) Усі компоненти мають класифікуватися за наступними критеріями:

(1) компоненти, які перебувають у задовільному стані, передані до експлуатації за Формою 1 EASA або її еквівалентом та промарковані відповідно до глави Q Part-21, якщо інше не передбачено Part-21, цим додатком (Part-M), або додатком 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил;

(2) компоненти, непридатні до експлуатації, які мають зберігатися відповідно до вимог цих Авіаційних правил;

(3) компоненти, класифіковані як невідновлювальні, оскільки вони вичерпали свій обов'язковий ресурс або мають дефект, що не підлягає ремонту;

(4) стандартні частини, що використовуються на повітряному судні, двигуні, повітряному гвинті або іншому компоненті повітряного судна, якщо зазначені в даних для технічного обслуговування та супроводжуються доказами відповідності, які можна відстежити до застосовного стандарту;

(5) матеріали, як сировинні, так і витратні, що використовуються в процесі технічного обслуговування, коли організація переконана, що матеріал відповідає необхідній специфікації та має відповідну відстежуваність. Усі матеріали мають супроводжуватися документацією, з якої чітко випливає, що вона стосується конкретного матеріалу, і яка містить заяву про відповідність специфікації, а також вказує на джерело виробника та постачальника.

(b) Компоненти, стандартні частини та матеріали мають встановлюватися на повітряне судно або компонент, лише якщо вони перебувають у задовільному стані, належать до однієї з категорій, перелічених в підпункті (а) цього пункту, та якщо застосовні дані для технічного обслуговування визначають конкретний компонент, стандартну частину або матеріал.

М.А.502 Технічне обслуговування компонентів

(а) Технічне обслуговування компонентів має виконуватися організаціями з технічного обслуговування, схваленими відповідно до вимог підчастини F цього додатка (Part-M), або додатка 2 (Part-145), або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

(b) Шляхом відступу від підпункту (а) цього пункту у разі, коли компонент встановлено на повітряне судно, технічне обслуговування такого компоненту може виконуватися організацією з технічного обслуговування, схваленою на виконання технічного обслуговування повітряного судна відповідно до підчастини F цього додатка (Part-M), або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, або персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, визначеним у М.А.801 (b) (1) цього додатка. Таке технічне обслуговування має виконуватися відповідно до даних для технічного обслуговування повітряного судна або відповідно до даних для технічного обслуговування компонента, якщо погоджено компетентним органом. Така організація з технічного обслуговування з рейтингом щодо повітряного судна або персонал, який засвідчує технічне обслуговування, може тимчасово зняти цей компонент для виконання технічного обслуговування, якщо це необхідно для покращення доступу до компонента, за винятком, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового технічного обслуговування. Технічне обслуговування компоненту, що виконується відповідно до цього підпункту, не надає права видачі

сертифіката дозволеної передачі (Форма 1 EASA) та має бути віднесено до вимог передачі повітряного судна до експлуатації, що визначені у М.А.801 цього додатка.

(с) Шляхом відступу від підпункту (а) цього пункту у разі, коли компонент встановлено на двигун або допоміжну силову установку (ДСУ), технічне обслуговування такого компоненту може виконуватися організацією з технічного обслуговування, схваленою на виконання технічного обслуговування двигуна відповідно до підчастини F цього додатка (Part-M), або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил. Таке технічне обслуговування має виконуватися відповідно до даних для технічного обслуговування двигуна або допоміжної силової установки або відповідно до даних для технічного обслуговування компонента, якщо погоджено компетентним органом. Така організація, що має рейтинг В, може тимчасово зняти цей компонент для виконання технічного обслуговування, якщо це необхідно для покращення доступу до компонента, за винятком, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового технічного обслуговування.

Підпункти (а) - (с) цього пункту не мають застосовуватися до компонентів, зазначених в 21.A.307 (с) Part-21.

(d) Технічне обслуговування компонентів, зазначених в 21.A.307 (с) Part-21, якщо компонент встановлено на повітряне судно або тимчасово знято для покращення доступу, має виконуватися організацією з технічного обслуговування, схваленою на виконання технічного обслуговування повітряного судна відповідно до підчастини F цього додатка (Part-M), або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил (як застосовно), персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, зазначений в М.А.801 (b) (1) цього додатка, або пілотом-власником, зазначеним в М.А.801 (b) (2) цього додатка. Технічне обслуговування компоненту, що виконується відповідно до цього підпункту, не надає права видачі Форми 1 EASA та має бути віднесено до вимог передачі повітряного судна до експлуатації, що визначені у М.А.801 цього додатка.

М.А.503. Частини з обмеженим ресурсом та компоненти з періодичним контролем

(а) Встановлені частини з обмеженим ресурсом та компоненти з періодичним контролем не мають перевищувати схвалений ресурс, визначений в програмі технічного обслуговування повітряного судна та директивах льотної придатності, за винятком випадків, передбачених у М.А.504 (b) цього додатка.

(b) При закінченні схваленого ресурсу компонент має бути знято з повітряного судна для проведення технічного обслуговування або для утилізації у випадку частин з обмеженим ресурсом.

М.А.504. Відокремлення компонентів

(а) Компоненти, непридатні до експлуатації, та невідновлювальні компоненти мають бути відокремлені від придатних до експлуатації компонентів, стандартних частин та матеріалів.

(b) Невідновлювальні компоненти не мають знову потрапити до системи постачання компонентів, крім випадків, коли їхній обов'язковий ресурс було продовжено відповідно до Part-21 або спосіб їхнього ремонту був схвалений відповідно до Part-21.

Підчастина F - Організація з технічного обслуговування

М.А.601. Сфера застосування

Ця підчастина встановлює вимоги, яким має відповідати організація з метою отримання чи підтримання схвалення на виконання технічного обслуговування повітряних суден, інших, ніж оснащені двигуном повітряні судна складної конструкції, що не використовуються авіаперевізниками, та компонентів, призначених для встановлення на такі повітряні судна.

М.А.602. Заявка

Заявка на видачу або зміну схвалення організації з технічного обслуговування має подаватися за формою та у порядку, встановленому компетентним органом.

М.А.603. Обсяг схвалення

(а) Організація, діяльність якої підпадає під дію цієї підчастини, не має вести свою діяльність, доки не отримає схвалення компетентного органу. Для цих цілей компетентний орган має використовувати форму сертифіката, визначену у доповненні V до цього додатка (Part-M).

(b) Обсяг робіт, який підпадає під схвалення, має бути зазначений у керівництві організації з технічного обслуговування відповідно до М.А.604 цього додатка. Класи та рейтинги, що використовуються при схваленні організації з технічного обслуговування, визначені у доповненні IV до цього додатка (Part-M).

(с) Схвалена організація з технічного обслуговування може виготовляти обмежений асортимент (номенклатуру) частин відповідно до даних для технічного обслуговування, які використовуються під час проведення робіт в межах власних виробничих площ та засобів, як зазначено в керівництві організації з технічного обслуговування.

М.А.604. Керівництво організації з технічного обслуговування

(а) Організація з технічного обслуговування має подати керівництво, яке містить принаймні таку інформацію:

1. заяву, підписану призначеним відповідно до М.А.606 (а) цього додатка відповідальним керівником, яка підтверджує, що організація постійно буде виконувати свою діяльність відповідно до вимог цього додатка (Part-M) або додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно) і керівництва;
2. обсяг робіт організації; та
3. посаду(и) та прізвище(а) особи (осіб), визначеної(их) у підпункті (b) М.А.606 цього додатка; та
4. структуру організації із зазначенням підпорядкованості та обов'язків осіб, призначених відповідно до підпункту (b) М.А.606 цього додатка; та
5. перелік персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та (якщо застосовно) персоналу з перегляду льотної придатності, разом із їх обсягом схвалення; та

6. перелік місцезнаходжень, де виконується технічне обслуговування, разом із загальним описом виробничих площ та засобів; та
7. процедури, що визначають, як організація з технічного обслуговування забезпечує відповідність вимогам цього додатка (Part-M); та
8. процедура(и) внесення змін до керівництва організації з технічного обслуговування.

(b) Керівництво організації з технічного обслуговування, а також зміни до нього мають бути схваленими компетентним органом.

(c) Незважаючи на положення підпункту (b) цього пункту, незначні зміни до керівництва можуть бути схвалені за відповідною процедурою (далі - непряме схвалення).

М.А.605. Виробничі площі та засоби

Організація має забезпечити:

(a) Наявність виробничих площ та засобів для усіх запланованих видів робіт, спеціалізовані майстерні та зони, належним чином відокремлені для забезпечення захисту від забруднення та впливу навколишнього середовища.

(b) Наявність відповідних офісних приміщень для організації всієї запланованої роботи, включаючи, зокрема, ведення записів з технічного обслуговування.

(c) Наявність складських приміщень з обмеженим доступом для зберігання компонентів, обладнання, інструментів та матеріалів. Умови зберігання мають забезпечувати відокремлення компонентів та матеріалів, непридатних до експлуатації від усіх інших компонентів, матеріалів, обладнання та інструментів. Умови зберігання мають відповідати інструкціям виробників, а доступ має бути лише для уповноваженого персоналу.

М.А.606. Вимоги до персоналу

(a) Організація має призначити відповідального керівника, який має корпоративні повноваження щодо забезпечення фінансування та виконання всього замовленого технічного обслуговування відповідно до стандартів, передбачених цим додатком (Part-M).

(b) Організація має призначити особу або групу осіб, до обов'язків яких входить забезпечення постійної відповідності організації вимогам цієї підчастини. Така/Такі особа(и) має(ють) підпорядковуватися безпосередньо відповідальному керівнику.

(c) Усі особи, визначені у підпункті (b) цього пункту, мають бути спроможними показати наявність необхідних знань, підготовки та відповідного досвіду щодо виконання технічного обслуговування повітряного судна та/або компонента.

(d) Організація повинна мати відповідний персонал, розрахований на виконання звичайного очікуваного обсягу робіт відповідно до договорів. Використання тимчасового персоналу на умовах субпідряду допускається в разі перевищення звичайного очікуваного обсягу робіт відповідно до договорів і лише для того персоналу, який не видає сертифіката передачі до експлуатації.

(e) Кваліфікація всього персоналу, який залучений до технічного обслуговування та перегляду льотної придатності, має бути продемонстрована та записана.

(f) Персонал, який виконує спеціалізовані завдання, такі як зварювання, неруйнівний контроль, крім кольорової дефектоскопії, має бути кваліфікований відповідно до офіційно визнаного стандарту.

(g) Організація з технічного обслуговування має працевлаштувати достатню кількість персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, для видачі сертифікатів передачі до експлуатації повітряних суден та компонентів, передбачених в М.А.612 та М.А.613 цього додатка. Такий персонал має відповідати наступним вимогам:

(1) додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил у випадку повітряних суден;

(2) пункту 6 розділу V цих Авіаційних правил у випадку компонентів.

(h) Шляхом відступу від підпункту (g) цього пункту організація може використовувати персонал, який засвідчує технічне обслуговування, кваліфікований відповідно до нижчезазначених положень, під час надання підтримки з технічного обслуговування експлуатантам, які задіяні у комерційній експлуатації, за умови схвалення відповідних процедур у керівництві організації:

1. Для виконання повторюваної передпольотної директиви льотної придатності, в якій безпосередньо зазначено, що льотний екіпаж повітряного судна може виконувати таку директиву льотної придатності, організація може видати командирові повітряного судна обмежене повноваження персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, на підставі його свідоцтва льотного екіпажу, за умови, що організація гарантує наявність достатньої практичної підготовки зазначеної особи для забезпечення виконання директиви льотної придатності відповідно до стандарту, що вимагається;

2. Якщо повітряне судно експлуатується поза межами баз із підтримкою технічного обслуговування, організація може видати командирові повітряного судна обмежене повноваження персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, на підставі свідоцтва льотного екіпажу за умови, що організація гарантує наявність достатньої практичної підготовки зазначеної особи для виконання завдань відповідно до стандарту, що вимагається.

(i) Якщо організація виконує перегляд льотної придатності та видає відповідний сертифікат перегляду льотної придатності для повітряних суден ELA1, що не використовуються в комерційній експлуатації відповідно до ML.A.903 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, вона повинна мати персонал з перегляду льотної придатності, що кваліфікований та уповноважений відповідно до усіх наступних вимог:

1. повинен мати сертифікаційне повноваження для відповідного повітряного судна;

2. повинен мати принаймні три роки досвіду як персонал, який засвідчує технічне обслуговування;

3. має бути незалежним від процесу управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, яке переглядається, або бути повністю відповідальним за процес управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, яке переглядається;

4. отримав знання щодо положень підчастини C цього додатка (Part-M) або підчастини C додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил;

5. отримав знання щодо процедур організації з технічного обслуговування, що належать до перегляду льотної придатності та видачі сертифіката перегляду льотної придатності, що документально підтверджено;
6. був офіційно прийнятий компетентним органом після проведення перегляду льотної придатності під наглядом компетентного органу або під наглядом персоналу з перегляду льотної придатності організації відповідно до процедури, схваленої компетентним органом;
7. виконав принаймні один перегляд льотної придатності за останній дванадцятимісячний період.

М.А.607. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування, та персонал з перегляду льотної придатності

(а) Додатково до вимог, передбачених підпунктом (g) М.А.606 цього додатка, персонал, який засвідчує технічне обслуговування, може використовувати свої права лише у тому разі, якщо організація пересвідчилась у такому:

1. персонал, який засвідчує технічне обслуговування, може продемонструвати свою відповідність вимогам 66.А.20 (b) додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил або, якщо цей додаток того вимагає - вимогам законодавства держави-члена;
2. персонал, який засвідчує технічне обслуговування, має достатнє розуміння відповідного повітряного судна та/або компонента(тів) повітряного судна, що підлягає технічному обслуговуванню, разом з відповідними процедурами організації.

(b) У таких непередбачуваних випадках, коли повітряне судно приземлилося та не в змозі здійснити зліт у місцях, що не належать до головних баз, де немає відповідного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, організація, якій згідно з договором доручається виконання технічного обслуговування, може видати разове сертифікаційне повноваження:

1. одному зі своїх працівників, який має кваліфікацію на тип повітряного судна, схожого за технологією, конструкцією та системами; або
2. будь-якій особі, що має досвід роботи з технічного обслуговування не менше ніж 3 роки і чинне свідоцтво ІСАО на виконання технічного обслуговування повітряного судна з рейтингом типу повітряного судна, що потребує засвідчення технічного обслуговування, за умови відсутності у згаданому місці організації, яка належним чином схвалена відповідно до вимог цих Авіаційних правил, і за умови, що організація, якій згідно з договором доручається виконання технічного обслуговування, отримує та зберігає документи про досвід та свідоцтва зазначеної особи.

Про усі такі випадки повідомляється компетентний орган протягом семи днів після видачі такого сертифікаційного повноваження. Схвалена організація з технічного обслуговування, що видає разове сертифікаційне повноваження, має гарантувати, що будь-яке таке технічне обслуговування, що може вплинути на безпеку польотів, буде повторно перевірено.

(c) Схвалена організація з технічного обслуговування має вести детальні записи щодо персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та персоналу з перегляду льотної придатності, а також зберігати поточний перелік всього персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та персоналу з перегляду льотної придатності разом з переліком їх повноважень як частину керівництва організації відповідно до М.А.604 (a) 5 цього додатка.

М.А.608. Компоненти, обладнання та інструменти

(a) Організація повинна:

1. мати обладнання та інструменти, зазначені у даних для технічного обслуговування, що визначені М.А.609 цього додатка, або перевірені еквіваленти, перелік яких знаходиться у керівництві організації з технічного обслуговування, які необхідні для проведення повсякденного технічного обслуговування у межах обсягу схвалення; та
2. підтвердити наявність доступу до будь-якого іншого обладнання та інструментів, що використовуються лише час від часу.

(b) Інструменти та обладнання мають контролюватися та калібруватися відповідно до офіційно визнаного стандарту. Організація має зберігати записи про такі калібрування і використані стандарти.

(c) Організація має здійснювати огляд, класифікацію та належне відокремлення усіх компонентів, стандартних частин та матеріалів, що до неї надходять.

М.А.609. Дані для технічного обслуговування

Схвалена організація з технічного обслуговування повинна мати та використовувати застосовні поточні дані для технічного обслуговування, визначені у М.А.401 цього додатка (Part-M) або у ML.A.401 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно) при виконанні технічного обслуговування, включаючи модифікації та ремонти. У тому разі, якщо дані для технічного обслуговування надаються замовником, організація повинна мати та використовувати такі дані лише під час виконання роботи з технічного обслуговування.

М.А.610. Замовлення на проведення робіт з технічного обслуговування

Перед тим, як розпочати технічне обслуговування, організація з технічного обслуговування та організація-замовник мають погодити письмове замовлення на проведення робіт з технічного обслуговування, яке чітко визначає обсяг технічного обслуговування, яке має бути виконано.

М.А.611. Стандарти технічного обслуговування

Все технічне обслуговування має виконуватися відповідно до вимог підчастини D розділу А цього додатка (Part-M) або відповідно до вимог підчастини D розділу А додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, як визначено в пункті 1 розділу III цих Авіаційних правил.

М.А.612. Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

Після завершення усього необхідного технічного обслуговування повітряного судна відповідно до вимог цієї підчастини, має видаватися сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна відповідно до М.А.801 цього додатка (Part-M) або ML.801 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, як визначено в пункті 1 розділу 3 цих Авіаційних правил.

М.А.613. Сертифікат передачі до експлуатації компонента

(a) Після завершення усього необхідного технічного обслуговування компонента відповідно до вимог цієї підчастини має видаватися сертифікат передачі до експлуатації компонента відповідно до М.А.802 цього додатка (Part-M) або ML.802 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як

застосовно). Сертифікат дозволеної передачі (Форма 1 EASA) має видаватися для всіх компонентів, крім компонентів, на яких виконується технічне обслуговування відповідно до підпунктів (b) або (d) M.A.502 цього додатка, компонентів, що виготовлені відповідно до вимог M.A.603 (c) цього додатка (Part-M), та компонентів, по відношенню до яких ML.502 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил не передбачає інше.

(b) Сертифікат дозволеної передачі (Форма 1 EASA), може бути виданий з використанням комп'ютерної бази даних.

M.A.614. Записи з технічного обслуговування та перегляду льотної придатності

(a) Схвалена організація з технічного обслуговування має записувати всі деталі виконаних робіт. Записи, необхідні для підтвердження виконання всіх вимог щодо видачі сертифіката передачі до експлуатації, включаючи документи про передачу до експлуатації, оформлені субпідрядними організаціями, та щодо видачі будь-якого сертифіката перегляду льотної придатності, мають зберігатися.

(b) Схвалена організація з технічного обслуговування має передати копію кожного сертифіката передачі до експлуатації власнику або експлуатанту повітряного судна разом із копією будь-яких детальних записів з технічного обслуговування, пов'язаних із виконаною роботою та необхідних для демонстрації відповідності M.A.305 цього додатка (Part-M) або ML.A.305 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

(c) Схвалена організація з технічного обслуговування має зберігати копії усіх записів з технічного обслуговування та всіх пов'язаних з ним даних для технічного обслуговування протягом трьох років після того, як повітряне судно або компонент повітряного судна, на якому проводилися роботи, було передано до експлуатації схваленою організацією з технічного обслуговування. Крім того, вона має зберігати копії усіх записів, пов'язаних із видачою сертифікатів перегляду льотної придатності, протягом трьох років з дати видачі та має передати їх копії власнику повітряного судна.

1. Записи, про які йдеться у цьому пункті, мають зберігатись у спосіб, що гарантує захист від пошкодження, зміни та викрадення.

2. Вся комп'ютерна техніка, яка забезпечує резервування, має зберігатися окремо від тієї, що містить робочі дані, в середовищі, у якому забезпечується збереження у належному стані.

3. У разі припинення діяльності схваленої організації з технічного обслуговування усі записи з технічного обслуговування за останні три роки, що перебувають на зберіганні, мають бути передані останньому власникові або замовнику відповідного повітряного судна чи компонента або підлягають зберіганню у спосіб, визначений компетентним органом.

M.A.615. Привілеї організації

Організація з технічного обслуговування, схвалена відповідно до вимог підчастини F розділу А цього додатка (Part-M), може:

(a) виконувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна та/або компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, у місцях, що визначені у сертифікаті схвалення та керівництві організації з технічного обслуговування;

(b) організовувати виконання спеціальних робіт під наглядом організації з технічного обслуговування в іншій організації, що має відповідну кваліфікацію, як визначено у керівництві організації з технічного обслуговування;

(с) виконувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна або компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, у будь-якому місці, якщо потреба в такому технічному обслуговуванні виникне внаслідок непридатності повітряного судна до експлуатації або через необхідність підтримання випадкового технічного обслуговування відповідно до умов, визначених у керівництві організації з технічного обслуговування;

(d) видавати сертифікати передачі до експлуатації після завершення технічного обслуговування відповідно до М.А.612 або М.А.613 цього додатка (Part-M);

(е) якщо відповідним чином схвалена на виконання технічного обслуговування повітряних суден ELA1, що не використовуються в комерційній експлуатації, виконувати перегляди льотної придатності та видавати відповідний сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до умов, зазначених в ML.A.903 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил.

Організація повинна обслуговувати тільки те повітряне судно або компонент, для яких вона має схвалення, за умови наявності необхідних виробничих площ та засобів, обладнання, інструменту, матеріалів, даних для технічного обслуговування і персоналу, який засвідчує технічне обслуговування.

М.А.616. Організаційні перегляди

Для забезпечення виконання схваленою організацією з технічного обслуговування вимог цієї підчастини організація має проводити регулярні організаційні перегляди.

М.А.617. Зміни у схваленій організації з технічного обслуговування

З метою забезпечення можливості компетентному органу визначити стан підтримання відповідності схвалення вимогам цього додатка (Part-M) схвалена організація з технічного обслуговування має повідомляти про всі наміри щодо проведення будь-яких змін до їх впровадження:

1. найменування організації;
2. місцезнаходження організації;
3. додаткове місцезнаходження організації;
4. відповідального керівника;
5. будь-якої з осіб, зазначених у підпункті (b) М.А.606 цього додатка;
6. виробничих площ та засобів, обладнання, інструментів, матеріалів, процедур, обсягу робіт, персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та персоналу з перегляду льотної придатності, які можуть вплинути на чинність схвалення.

У разі якщо запропоновані зміни у персоналі не були заздалегідь відомі керівникам, про такі зміни необхідно повідомляти за першої можливості.

М.А.618. Підтримання схвалення

(а) Схвалення має залишатися чинним до 30 червня 2028 року за умов, що:

1. організація і надалі відповідає вимогам цього додатка (Part-M) відповідно до положень, пов'язаних з опрацюванням недоліків, як зазначено в М.А.619 цього додатка, та
2. компетентному органу надано доступ до організації з метою перевірки постійної відповідності вимогам цього додатка (Part-M), та
3. схвалення не було здано компетентному органу або припинено.

(b) У разі припинення дії або здавання сертифіката схвалення, він підлягає поверненню компетентному органу.

М.А.619. Недоліки

(а) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам цього додатка (Part-M) та додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам цього додатка (Part-M) та додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, яка може знизити стандарт безпеки та може становити загрозу безпеці польотів.

(c) Після отримання повідомлення про недоліки згідно з М.В.605 цього додатка утримувач схвалення організації з технічного обслуговування має розробити план коригувальних дій і продемонструвати коригувальні дії, які задовольняють компетентний орган, у строк, погоджений з цим органом.

Підчастина G - Організація з управління підтриманням льотної придатності

М.А.701. Сфера застосування

Ця підчастина встановлює вимоги, яким має відповідати організація з метою отримання чи підтримання схвалення на управління підтриманням льотної придатності повітряних суден.

М.А.702. Заявка

Заявка на видачу або зміну схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності має подаватися за формою та у порядку, встановлених компетентним органом.

М.А.703. Обсяг схвалення

(а) Схвалення визначається у сертифікаті, що видається компетентним органом відповідно до доповнення VI до цього додатка (Part-M).

(b) Незважаючи на підпункт (а) цього пункту, у випадку авіаперевізників, схвалення має бути частиною сертифіката експлуатанта, виданого компетентним органом для повітряних суден, що експлуатуються.

(с) Обсяг робіт, передбачений схваленням, має бути визначений у керівництві з управління підтриманням льотної придатності відповідно до М.А.704 цього додатка.

М.А.704. Керівництво з управління підтриманням льотної придатності

(а) Організація з управління підтриманням льотної придатності має подати керівництво з управління підтриманням льотної придатності, яке містить таку інформацію:

1. заяву, підписану відповідальним керівником, яка підтверджує, що організація буде постійно працювати відповідно до вимог цього додатка (Part-M) та додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно); та

2. обсяг робіт організації; та

3. посаду(и), прізвище(а), власне ім'я (власні імена), по батькові (за наявності) особи (осіб), визначеної(их) у підпунктах (а), (с), (d) та (i) М.А.706 цього додатка; та

4. структуру організації із зазначенням підпорядкованості та обов'язків усіх осіб, призначених відповідно до підпунктів (а), (с), (d) та (i) М.А.706 цього додатка; та

5. перелік визначеного М.А.707 цього додатка персоналу з льотної придатності, визначаючи (де застосовно) персонал, уповноважений видавати дозвіл на виконання польотів відповідно до підпункту (с) М.А.711 цього додатка; та

6. загальний опис та місцезнаходження виробничих площ та засобів; та

7. процедури, що визначають як організація забезпечує відповідність вимогам цього додатка (Part-M) та додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно); та

8. процедури внесення змін до керівництва з управління підтриманням льотної придатності; та

9. перелік схвалених програм технічного обслуговування повітряних суден або для повітряних суден, що не використовуються авіаперевізниками, перелік стандартних та базових програм технічного обслуговування.

(b) Керівництво з управління підтриманням льотної придатності, а також зміни до нього мають бути схваленими компетентним органом.

(с) Незважаючи на положення підпункту (b) цього пункту, незначні зміни до керівництва можуть бути схвалені непрямым шляхом із застосуванням процедури непрямого схвалення. Процедура непрямого схвалення має визначати незначні допустимі зміни, встановлені організацією з управління підтриманням льотної придатності як частина керівництва, та бути схвалена компетентним органом, який є відповідальним за цю організацію з управління підтриманням льотної придатності.

М.А.705. Виробничі площі та засоби

Організація з управління підтриманням льотної придатності має забезпечити комфортні офісні приміщення з відповідним розташуванням для персоналу, визначеного у М.А.706 цього додатка.

М.А.706. Вимоги до персоналу

(a) Організація має призначити відповідального керівника, який має корпоративні повноваження щодо забезпечення фінансування та виконання всієї діяльності з управління підтриманням льотної придатності відповідно до вимог цього додатка (Part-M) та додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

(b) У випадку авіаперевізників відповідальним керівником, що передбачений підпунктом (a) цього пункту, має бути особа, яка також має корпоративні повноваження для забезпечення того, що вся експлуатація виконується та фінансується експлуатантом відповідно до стандарту, необхідного для отримання сертифіката експлуатанта.

(c) Організація має призначити особу або групу осіб, до обов'язків яких входить забезпечення постійної відповідності організації застосовним вимогам цього додатка (Part-M) та додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил щодо управління підтриманням льотної придатності, перегляду льотної придатності та дозволу на виконання польотів. Така(і) особа(и) має(ють) підпорядковуватися безпосередньо відповідальному керівнику.

(d) У випадку авіаперевізників відповідальний керівник має визначити призначену посадову особу. Ця особа є відповідальною за управління та нагляд за діяльністю з підтримання льотної придатності відповідно до підпункту (c) цього пункту.

(e) Призначена посадова особа, визначена у підпункті (d) цього пункту, не має бути працевлаштована в організації з технічного обслуговування, схваленої відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, що має договір з експлуатантом, якщо це належним чином не погоджено з компетентним органом.

(f) Організація повинна мати достатню кількість належним чином кваліфікованого персоналу для виконання очікуваної роботи.

(g) Усі особи, визначені у підпунктах (c) і (d) цього пункту, мають бути спроможними показати наявність необхідних знань, підготовки та відповідного досвіду щодо підтримання льотної придатності повітряних суден.

(h) Кваліфікація всього персоналу, який залучений до управління підтриманням льотної придатності, має бути записана.

(i) Для організацій, які продовжують дію сертифікатів перегляду льотної придатності відповідно до вимог М.А.711 (a) (4) та М.А.901 цього додатка (Part-M) або ML.901 (c) додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно), організація має призначити осіб, уповноважених на виконання таких дій, за умови їх погодження компетентним органом.

(j) Організація має визначити та підтримувати оновленими у керівництві з управління підтриманням льотної придатності посаду(и) та прізвище (прізвища) особи (осіб), яка (які) визначені у М.А.706 (a), М.А.706 (c), М.А.706 (d) та М.А.706 (i) цього додатка.

(к) Для оснащених двигуном повітряних суден складної конструкції і повітряних суден, які використовуються авіаперевізниками, організація має визначити та контролювати компетенцію персоналу, який бере участь в управлінні підтриманням льотної придатності, перегляді льотної придатності та/або аудитах якості відповідно до процедури та стандарту, погодженого компетентним органом.

М.А.707. Персонал з перегляду льотної придатності

(а) Для отримання схвалення на виконання перегляду льотної придатності та (якщо застосовно) видачу дозволу на виконання польотів, схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності повинна мати відповідний персонал з перегляду льотної придатності для видачі сертифікатів перегляду льотної придатності або рекомендацій, як зазначено у підчастині I розділу А цього додатка (Part-M) або у підчастині I розділу А додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, та (якщо застосовно) видачі дозволу на виконання польотів відповідно до вимог М.А.711 (с) цього додатка:

1. Для повітряних суден, що використовуються авіаперевізниками, та повітряних суден з МТОМ понад 2730 кг, за винятком аеростатів, цей персонал повинен мати:

(а) щонайменше п'ять років досвіду з підтримання льотної придатності, та

(b) відповідне свідоцтво згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил або авіаційну освіту чи її національний еквівалент, та

(с) формальну підготовку з технічного обслуговування авіаційної техніки, та

(d) посаду у схваленій організації з відповідними обов'язками.

(е) Незважаючи на підпункти (а) - (d), вимоги, викладені в М.А.707 (а) 1 (b) цього додатка, можуть бути замінені п'ятирічним досвідом з підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у М.А.707 (а) 1 (а) цього додатка.

2. Для повітряних суден, що не використовуються авіаперевізниками, з МТОМ 2730 кг і менше, та аеростатів цей персонал повинен мати:

(а) щонайменше три роки досвіду з підтримання льотної придатності, та

(b) відповідне свідоцтво згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил або авіаційну освіту чи її національний еквівалент, та

(с) відповідну підготовку з технічного обслуговування авіаційної техніки, та

(d) посаду у схваленій організації з відповідними обов'язками.

(е) Незважаючи на підпункти (а) - (d), вимоги, викладені в М.А.707 (а) 2 (b) цього додатка, можуть бути замінені чотирирічним досвідом з підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у М.А.707 (а) 2 (а) цього додатка.

(b) Персонал з перегляду льотної придатності, призначений схваленою організацією з підтримання льотної придатності, може бути уповноважений схваленою організацією з підтримання льотної придатності лише тоді, коли він офіційно прийнятий компетентним органом після

успішного проведення перегляду льотної придатності під наглядом компетентного органу або під наглядом персоналу з перегляду льотної придатності організації відповідно до процедур, схвалених компетентним органом.

(с) Організація має забезпечити демонстрацію персоналом з перегляду льотної придатності повітряних суден відповідного недавнього досвіду з управління підтриманням льотною придатністю.

(d) Персонал з перегляду льотної придатності має бути ідентифікований шляхом внесення кожної особи до керівництва з управління підтриманням льотної придатності із зазначенням посилання на їх повноваження з перегляду льотної придатності.

(е) Організація має зберігати записи щодо всього персоналу з перегляду льотної придатності, які мають включати детальну інформацію щодо будь-якої відповідної кваліфікації разом зі стислим описом відповідного досвіду та підготовки з управління підтриманням льотної придатності, та копію повноваження. Ці записи мають зберігатися протягом двох років після того, як особа, що входила до складу персоналу з перегляду льотної придатності, покинула організацію.

М.А.708. Управління підтриманням льотної придатності

(a) Організація має забезпечити виконання усієї діяльності з управління підтриманням льотної придатності відповідно до підчастини С розділу А цього додатка (Part-M) та підчастини С розділу А додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

(b) Для кожного повітряного судна, що знаходиться під управлінням, схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності має:

1. забезпечити розробку та контроль програми технічного обслуговування повітряного судна, включаючи будь-яку застосовну програму надійності, відповідно до вимог М.А.302 цього додатка (Part-M) або ML.A.302 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно),

2. для повітряних суден, які не використовуються авіаперевізниками, надати копію програми технічного обслуговування повітряного судна власнику або експлуатанту, який є відповідальним згідно з М.А.201 цього додатка (Part-M) або ML.A.201 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно),

3. управляти схваленнями модифікацій та ремонтів,

4. забезпечити проведення всього обсягу робіт з технічного обслуговування відповідно до схваленої програми технічного обслуговування та передачу до експлуатації відповідно до підчастини Н розділу А цього додатка (Part-M) або підчастини Н розділу А додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно),

5. забезпечити виконання всіх застосовних директив льотної придатності (AD) та експлуатаційних директив, що впливають на підтримання льотної придатності,

6. забезпечити усунення всіх дефектів, виявлених під час планового технічного обслуговування чи тих, про які було повідомлено, належним чином схваленою організацією з технічного обслуговування,

7. забезпечити передачу повітряного судна до належним чином схваленої організації з технічного обслуговування за потреби,

8. координувати проведення планового технічного обслуговування, виконання директив льотної придатності, заміну частин з обмеженим ресурсом, а також огляд компонентів з метою забезпечення належного виконання робіт,
9. виконувати управління та зберігання всіх записів з підтримання льотної придатності та/або технічного бортового журналу експлуатанта,
10. забезпечити, щоб звіт про масу і центрування відображав поточний статус повітряного судна.

(c) У випадку оснащених двигуном повітряних суден складної конструкції або повітряних суден, які використовуються в комерційному повітряному транспорті, або повітряних суден, які використовуються у комерційній спеціалізованій експлуатації або комерційній експлуатації затвердженій організації з підготовки пілотів (АТО) або задекларованій навчальній організації (DTO), якщо організація з управління підтриманням льотної придатності не схвалена належним чином відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил або підчастини F цього додатка (Part-M), або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, організація після консультації з експлуатантом має укласти письмовий договір з технічного обслуговування із організацією, схваленою відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або підчастини F цього додатка (Part-M), або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, чи іншим експлуатантом, у якому детально визначено функції, передбачені в М.А.301 (b), М.А.301 (c), М.А.301 (f) та М.А.301 (g) цього додатка (Part-M) або в підпунктах (b) - (e) ML.A.301 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, для забезпечення того, що весь обсяг робіт з технічного обслуговування зрештою виконаний організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або підчастини F розділу А цього додатка (Part-M), або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил та визначено виконання функцій з якості, передбачених М.А.712 (b) цього додатка (Part-M).

(d) Незважаючи на підпункт (c) цього пункту, договір може бути укладений у формі окремих замовлень на проведення робіт, переданих до організації з технічного обслуговування, схваленої відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або підчастини F розділу А цього додатка (Part-M), або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил у разі:

1. необхідності проведення позапланового лінійного технічного обслуговування повітряного судна;
2. виконання технічного обслуговування компонента, включаючи технічне обслуговування двигуна.

М.А.709. Документація

(a) Для виконання завдань з підтримання льотної придатності, передбачених М.А.708 цього додатка (Part-M), схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності повинна мати та використовувати застосовні поточні дані для технічного обслуговування відповідно до М.А.401 цього додатка (Part-M) або ML.A.401 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно). Такі дані можуть бути надані власником або експлуатантом за умови укладення відповідного договору з таким власником або експлуатантом. У такому разі організація з управління підтриманням льотної придатності має зберігати такі дані лише протягом строку дії договору, окрім випадків, коли інше вимагається М.А.714 цього додатка (Part-M).

(b) Для повітряних суден, які не використовуються авіап перевізниками, схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності може розробити базові та/або загальні програми технічного обслуговування, щоб отримати первинне схвалення або розширити обсяг схвалення без укладання договорів, зазначених у доповненні I до цього додатка (Part-M) або у доповненні I до додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як

застосовно). Проте такі базові та загальні програми технічного обслуговування не виключають необхідності своєчасного розроблення відповідної програми технічного обслуговування повітряного судна відповідно до вимог М.А.302 цього додатка (Part-M) або ML.A.302 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно) до використання привілеїв, зазначених в М.А.711 цього додатка (Part-M).

М.А.710 Перегляд льотної придатності

Якщо організація, схвалена відповідно до М.А.711 (b) цього додатка (Part-M), виконує перегляди льотної придатності, вони мають бути виконані відповідно до М.А.901 цього додатка (Part-M) або ML.A.903 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

М.А.711. Привілеї організації

(a) Організація з управління підтриманням льотної придатності, схвалена відповідно до вимог підчастини G розділу А цього додатка (Part-M), може:

1. виконувати управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, які зазначені у сертифікаті схвалення, за винятком тих, що використовуються авіаперевізниками;
2. виконувати управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, які використовуються авіаперевізниками, які зазначені як у сертифікаті схвалення, так і у сертифікаті експлуатанта (АОС);
3. організовувати виконання обмежених завдань з підтримання льотної придатності з будь-якою договірною організацією, яка працює під її системою якості та зазначена у сертифікаті схвалення;
4. продовжувати відповідно до умов М.А.901 (f) цього додатка (Part-M) або ML.A.901 (c) додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно) сертифікат перегляду льотної придатності, виданий компетентним органом або іншою організацією або особою (як застосовно);
5. схвалювати програми технічного обслуговування повітряних суден відповідно до підпункту (b) (2) ML.A.302 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил для повітряних суден, управління яких здійснюється відповідно до додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил.

(b) Схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності, зареєстрована в одній з держав-членів, може додатково бути схвалена на проведення переглядів льотної придатності, як зазначено у М.А.710 цього додатка, а також:

1. видавати відповідний сертифікат перегляду льотної придатності і продовжувати своєчасно його дію відповідно до умов, викладених в М.А.901 (c) 2 або М.А.901 (e) 2 цього додатка (Part-M) або ML.A.901 (c) додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно); та
2. надавати рекомендацію щодо перегляду льотної придатності компетентному органу держави-члена, що є державою реєстрації.

(c) Організація з управління підтриманням льотної придатності, чиє схвалення включає привілеї, визначені в М.А.711 (b) цього додатка, може бути додатково схвалена на видачу дозволу на виконання польотів відповідно до 21.A.711 (d) Part-21 для конкретних повітряних суден, для яких організація схвалена видавати сертифікат перегляду льотної придатності, у разі якщо організація з управління підтриманням льотної придатності

проводить перевірку на відповідність схваленим умовам польоту за умови відповідної схваленої процедури в керівництві, як зазначено в М.А.704 цього додатка.

М.А.712. Система якості

(a) Для забезпечення того, що схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності продовжує відповідати вимогам цієї підчастини, організація має запровадити систему якості та призначити керівника з якості для моніторингу відповідності та адекватності процедур, необхідних для забезпечення льотної придатності повітряного судна. Моніторинг відповідності має включати систему зворотного зв'язку з відповідальним керівником з метою забезпечення впровадження коригувальних дій за потреби.

(b) Система якості має здійснювати моніторинг діяльності, що виконується відповідно до вимог, передбачених підчастиною G розділу А цього додатка (Part-M). Вона має включати принаймні такі функції:

1. моніторинг того, що вся діяльність відповідно до вимог підчастини G розділу А цього додатка (Part-M) виконується відповідно до схвалених процедур, та
2. моніторинг того, що весь обсяг договірної технічної обслуговування виконується відповідно до умов договору, та
3. моніторинг постійної відповідності вимогам цього додатка (Part-M).

(c) Записи щодо цієї діяльності мають зберігатися протягом щонайменше двох років.

(d) Якщо схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності одночасно схвалена відповідно до положень інших авіаційних правил України, система якості може бути поєднана з тією системою, що вимагається іншими авіаційними правилами України.

(e) У випадку авіаперевізників система якості відповідно до підчастини G розділу А цього додатка (Part-M) має бути невід'ємною частиною системи якості експлуатанта.

(f) У разі невеликої організації, яка не виконує управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, які використовуються авіаперевізниками, система якості за умови схвалення компетентним органом може бути замінена проведенням регулярних організаційних переглядів, крім випадків, коли організація видає сертифікати перегляду льотної придатності для повітряних суден з МТОМ понад 2730 кг, крім аеростатів. Якщо система якості відсутня, організація не має передавати за договором іншим сторонам завдання з управління підтриманням льотної придатності.

М.А.713. Зміни у схваленій організації з управління підтриманням льотної придатності

З метою забезпечення можливості компетентному органу визначити постійну відповідність вимогам цього додатка схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності має повідомляти про всі наміри щодо проведення будь-яких із нижчезазначених змін до їх впровадження:

1. найменування організації;

2. місцезнаходження організації;
3. додаткове місцезнаходження організації;
4. відповідального керівника;
5. будь-якої з осіб, зазначених у М.А.706 (с) цього додатка;
6. виробничих площ та засобів, процедур, обсягу робіт та персоналу, які можуть вплинути на чинність схвалення.

У разі якщо запропоновані зміни у персоналі не були заздалегідь відомі керівникам, про такі зміни необхідно повідомляти за першої можливості.

М.А.714. Ведення записів

(а) Організація з управління підтриманням льотної придатності має вести докладні записи про виконані роботи. Записи, передбачені М.А.305 цього додатка (Part-M) або ML.A.305 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно), та (якщо застосовно) М.А.306 цього додатка (Part-M), мають зберігатися.

(b) Якщо організація з управління підтриманням льотної придатності має привілеї, зазначені в М.А.711 (b) цього додатка, вона має зберігати копію кожного виданого або продовженого сертифіката перегляду льотної придатності та рекомендації (як застосовно) з усіма підтвердними документами. Також організація має зберігати копію будь-якого сертифіката перегляду льотної придатності, який вона продовжила відповідно до привілеїв, зазначених у М.А.711 (a) 4 цього додатка.

(с) Якщо організація з управління підтриманням льотної придатності має привілеї, зазначені в М.А.711 (с) цього додатка, вона має зберігати копію кожного дозволу на виконання польотів, виданого відповідно до положень 21.A.729 Part-21.

(d) Організація з управління підтриманням льотної придатності має зберігати копії всіх записів, зазначених у підпунктах (b) і (с) цього пункту, протягом двох років після того, як повітряне судно назавжди було знято з експлуатації.

(e) Записи мають зберігатися таким чином, щоб забезпечити їхній захист від пошкодження, зміни чи викрадення.

(f) Вся комп'ютерна техніка, яка забезпечує резервування, має зберігатися окремо від тієї, що містить робочі дані, в середовищі, у якому забезпечується збереження у належному стані.

(g) У разі передачі управління підтриманням льотної придатності повітряного судна іншій організації чи особі усі записи, що зберігаються, мають бути передані зазначеній організації чи особі. Визначені строки зберігання записів мають продовжувати застосовуватися до зазначеної організації чи особи.

(h) У разі припинення діяльності організації з управління підтриманням льотної придатності, всі записи, що зберігаються, мають бути передані власнику повітряного судна.

М.А.715. Підтримання схвалення

(а) Схвалення має залишатися чинним до 30 червня 2028 року, за умов, що:

1. організація і надалі відповідає вимогам цього додатка (Part-M) відповідно до положень, пов'язаних з опрацюванням недоліків, як зазначено в М.В.705 цього додатка, та
2. компетентному органу надано доступ до організації з метою перевірки постійної відповідності вимогам цього додатка (Part-M), та
3. схвалення не було здано компетентному органу або припинено.

(b) У разі припинення дії або здавання сертифіката схвалення, він підлягає поверненню компетентному органу.

М.А.716. Недоліки

а) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам цього додатка (Part-M) або додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно), яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам цього додатка (Part-M) або додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно), яка може знизити стандарт безпеки та може становити загрозу безпеці польотів.

(c) Після отримання повідомлення про недоліки згідно з М.В.705 вимогам цього додатка (Part-M) утримувач схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності має розробити план коригувальних дій і продемонструвати коригувальні дії, які задовольняють компетентний орган, у строк, погоджений з цим органом.

Підчастина Н - Сертифікат передачі до експлуатації (CRS)

М.А.801. Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

(а) За винятком повітряних суден, що передані до експлуатації організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, сертифікат передачі до експлуатації має видаватися відповідно до вимог цієї підчастини.

(b) Жодне повітряне судно не має бути передане до експлуатації, поки не буде видано сертифікат передачі до експлуатації після належного виконання усіх замовлених завдань з технічного обслуговування. Сертифікат передачі до експлуатації має видаватися уповноваженим персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, організації з технічного обслуговування, схваленої відповідно до вимог підчастини F розділу А цього додатка (Part-M) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, за винятком завдань з технічного обслуговування, які не є складними завданнями з технічного обслуговування, перелік яких міститься в доповненні VII до цього додатка (Part-M), для яких сертифікат передачі до експлуатації видається:

1. незалежним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, який діє відповідно до вимог, зазначених у розділі V цих Авіаційних правил; або
2. пілотом-власником, який діє відповідно до М.А.803 цього додатка (Part-M).

(с) Шляхом відступу від М.А.801 (b) цього додатка у разі непередбачених ситуацій, коли повітряне судно приземлилося та не в змозі здійснити зліт у місцях, де немає організації з технічного обслуговування, схваленої відповідно до вимог цього додатка (Part-M), додатка 2 (Part-145) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, а також немає незалежного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, власник може уповноважити будь-яку особу, яка має не менше ніж три роки відповідного досвіду з технічного обслуговування та має або чинне свідоцтво на виконання технічного обслуговування відповідно до додатка 1 ІСАО з рейтингом типу повітряного судна, що потребує засвідчення технічного обслуговування, або повноваження персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, чинне для роботи, що потребує засвідчення технічного обслуговування та видане схваленою організацією з технічного обслуговування відповідно до додатка 6 ІСАО, виконувати технічне обслуговування повітряного судна згідно зі стандартами, викладеними у підчастині D цього додатка (Part-M), та передавати повітряне судно до експлуатації. У такому разі власник має:

1. отримати та зберігати у записах повітряного судна детальну інформацію про виконане технічне обслуговування та кваліфікацію особи, яка видала сертифікат передачі до експлуатації;
2. забезпечити, що будь-яке таке технічне обслуговування в подальшому було перевірено та видано новий сертифікат передачі до експлуатації належним чином уповноваженим персоналом, зазначеним в підпункті (b) цього пункту, або організацією, що схвалена відповідно до вимог підчастини F розділу А цього додатка (Part-M), додатка 2 (Part-145) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, якомога скоріше, але в будь-якому випадку протягом семи календарних днів після видачі сертифіката передачі до експлуатації особою, уповноваженою власником;
3. проінформувати організацію, яка є відповідальною за управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, якщо з нею укладено договір, або компетентний орган, у разі відсутності такого договору, протягом семи днів після видачі такого уповноваження.

(d) У разі передачі до експлуатації відповідно до вимог М.А.801 (b) 1 цього додатка, персонал, який засвідчує технічне обслуговування, при виконанні завдань з технічного обслуговування може скористатися допомогою однієї або більше осіб, які перебувають під його або її безпосереднім та постійним контролем.

(е) Сертифікат передачі до експлуатації має містити принаймні:

1. основні подробиці виконаного технічного обслуговування;
2. дату завершення такого технічного обслуговування;
3. відомості про організацію або особу, яка видає сертифікат передачі до експлуатації, у тому числі:

(і) посилання на схвалення організації з технічного обслуговування та персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що видає сертифікат передачі до експлуатації, або

(ii) у випадку, зазначеному в М.А.801 (b) 2 цього додатка, - відомості та (де застосовно) номер свідоцтва персоналу, який засвідчує технічне обслуговування та видає сертифікат передачі до експлуатації;

4. обмеження щодо льотної придатності або експлуатації (за наявності).

(f) Шляхом відступу від підпункту (b) та незважаючи на положення підпункту (g) цього пункту, якщо необхідне технічне обслуговування не може бути завершено, сертифікат передачі до експлуатації може бути виданий зі схваленими обмеженнями повітряного судна. У цьому випадку у сертифікаті має бути зазначено, що технічне обслуговування не могло бути завершено, а також зазначено будь-які застосовні обмеження з льотної придатності або експлуатації як частину інформації, що вимагається підпунктом (e) 4 цього пункту.

(g) Сертифікат передачі до експлуатації не має видаватися у разі, якщо відомі будь-які невідповідності, що становлять загрозу для безпеки польотів.

М.А.802. Сертифікат передачі до експлуатації компонента

(a) За винятком компонентів, що передані до експлуатації організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, сертифікат передачі до експлуатації має бути виданий після завершення будь-якого технічного обслуговування компонента повітряного судна відповідно до М.А.502 цього додатка (Part-M).

(b) Сертифікат дозволеної передачі (Форма 1 EASA) за формою, наведеною у доповненні II до цього додатка, становить сертифікат передачі до експлуатації компонента, за винятком, коли таке технічне обслуговування компонентів повітряних суден виконано відповідно до підпунктів (b) або (d) М.А.502 цього додатка, тоді технічне обслуговування підпадає під дію процедур передачі повітряного судна до експлуатації відповідно до вимог М.А.801 цього додатка.

М.А.803. Уповноваження пілота-власника

(a) Для того, щоб вважатися кваліфікованим як пілот-власник, особа повинна:

1. мати чинне свідоцтво пілота (або еквівалент), видане(ий) або валідоване(ий) державою-членом для рейтингу типу або класу повітряного судна, та

2. бути власником повітряного судна одноосібно або з іншою особою як співвласник; такий власник повинен бути:

(i) однією з фізичних осіб, зазначених у реєстраційному посвідченні, або

(ii) членом неприбуткової юридичної особи, що діє у галузі розваг та відпочинку, якщо така юридична особа визначена у реєстраційному посвідченні як власник або експлуатант, та він безпосередньо задіяний у процесі прийняття рішення юридичної особи та призначений цією юридичною особою як пілот-власник, який виконує технічне обслуговування.

(b) Для будь-яких повітряних суден, які не класифіковані як оснащені двигуном повітряні судна складної конструкції з МТОМ 2730 кг або менше, які не використовуються у комерційній експлуатації повітряного транспорту, у комерційній спеціалізованій експлуатації або у комерційній

експлуатації затверджених організацій з підготовки пілотів (АТО) або задекларованих навчальних організацій (ДТО), пілот-власник може видавати сертифікат передачі до експлуатації після виконання обмеженого технічного обслуговування, яке виконує пілот-власник, визначеного у доповненні VIII до цього додатка (Part-M).

(с) Обсяг обмеженого технічного обслуговування, яке виконує пілот-власник, має бути визначений у програмі технічного обслуговування повітряного судна, що зазначена у М.А.302 цього додатка.

(d) Сертифікат передачі до експлуатації має бути внесений до системи записів з підтримання льотної придатності повітряного судна та містити основні деталі виконаного технічного обслуговування, дані для технічного обслуговування, що були використані, дату завершення технічного обслуговування та персональні дані, підпис і номер свідоцтва пілота-власника, який видав цей сертифікат.

Підчастина I - Сертифікат перегляду льотної придатності

М.А.901. Перегляд льотної придатності повітряного судна

Щоб забезпечити чинність сертифіката льотної придатності повітряного судна, необхідно періодично проводити перегляд льотної придатності повітряного судна та його записів з підтримання льотної придатності.

(a) Сертифікат перегляду льотної придатності (Форма 15a EASA або Форма 15b EASA) видається за формами, наведеними у доповненні III до цього додатка (Part-M), після завершення задовільного перегляду льотної придатності. Сертифікат перегляду льотної придатності є дійсним протягом одного року.

(b) Повітряне судно у контрольованому середовищі - це повітряне судно, яке протягом попередніх 12 місяців:

(i) постійно перебувало під управлінням льотної придатності однієї організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності;

(ii) обслуговувалося організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до підчастини F цього додатка (Part-M), додатка 2 (Part-145) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, включаючи випадки, коли завдання з технічного обслуговування, зазначені в М.А.803 (b) цього додатка, виконані та передані до експлуатації відповідно до підпунктів (b) (1) або (b) (2) М.А.801 цього додатка (Part-M).

(с) Для всіх повітряних суден, що використовуються авіаперевізниками, та повітряних суден з МТОМ, що перевищує 2730 кг, що знаходяться у контрольованому середовищі, організація, на яку посилається підпункт (b) (1) цього пункту, що здійснює управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, може відповідно до САМО.А.125 (е) додатка 5с (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, або М.А.711 (b) цього додатка (Part-M), або CAO.А.095 (с) (1) додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил (як застосовно) та за умови відповідності вимогам підпункту (j) цього пункту:

1. видавати сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до М.А.901 цього додатка;

2. продовжувати максимум двічі дію сертифіката перегляду льотної придатності, який вона видала, кожного разу на період в один рік, якщо повітряне судно залишалося у контрольованому середовищі.

(d) Сертифікат перегляду льотної придатності має бути виданий компетентним органом у разі задовільних результатів оцінювання рекомендації, виданої організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності, надісланої разом із заявкою власника або експлуатанта, для всіх повітряних суден, що використовуються авіаперевізниками, та повітряних суден, максимальна злітна маса яких перевищує 2730 кг, які відповідають наступним альтернативним умовам:

(i) вони не знаходяться в контрольованому середовищі;

(ii) їх управління підтриманням льотної придатності здійснює організація, яка не має привілеїв на виконання переглядів льотної придатності.

Ця рекомендація, зазначена в цьому підпункті, має базуватися на перегляді льотної придатності, виконаному відповідно до М.А.901 цього додатка.

(e) Для повітряних суден з МТОМ 2730 кг та менше, що не використовуються авіаперевізниками, будь-яка організація з управління підтриманням льотної придатності або комбінована організація з льотної придатності, обрана власником або експлуатантом, може відповідно до CAMO.A.125 (e) додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, або М.А.711 (b) цього додатка (Part-M), або CAO.A.095 (c) додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил (як застосовно) та за умови відповідності підпункту (j) цього пункту:

1. видавати сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до М.А.901 цього додатка;

2. продовжувати максимум двічі дію сертифіката перегляду льотної придатності, який вона видала, кожного разу на період в один рік, якщо повітряне судно залишалося у контрольованому середовищі під її управлінням.

(f) Шляхом відступу від М.А.901 (c) 2 та М.А.901 (e) 2 цього додатка для повітряних суден, що знаходяться у контрольованому середовищі, організація, на яку посиляється підпункт (b) (1) цього пункту, що здійснює управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, може, за умови відповідності підпункту (j) цього пункту, продовжити максимум двічі дію сертифіката перегляду льотної придатності, виданого компетентним органом або іншою організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності, на період в один рік.

(g) У разі виявлення потенційного ризику для безпеки польотів, компетентний орган має самостійно виконати перегляд льотної придатності та видати сертифікат перегляду льотної придатності.

(h) Не виключаючи вимоги підпункту (g) цього пункту, компетентний орган може самостійно виконувати перегляд льотної придатності та видавати сертифікат перегляду льотної придатності у таких випадках:

1. якщо управління підтриманням льотної придатності повітряного судна здійснює організація з управління підтриманням льотної придатності або комбінована організація з льотної придатності, основне місце здійснення діяльності якої розташоване у третій країні;

2. для будь-яких інших повітряних суден з МТОМ 2730 кг та менше, за вимогою власника.

(i) У випадках, коли компетентний орган самостійно видає сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до підпунктів (g) або (h) цього пункту або після оцінювання рекомендації відповідно до М.В.901 цього додатка, власник або експлуатант повітряного судна має, якщо необхідно для цих цілей, надати компетентному органу:

1. будь-яку документацію, яку вимагає компетентний орган;
2. придатне приміщення у відповідному місці для його персоналу;
3. підтримку персоналу, який засвідчує технічне обслуговування.

(j) Сертифікат перегляду льотної придатності не може бути виданий або продовжений у разі наявності свідчень або ознак того, що повітряне судно не є льотнопридатним.

(k) Перегляд льотної придатності повітряних суден має включати повний задокументований перегляд записів повітряного судна, що встановлюють відповідність наступним вимогам:

1. години нальоту та пов'язані льотні цикли планера, двигуна та повітряного гвинта записувалися належним чином;
2. керівництво з льотної експлуатації застосовується до конфігурації повітряного судна та відображає статус останніх змін;
3. виконано весь обсяг обов'язкових робіт з технічного обслуговування повітряного судна відповідно до схваленої програми технічного обслуговування повітряного судна;
4. усі відомі дефекти були усунені або (якщо застосовно) відкладені у контрольований спосіб відповідно до М.А.403 цього додатка;
5. виконано та належним чином записано всі застосовні директиви льотної придатності;
6. всі модифікації та ремонти, виконані на повітряному судні, було зареєстровано та відповідають вимогам М.А.304 цього додатка;
7. всі частини з обмеженим ресурсом та компоненти з періодичним контролем, встановлені на повітряне судно, належним чином ідентифіковано, зареєстровано та не перевищено їх ресурс;
8. все технічне обслуговування було виконано відповідно до цього додатка;
9. поточний звіт про масу і центрування відображає поточну конфігурацію повітряного судна і є чинним;
10. повітряне судно відповідає останній ревізії своєї типової конструкції, схваленої Агентством;
11. за потреби, повітряне судно має сертифікат щодо шуму на місцевості, який відповідає поточній конфігурації повітряного судна відповідно до положень глави I Part-21.

(l) Перегляд льотної придатності повітряного судна має включати фізичний огляд повітряного судна. Для виконання такого огляду персонал з перегляду льотної придатності, який не має відповідної кваліфікації згідно з вимогами додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, має отримати допомогу від такого кваліфікованого персоналу.

(m) Шляхом проведення фізичного огляду повітряного судна персонал з перегляду льотної придатності має переконатися, що:

1. всі необхідні маркування та таблички встановлено належним чином;
2. повітряне судно відповідає схваленому керівництву з льотної експлуатації;
3. конфігурація повітряного судна відповідає схваленій документації;
4. не виявлено жодного очевидного дефекту, який не був розглянутий відповідно до М.А.403 цього додатка;
5. між повітряним судном і задокументованим переглядом записів, зазначеним в підпункті (k) цього пункту, не виявлено жодних розбіжностей.

(n) Шляхом відступу від підпункту (a) цього пункту, перегляд льотної придатності може проводитись раніше, але не більше ніж на 90 днів, без втрати періодичності дії переглядів льотної придатності так, щоб мати можливість проводити фізичний огляд під час проведення форми технічного обслуговування.

(o) Сертифікат перегляду льотної придатності (Форма 15b EASA) або рекомендація для видачі сертифіката перегляду льотної придатності (Форма 15a EASA), що наведені у доповненні III до цього додатка (Part-M), можуть бути видані тільки:

1. уповноваженим персоналом з перегляду льотної придатності від імені схваленої організації;
2. якщо було повністю проведено перегляд льотної придатності.

(p) Копія будь-якого сертифіката перегляду льотної придатності, виданого або продовженого для повітряного судна, має надсилатися протягом 10 днів до держави-члена, яка є державою реєстрації певного повітряного судна.

(q) Завдання щодо перегляду льотної придатності не мають передаватися за субпідрядом.

(r) Якщо результат перегляду льотної придатності є неостаточним, організація, яка проводить перегляд, має повідомити компетентний орган якомога швидше, але в будь-якому разі протягом 72 годин з моменту, коли організація виявила причини, з яких перегляд льотної придатності є неостаточним.

(s) Сертифікат перегляду льотної придатності не має бути виданий доти, доки не будуть усунені всі недоліки.

М.А.902. Чинність сертифіката перегляду льотної придатності

(a) Сертифікат перегляду льотної придатності втрачає чинність у разі:

1. зупинення або припинення дії, або
2. зупинення або припинення дії сертифіката льотної придатності, або
3. якщо повітряне судно не внесено до реєстру повітряних суден держави-члена, або
4. зупинення або припинення дії сертифіката типу, на підставі якого було видано сертифікат льотної придатності.

(b) Повітряне судно не має виконувати польоти, якщо сертифікат льотної придатності недійсний або якщо:

1. підтримання льотної придатності повітряного судна чи будь-якого компонента, встановленого на повітряне судно, не відповідає вимогам цього додатка (Part-M), або
2. повітряне судно не відповідає типовій конструкції, схваленій компетентним органом, або
3. експлуатація повітряного судна здійснювалася з перевищенням обмежень, передбачених схваленим керівництвом з льотної експлуатації чи сертифікатом льотної придатності, без застосування відповідних заходів, або
4. повітряне судно потрапило у катастрофу або інцидент, що вплинуло на льотну придатність повітряного судна, але подальші відповідні дії щодо відновлення льотної придатності не були вжиті, або
5. модифікація або ремонт не відповідає вимогам Part-21.

(c) У разі здачі або припинення дії сертифікат перегляду льотної придатності має бути повернутим до компетентного органу.

М.А.903. Передача повітряного судна у межах ЄС

(a) У разі зміни реєстрації повітряного судна у межах ЄС заявник має:

1. повідомити державу-члена, яка є державою попередньої реєстрації, про те, у якій державі-члені повітряне судно буде зареєстровано, а після цього
2. подати заявку до нової держави-члена на видачу нового сертифіката льотної придатності відповідно до Part-21.

(b) Незважаючи на положення М.А.902 (a) (3) цього додатка, раніше виданий сертифікат перегляду льотної придатності залишається дійсним до дати втрати його чинності.

М.А.904. Перегляд льотної придатності повітряного судна, що імпортується до ЄС

(a) У разі імпортування повітряного судна до реєстру держави-члена з третьої країни, заявник має:

1. подати заявку до компетентного органу держави-члена, яка є державою реєстрації, щодо видачі нового сертифіката льотної придатності відповідно до вимог Part-21;
 2. для повітряного судна, окрім нового, мати проведений перегляд льотної придатності відповідно до М.А.901 цього додатка;
 3. виконати всі роботи з технічного обслуговування, щоб відповідати програмі технічного обслуговування повітряного судна, схваленій згідно з М.А.302 цього додатка.
- (b) Переконавшись у тому, що повітряне судно відповідає застосовним вимогам, організація, яка виконує перегляд льотної придатності, має надіслати задокументовану рекомендацію для видачі сертифіката перегляду льотної придатності компетентному органу держави-члена, яка є державою реєстрації.
- (c) Власник повітряного судна має забезпечити доступ для проведення інспектування повітряного судна компетентному органу держави-члена, яка є державою реєстрації.
- (d) Компетентний орган держави-члена, яка є державою реєстрації, має видати сертифікат льотної придатності після того, як він пересвідчився у відповідності повітряного судна вимогам Part-21.
- (e) Цей компетентний орган держави-члена має також видати сертифікат перегляду льотної придатності. Сертифікат має бути чинним протягом одного року, якщо тільки компетентний орган вирішує зменшити період чинності з причин безпеки польотів.

М.А.905. Недоліки

- (a) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам цього додатка (Part-M), який знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.
- (b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам цього додатка (Part-M), яка може знизити стандарт безпеки та може становити загрозу безпеці польотів.
- (c) Після отримання повідомлення про недоліки згідно з М.В.903 цього додатка відповідальна особа або організація, визначені в М.А.201 цього додатка, повинні розробити план коригувальних дій і продемонструвати коригувальні дії, включаючи відповідні коригувальні дії для попередження повторення недоліків та причин їх появи, які задовольняють компетентний орган, у строк, погоджений з цим органом.

Розділ В - Процедура для компетентних органів

Підчастина А - Загальні положення

М.В.101. Сфера застосування

Цей розділ встановлює адміністративні вимоги, яких має дотримуватися компетентний орган, який є відповідальним за застосування та забезпечення дотримання положень розділу А цього додатка (Part-M).

М.В.102. Компетентний орган

(a) Загальні положення

Держава-член має визначити компетентний орган, до обов'язків якого належать видача, продовження дії, зміна, зупинення або припинення дії сертифікатів, а також нагляд за підтриманням льотної придатності. Цей компетентний орган запроваджує письмові процедури та організаційну структуру.

(b) Ресурси

Кількість персоналу має бути достатньою для виконання вимог, передбачених цим розділом.

(c) Кваліфікація та підготовка

Весь персонал, залучений до діяльності щодо цього додатка, має бути відповідно кваліфікований та мати відповідні знання, досвід, початкову підготовку та підготовку з підтримання кваліфікації з метою виконання покладених на нього завдань.

(d) Процедури

Компетентний орган запроваджує процедури, які визначають порядок забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-M).

З метою забезпечення постійної відповідності процедури мають переглядатися з внесенням відповідних змін.

М.В.103. Недоліки та примусові заходи - особи

Якщо протягом нагляду або будь-якого іншого заходу компетентним органом, що є відповідальним за нагляд відповідно до цього додатка, було виявлено докази невідповідності застосовним вимогам Повітряного кодексу України особи, яка утримує свідоцтво, сертифікат, рейтинг або атестацію, видану відповідно до Повітряного кодексу України, компетентний орган, що виявив невідповідність, має застосувати примусові заходи, необхідні для запобігання продовження цієї невідповідності.

М.В.104. Ведення записів

(a) Компетентний орган має запровадити систему ведення записів, яка дає змогу належним чином простежити процес видачі, продовження дії, зміни, зупинення або припинення дії кожного сертифіката.

(b) Записи для здійснення нагляду за діяльністю схвалених відповідно до цього додатка (Part-M) організацій мають містити принаймні:

1. заявку на видачу схвалення організації;

2. сертифікат схвалення організації, включаючи будь-які зміни до нього;
3. копію програми аудитів, що визначає дати запланованих аудитів і дати їх фактичного проведення;
4. записи компетентного органу щодо постійного нагляду, включаючи всі записи про аудити;
5. копії всього відповідного листування;
6. докладні відомості про будь-які звільнення та застосовані санкції;
7. будь-який звіт інших компетентних органів щодо нагляду за організацією;
8. керівництво організації, а також зміни до нього;
9. копію будь-якого іншого документа, безпосередньо схваленого компетентним органом.

(с) Строк зберігання записів, передбачених підпунктом (b) цього пункту, має становити щонайменше п'ять років.

(d) Мінімальний перелік записів для здійснення нагляду за кожним повітряним судном має містити принаймні копію:

1. сертифіката льотної придатності повітряного судна;
2. сертифікатів перегляду льотної придатності;
3. рекомендації з перегляду льотної придатності, видані комбінованою організацією з льотної придатності або організацією з управління підтриманням льотної придатності;
4. звітів про результати переглядів льотної придатності, проведених безпосередньо компетентним органом;
5. всього відповідного листування щодо повітряного судна;
6. докладних відомостей про будь-які звільнення та застосовані санкції;
7. будь-якого документа, схваленого компетентним органом відповідно до цього додатка (Part-M) або додатка 2 (Part-ARO) до Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації".

(е) Записи, зазначені у підпункті (d) цього пункту, мають зберігатися протягом двох років після того, як повітряне судно назавжди було знято з експлуатації.

(f) Всі записи мають бути надані на вимогу іншої держави-члена чи Агентства.

М.В.105. Взаємний обмін інформацією

(a) З метою сприяння підвищенню рівня безпеки польотів компетентні органи мають брати участь у взаємному обміні всією необхідною інформацією.

(b) Без упередження щодо компетенції держав-членів у разі виникнення потенційної загрози безпеці польотів щодо декількох держав-членів, пов'язані компетентні органи мають сприяти один одному щодо вживання необхідних заходів з нагляду.

Підчастина В - Обов'язки

М.В.201. Обов'язки

Компетентні органи, зазначені у М.1, забезпечують проведення аудитів, інспекцій та перевірок з метою підтвердження відповідності вимогам цього додатка (Part-M).

М.В.202 Надання інформації Агентству

(a) Компетентний орган має без зайвих затримок повідомляти Агентство у разі будь-яких суттєвих проблем із застосуванням базового регламенту.

(b) Компетентний орган має надавати Агентству важливу для безпеки польотів інформацію, що впливає зі звітів про події, які він отримав відповідно до М.А.202 цього додатка.

Підчастина С - Підтримання льотної придатності

М.В.301. Програма технічного обслуговування повітряного судна

(a) Компетентний орган має переконатися, що програма технічного обслуговування відповідає вимогам М.А.302 цього додатка.

(b) Якщо інше не передбачено у М.А.302 (с) цього додатка, програма технічного обслуговування повітряного судна та зміни до неї мають бути схвалені безпосередньо компетентним органом. Компетентний орган повинен мати доступ до всіх даних, що вимагаються підпунктами (d), (e) та (f) М.А.302 цього додатка.

(c) У разі непрямого схвалення, як передбачено в М.А.302 (с) цього додатка, компетентний орган має схвалити процедуру схвалення програми технічного обслуговування повітряного судна комбінованої організації з льотної придатності або організації з управління підтриманням льотної придатності через керівництво цієї організації, зазначене в CAO.A.025 додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, М.А.704 цього додатка (Part-M) або CAMO.A.300 додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

М.В.302. Звільнення

Усі звільнення, надані відповідно до частини шостої статті 11 Повітряного кодексу України, мають бути задокументовані та мають зберігатися компетентним органом.

М.В.303. Моніторинг підтримання льотної придатності повітряних суден

- (a) Компетентний орган має розробити програму інспекцій, базуючись на оцінці ризиків з метою моніторингу стану льотної придатності парку повітряних суден, внесених до його реєстру.
- (b) Програма інспекцій має включати вибіркові інспекції виробів повітряних суден і повинна охоплювати всі аспекти ключових елементів ризику льотної придатності.
- (c) Інспекції виробів мають вибірково перевіряти досягнуті стандарти льотної придатності, базуючись на застосовних вимогах, та виявляти будь-які недоліки.
- (d) Будь-які виявлені недоліки мають бути класифіковані відповідно до вимог цього додатка (Part-M), підтверджені у письмовому вигляді та надані особі чи організації, що є відповідальною згідно з М.А.201 цього додатка. Компетентний орган повинен запровадити процес для аналізу недоліків за їх значимістю для безпеки.
- (e) Компетентний орган має вести записи щодо всіх недоліків та дій щодо їх остаточного усунення.
- (f) Якщо під час проведення інспектування повітряного судна виявлено докази невідповідності вимогам цього додатка або іншим додаткам та авіаційним правилам України, недолік має розглядатися як передбачено відповідними авіаційними правилами України.
- (g) Для забезпечення (за потреби) відповідних санкцій компетентний орган має обмінюватися інформацією про невідповідності, виявлені відповідно до підпункту (f) цього пункту, з іншими компетентними органами.

М.В.304. Припинення та зупинення

Компетентний орган повинен:

- (a) зупинити дію сертифіката перегляду льотної придатності за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози для безпеки польотів, або
- (b) зупинити або припинити дію сертифіката перегляду льотної придатності відповідно до М.В.903 (1) цього додатка.

М.В.305. Система технічних бортових журналів повітряних суден

- (a) Компетентний орган має схвалити первинну систему технічних бортових журналів повітряних суден, що вимагається М.А.306 цього додатка.
- (b) Щоб дати змогу організації впроваджувати зміни до системи технічних бортових журналів повітряних суден без попереднього схвалення компетентного органу, компетентний орган має схвалити відповідну процедуру, зазначену в САМО.А.300 (с) додатка 5с (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, або М.А.704 (с) цього додатка (Part-M), або САО.А.025 (с) додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил.

Підчастина D - Стандарти технічного обслуговування

(зарезервовано)

Підчастина Е - Компоненти

(зарезервовано)

Підчастина F - Організація з технічного обслуговування

М.В.601. Заявка

Якщо виробничі площі за засоби з технічного обслуговування розташовані на території більше ніж однієї держави-члена, перевірки та постійний нагляд за схваленням мають здійснюватися спільно з компетентними органами держав-членів, на території яких розташовані інші виробничі площі та засоби з технічного обслуговування.

М.В.602. Первинне схвалення

(a) Для встановлення відповідності вимогам підпунктів (a) та (b) М.А.606 цього додатка компетентний орган має офіційно підтвердити заявникові у письмовому вигляді погодження персоналу, зазначеного в підпунктах (a) та (b) М.А.606 цього додатка.

(b) Компетентний орган має перевірити відповідність процедур, зазначених у керівництві організації з технічного обслуговування, вимогам підчастини F цього додатка (Part-M) і має впевнитись у наявності підпису відповідального керівника у заяві про зобов'язання.

(c) Компетентний орган має перевіряти відповідність організації вимогам підчастини F цього додатка (Part-M).

(d) Під час перевірки з метою надання схвалення слід провести принаймні одну зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона повною мірою розуміє важливість схвалення та причину підписання зобов'язання у керівництві організації щодо відповідності процедурам, зазначеним у керівництві.

(e) Усі недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді та подані організації-заявнику.

(f) Компетентний орган має вести записи щодо усіх недоліків, дій щодо їх остаточного усунення (дій, необхідних для остаточного усунення недоліків) та рекомендацій.

(g) Для отримання первинного схвалення усі недоліки мають бути усунені організацією та остаточно прийняті компетентним органом до видачі схвалення.

М.В.603. Видача схвалення

(a) Компетентний орган має видати заявнику сертифікат схвалення (Форма 3 EASA) відповідно до доповнення V до цього додатка (Part-M), який включає обсяг схвалення, якщо організація з технічного обслуговування відповідає застосовним пунктам цього додатка (Part-M).

(b) Компетентний орган має зазначити умови, що додаються до схвалення у сертифікаті схвалення (Форма 3 EASA).

(c) Номер схвалення зазначається у сертифікаті схвалення (Форма 3 EASA) у спосіб, визначений Агентством.

М.В.604. Постійний нагляд

(a) Компетентний орган має зберігати та оновлювати програму, яка містить дати, коли заплановано проведення аудитів, і дати, коли аудити було проведено, для всіх схвалених відповідно до вимог підчастини F розділу В цього додатка організацій з технічного обслуговування, що знаходяться під його наглядом.

(b) Кожна організація має бути повністю перевірена за період, що не перевищує 24 місяці.

(c) Усі недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді та подані організації-заявнику.

(d) Компетентний орган має вести записи щодо усіх недоліків, дій щодо їх остаточного усунення (дій, необхідних для остаточного усунення недоліків) та рекомендацій.

(e) Не менше одного разу на 24 місяці має проводитися зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона залишається належним чином проінформованим про важливі питання, які виникають під час аудитів.

М.В.605. Недоліки

(a) Якщо під час аудитів або за допомогою інших засобів виявлено підтвердження невідповідності вимогам цього додатка (Part-M) або додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, компетентний орган має вжити таких заходів:

1. у разі недоліку рівня 1 - вживає негайних заходів з припинення, обмеження або зупинення схвалення організації з технічного обслуговування в цілому або частково залежно від серйозності недоліку рівня 1, доки організацією не буде вжито ефективних коригувальних дій;

2. у разі недоліку рівня 2 - визначає період впровадження коригувальних дій залежно від характеру недоліку, який не має бути більшим, ніж три місяці. За певних обставин наприкінці цього першого періоду і залежно від характеру недоліку компетентний орган може продовжити цей тримісячний період відповідно до задовільного плану коригувальних дій.

(b) У разі неспроможності забезпечити відповідність вимогам протягом визначеного компетентним органом періоду, останній вживає заходів із часткового або повного зупинення наданого організації схвалення.

М.В.606. Зміни

(a) Компетентний орган має дотримуватися застосовних елементів первинного схвалення щодо будь-яких змін організації, про які було повідомлено відповідно до М.А.617 цього додатка.

(b) Компетентний орган може встановлювати умови, за якими може працювати схвалена організація з технічного обслуговування під час таких змін, якщо він не визначить, що схвалення має бути зупинено з огляду на характер або обсяг змін.

(c) Для будь-якої зміни у керівництві організації з технічного обслуговування:

1. У разі прямого схвалення змін відповідно до М.А.604 (b) цього додатка компетентний орган, перш ніж офіційно повідомляти схвалену організацію про схвалення, має перевірити відповідність визначених у керівництві процедур вимогам цього додатка.

2. У разі непрямого схвалення змін відповідно до М.А.604 (c) цього додатка компетентний орган має забезпечити, що:

(i) зміни залишаються незначними;

(ii) він має належний контроль за схваленням змін, щоб забезпечити їх відповідність вимогам цього додатка.

М.В.607. Припинення, зупинення та обмеження схвалення

Компетентний орган має:

(a) зупинити дію сертифіката схвалення за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози безпеці польотів, або

(b) зупинити, припинити дію або обмежити сертифікат схвалення відповідно до положень М.В.605 цього додатка.

Підчастина G - Організація з управління підтриманням льотної придатності

М.В.701. Заявка

(a) У випадку авіаперевізників компетентний орган має отримати на схвалення разом з початковою заявкою на сертифікат експлуатанта та (якщо застосовно) для схвалення будь-яких заявлених змін, а також щодо кожного типу повітряних суден, що експлуатуватиметься:

1. керівництво з управління підтриманням льотної придатності;

2. програми технічного обслуговування повітряних суден експлуатанта;

3. технічний бортовий журнал повітряного судна;

4. (якщо застосовно) технічні умови договорів з технічного обслуговування, укладені між організацією з управління підтриманням льотної придатності та організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

(b) Якщо виробничі площі та засоби розташовано на території більше ніж однієї держави-члена, перевірки та постійний нагляд за схваленням мають здійснюватися спільно з компетентними органами держав-членів, на території яких розташовано інші виробничі площі та засоби з технічного обслуговування.

М.В.702. Первинне схвалення

- (a) Для встановлення відповідності вимогам підпунктів (a), (c) і (d) М.А.706 та М.А.707 цього додатка компетентний орган має офіційно підтвердити заявникові у письмовому вигляді погодження персоналу, зазначеного в підпунктах (a), (c) і (d) М.А.706 та М.А.707 цього додатка.
- (b) Компетентний орган має перевірити відповідність процедур, зазначених у керівництві з управління підтриманням льотної придатності, вимогам підчастини G розділу А цього додатка (Part-M), і впевнитись у наявності підпису відповідального керівника у заяві про зобов'язання.
- (c) Компетентний орган має перевіряти відповідність організації вимогам підчастини G розділу А цього додатка (Part-M).
- (d) Під час перевірки з метою надання схвалення слід провести принаймні одну зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона повною мірою розуміє важливість схвалення та причину підписання зобов'язання у керівництві організації щодо відповідності процедурам, зазначеним у керівництві.
- (e) Усі недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді та подані організації-заявнику.
- (f) Компетентний орган має вести записи щодо усіх недоліків, дій щодо їх остаточного усунення (дій, необхідних для остаточного усунення недоліків) та рекомендацій.
- (g) Для отримання первинного схвалення усі недоліки мають бути усунені організацією та остаточно прийняті компетентним органом до видачі схвалення.

М.В.703. Видача схвалення

- (a) Компетентний орган має видати заявнику сертифікат схвалення (Форма 14-MG EASA) відповідно до доповнення VI до цього додатка (Part-M), який включає обсяг схвалення, якщо організація з управління підтриманням льотної придатності відповідає вимогам підчастини G розділу А цього додатка (Part-M).
- (b) Компетентний орган має зазначити умови дії схвалення у сертифікаті схвалення (Форма 14-MG EASA).
- (c) Номер схвалення зазначається у сертифікаті схвалення (Форма 14-MG EASA) у спосіб, визначений Агентством.
- (d) У випадку авіаперевізників наведена у сертифікаті схвалення (Форма 14-MG EASA) інформація буде внесена до сертифіката експлуатанта.

М.В.704. Постійний нагляд

- (a) Компетентний орган має зберігати та оновлювати програму, яка містить дати, коли заплановано проведення аудитів, і дати, коли аудити було проведено, для всіх схвалених відповідно до вимог підчастини G розділу А цього додатка (Part-M) організацій з управління підтриманням льотної придатності, що знаходяться під його наглядом.
- (b) Кожна організація має бути повністю перевірена за період, що не перевищує 24 місяці.

(с) Один раз на 24 місяці має здійснюватися вибіркова інспекція окремих повітряних суден, що знаходяться під управлінням організації, схваленої відповідно до підчастини G розділу B цього додатка (Part-M). Обсяг перевірки визначається компетентним органом за результатами попередніх аудитів і раніше проведених інспекцій.

(d) Усі недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді та подані організації-заявнику.

(е) Компетентний орган має вести записи щодо усіх недоліків, дій щодо їх остаточного усунення (дій, необхідних для остаточного усунення недоліків) та рекомендацій.

(f) Не менше одного разу на 24 місяці має проводитися зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона залишається належним чином проінформованим про важливі питання, які виникають під час аудитів.

М.В.705. Недоліки

(a) Якщо під час аудитів або за допомогою інших засобів буде виявлено підтвердження невідповідності вимогам цього додатка (Part-M) або додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно), компетентний орган має вжити таких заходів:

1. у разі недоліку рівня 1 - вживає негайних заходів з припинення, обмеження або зупинення схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності в цілому або частково залежно від серйозності недоліку рівня 1, доки організацією не буде вжито ефективних коригувальних дій;

2. у разі недоліку рівня 2 - визначає період впровадження коригувальних дій залежно від характеру недоліку, який не має бути більшим, ніж три місяці. За певних обставин наприкінці цього першого періоду і залежно від характеру недоліку компетентний орган може продовжити цей тримісячний період відповідно до задовільного плану коригувальних дій.

(b) У разі неспроможності забезпечити відповідність вимогам протягом визначеного компетентним органом періоду, останній вживає заходів із часткового або повного зупинення наданого організації схвалення.

М.В.706. Зміни

(a) Компетентний орган має дотримуватися застосовних елементів первинного схвалення щодо будь-яких змін організації, про які було повідомлено відповідно до М.А.713 цього додатка.

(b) Компетентний орган може встановлювати умови, за якими може працювати схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності під час таких змін, якщо він не визначить, що схвалення має бути зупинено з огляду на характер або ступінь змін.

(с) Для будь-якої зміни у керівництві з управління підтриманням льотної придатності:

1. У разі прямого схвалення змін відповідно до М.А.704 (b) цього додатка (Part-M) компетентний орган, перш ніж офіційно повідомляти схвалену організацію про схвалення, має перевірити відповідність визначених у керівництві процедур вимогам цього додатка (Part-M) або додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

2. У разі використання процедури непрямого схвалення змін відповідно до М.А.704 (с) цього додатка (Part-M) компетентний орган має забезпечити виконання усіх наступних положень:

(i) що зміни залишаються незначними;

(ii) що він має належний контроль за схваленням змін, щоб забезпечити їх відповідність вимогам цього додатка (Part-M) або додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

М.В.707. Припинення, зупинення та обмеження схвалення

Компетентний орган має:

(a) зупинити дію сертифіката схвалення за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози безпеці польотів, або

(b) зупинити, припинити дію або обмежити сертифікат схвалення відповідно до положень М.В.705 цього додатка.

Підчастина Н - Сертифікат передачі до експлуатації (CRS)

(зарезервовано)

Підчастина І - Сертифікат перегляду льотної придатності

М.В.901. Оцінка рекомендацій

Після отримання заявки та відповідної рекомендації щодо сертифіката перегляду льотної придатності відповідно до М.А.901 цього додатка:

1. Відповідний кваліфікований персонал компетентного органу має перевірити, що заява про відповідність, що міститься у рекомендації, підтверджує, що було виконано повний перегляд льотної придатності відповідно до М.А.901 цього додатка.

2. Компетентний орган має перевірити та може запросити додаткову інформацію, необхідну для проведення оцінки рекомендації.

М.В.902. Перегляд льотної придатності компетентним органом

(a) У разі проведення компетентним органом перегляду льотної придатності та видачі сертифіката перегляду льотної придатності (Форма 15a EASA) відповідно до доповнення III до цього додатка (Part-M), компетентний орган має виконати перегляд льотної придатності відповідно до М.А.901 цього додатка.

(b) Щоб виконувати перегляд льотної придатності, компетентний орган повинен мати відповідний персонал з перегляду льотної придатності.

1. Для всіх повітряних суден, що використовуються авіаперевізниками, та для повітряних суден з МТОМ понад 2730 кг такий персонал повинен мати:

(a) щонайменше п'ять років набутого досвіду з підтримання льотної придатності;

(b) відповідне свідоцтво відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил або визнану національними правилами кваліфікацію персоналу з технічного обслуговування повітряних суден відповідної категорії (якщо пункт 6 розділу V цих Авіаційних правил посилається на національні правила) або авіаційну освіту чи її національний еквівалент;

(c) формальну підготовку з технічного обслуговування авіаційної техніки;

(d) посаду з відповідними обов'язками.

Незважаючи на підпункти (a) - (d) цього пункту, вимоги, викладені в М.В.902 (b) 1 (b) цього додатка, можуть бути замінені п'ятирічним досвідом роботи з підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у М.А.902 (b) 1 (a) цього додатка.

2. Для повітряних суден, що не використовуються авіаперевізниками, та повітряних суден із МТОМ 2730 кг і менше такий персонал повинен мати:

(a) щонайменше три роки набутого досвіду з підтримання льотної придатності;

(b) відповідне свідоцтво відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил або визнану національними правилами кваліфікацію персоналу з технічного обслуговування повітряних суден відповідної категорії, якщо пункт 6 розділу V цих Авіаційних правил посилається на національні правила, або авіаційну освіту чи її національний еквівалент;

(c) відповідну підготовку з технічного обслуговування авіаційної техніки;

(d) посаду з відповідними обов'язками.

Незважаючи на підпункти (a) - (d), вимоги, зазначені в М.В.902 (b) 2 (b) цього додатка, можуть бути замінені чотирирічним досвідом роботи з підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у М.В.902 (b) 2 (a) цього додатка.

(c) Компетентний орган має вести записи щодо всього персоналу з перегляду льотної придатності, які мають включати детальну інформацію щодо будь-якої відповідної кваліфікації разом зі стислим описом відповідного досвіду та підготовки з управління підтриманням льотної придатності.

(d) У разі проведення перегляду льотної придатності компетентний орган повинен мати доступ до застосовних даних, визначених у М.А.305, М.А.306 та М.А.401 цього додатка.

(e) Персонал з перегляду льотної придатності має видати сертифікат перегляду льотної придатності (Форма 15a EASA) відповідно до доповнення III до цього додатка (Part-M) після успішного завершення перегляду льотної придатності.

М.В.903. Недоліки

Якщо під час інспекції повітряних суден або за допомогою інших засобів виявлено підтвердження невідповідності вимогам цього додатка (Part-M), компетентний орган має вжити таких заходів:

1. у разі недоліку рівня 1 - компетентний орган має вимагати вжиття відповідних коригувальних дій перед наступним польотом та термінові дії мають бути вжиті компетентним органом для припинення або зупинення дії сертифіката перегляду льотної придатності;
2. у разі недоліку рівня 2 - коригувальні дії, що вимагаються компетентним органом, мають відповідати характеру недоліку.

М.В.904. Обмін інформацією

Після отримання повідомлення про передачі повітряного судна між державами-членами відповідно до М.А.903 цього додатка, компетентний орган держави-члена, у якій повітряне судно наразі зареєстровано, має повідомити компетентний орган держави-члена, в якій повітряне судно буде зареєстровано, про будь-які відомі проблеми з повітряним судном, яке передається. Компетентний орган держави-члена, в якій повітряне судно буде зареєстровано, має забезпечити, що компетентний орган держави-члена, у якій повітряне судно наразі зареєстровано, належним чином повідомив про передачу.

Доповнення I
до додатка 1 до Авіаційних правил України "Підтримання
льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу III)

Доповнення I (Appendix I) Договір з управління підтриманням льотної придатності

1. У разі укладення власником або експлуатантом відповідно до М.А.201 цього додатка договору з організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності на виконання завдань з управління підтриманням льотної придатності, на вимогу компетентного органу власник або експлуатант має надіслати копію підписаного обома сторонами договору компетентному органу держави-члена, яка є державою реєстрації.
2. Договір має розроблятися з урахуванням вимог цього додатка (Part-M) і має визначати зобов'язання підписантів стосовно підтримання льотної придатності повітряного судна.
3. Договір має містити принаймні такі відомості:

реєстрація, тип та серійний номер повітряного судна;

власне ім'я та прізвище або відомості про компанію власника чи зареєстрованого орендаря повітряного судна, включаючи місцезнаходження або місце проживання;

відомості про договірну організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності, включаючи місцезнаходження, та;

тип експлуатації.

4. У Договорі має бути зазначено наступне:

"Власник або експлуатант доручає організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованій організації з льотної придатності здійснювати управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, розробляти програму технічного обслуговування повітряного судна, що має бути схвалена компетентним органом, який зазначено в пункті М.1 цього додатка, а також організовувати технічне обслуговування повітряного судна відповідно до зазначеної програми технічного обслуговування повітряного судна.

Відповідно до цього договору обидві сторони зобов'язуються дотримуватися відповідних зобов'язань, передбачених цим договором.

Власник або експлуатант заявляє, що наскільки йому відомо вся надана організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованій організації з льотної придатності інформація щодо підтримання льотної придатності повітряного судна є та залишатиметься точною та що повітряне судно не підлягатиме змінам без попереднього погодження організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності.

У разі будь-якого порушення умов цього договору будь-якою із сторін договір припиняє дію. У такому разі власник або експлуатант буде повністю відповідальним за виконання кожного завдання, пов'язаного з підтриманням льотної придатності повітряного судна, і власник повідомить компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, протягом двох тижнів про таке порушення умов договору".

5. У разі укладення власником/експлуатантом договору з організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності відповідно до М.А.201 цього додатка, обов'язки кожної сторони розподіляються наступним чином:

5.1. Обов'язки організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності:

1. мати у своїх умовах схвалення відповідний тип повітряного судна;

2. дотримуватися нижчезазначених умов щодо управління підтриманням льотної придатності повітряного судна:

(a) розробляти програму технічного обслуговування для повітряного судна, включно з будь-якою програмою надійності (якщо застосовно);

(b) зазначати завдання з технічного обслуговування (у програмі технічного обслуговування повітряного судна), що можуть бути виконані пілотом-власником відповідно до М.А.803 (с) цього додатка;

- (c) організовувати схвалення програми технічного обслуговування повітряного судна;
 - (d) надавати власнику або експлуатанту копію програми технічного обслуговування повітряного судна після її схвалення;
 - (e) організовувати перехідний огляд повітряного судна з попередньої програми технічного обслуговування;
 - (f) організовувати виконання усіх робіт з технічного обслуговування схваленою організацією з технічного обслуговування;
 - (g) організовувати виконання всіх застосовних директив льотної придатності;
 - (h) організовувати усунення схваленою організацією з технічного обслуговування всіх дефектів, виявлених під час проведення планового технічного обслуговування, переглядів льотної придатності або тих, про які повідомив власник;
 - (i) координувати виконання планового технічного обслуговування, застосування директив льотної придатності, заміну частин з обмеженим ресурсом та вимог щодо оглядів компонентів;
 - (j) повідомляти власника щоразу, коли повітряне судно необхідно передати схваленій організації з технічного обслуговування;
 - (k) вести всі технічні записи;
 - (l) зберігати всі технічні записи;
3. організовувати схвалення будь-якої модифікації повітряного судна відповідно до вимог Part-21, перш ніж її буде виконано;
 4. організовувати схвалення будь-якого ремонту повітряного судна відповідно до вимог Part-21, перш ніж його буде виконано;
 5. повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про випадки ухилення власника від передачі повітряного судна схваленій організації з технічного обслуговування на вимогу схваленої організації;
 6. повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про кожний випадок порушення умов цього договору;
 7. забезпечувати вчасне виконання перегляду льотної придатності повітряного судна та забезпечувати видачу сертифіката перегляду льотної придатності або надсилання рекомендації компетентному органу держави-члена, що є державою реєстрації;
 8. протягом 10 днів надсилати копію будь-якого виданого чи продовженого сертифіката перегляду льотної придатності компетентному органу держави-члена, що є державою реєстрації;
 9. надавати всі звіти про події, передбачені застосовними правилами;
 10. повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про розірвання цього договору будь-якою із сторін.

5.2. Обов'язки власника або експлуатанта:

1. мати загальне розуміння схваленої програми технічного обслуговування повітряного судна;
 2. мати загальне розуміння цього додатка (Part-M);
 3. передавати повітряне судно схваленій організації з технічного обслуговування, погодженій з організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності, у відповідний строк за запитом організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності;
 4. не виконувати модифікації повітряного судна без попередньої консультації із організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності;
 5. повідомляти організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності про всі роботи з технічного обслуговування, що були виконані, як виняток, без відома та не під контролем організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності;
 6. повідомляти організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності через формуляр про всі дефекти, виявлені під час експлуатації;
 7. повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про розірвання цього договору будь-якою із сторін;
 8. повідомляти організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності та компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про продаж повітряного судна;
 9. подавати всі звіти про події, передбачені застосовними правилами;
 10. регулярно інформувати організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності про години нальоту та будь-які інші дані щодо експлуатації, які стосуються повітряного судна, за домовленістю із організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності;
 11. вносити сертифікат передачі до експлуатації до формуляра, як зазначено в М.А.803 (d) цього додатка, у разі виконання технічного обслуговування пілотом-власником без перевищення обмежень переліку завдань з технічного обслуговування, як зазначено у схваленій програмі технічного обслуговування повітряного судна відповідно до М.А.803 (c) цього додатка;
 12. інформувати організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності не пізніше ніж протягом 30 днів після виконання пілотом-власником будь-якого завдання з технічного обслуговування відповідно до М.А.305 (a) цього додатка.
6. У разі укладення власником або експлуатантом договору з організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності відповідно до М.А.201 цього додатка, мають бути чітко зазначені обов'язки кожної із сторін стосовно обов'язкового та добровільного звітування про події відповідно до Авіаційних правил України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної

авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів", затверджених наказом Державіаслужби від 27 грудня 2019 року N 1817, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 17 квітня 2020 року за N 352/34635.

Доповнення II
до додатка 1 до Авіаційних правил України "Підтримання
льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу III)

Доповнення II (Appendix II)

Сертифікат дозволеної передачі - Форма 1 EASA

Це доповнення стосується використання сертифіката дозволеної передачі - Форми 1 EASA тільки з метою технічного обслуговування. Слід звернути увагу на додаток 1 до Part-21, який описує використання Форми 1 EASA для цілей виробництва.

1. Призначення та використання

1.1. Основним призначенням сертифіката є засвідчення льотної придатності виробів, частин та обладнання (у подальшому позначених як виріб (вироби)) після виконання технічного обслуговування.

1.2. Має бути встановлено взаємозв'язок між сертифікатом та виробом (виробами). Особа, яка видає сертифікат, повинна зберігати сертифікат у спосіб, що дає можливість перевіряти первинні дані.

1.3. Сертифікат є прийнятним для багатьох органів з льотної придатності, але це може залежати від двосторонніх угод та/або політики органів з льотної придатності. У такому разі термін "схвалені проектні дані" в цьому сертифікаті означає схвалення органом з льотної придатності країни-імпортера.

1.4. Сертифікат не є транспортною накладною або документом про відвантаження.

1.5. Повітряне судно не може бути передано до експлуатації за цим сертифікатом.

1.6. Сертифікат не означає схвалення установлення виробу на конкретному повітряному судні, двигуні або повітряному гвинті, але допомагає кінцевому користувачу визначити його статус льотної придатності.

1.7. Не дозволяється в одному сертифікаті одночасно вказувати вироби, які вироблені, та ті, що пройшли технічне обслуговування.

2. Загальний формат

- 2.1. Сертифікат повинен відповідати наведеній формі, включаючи номери блоків та розташування кожного блока. Однак розмір кожного блока може різнитися залежно від застосування, але так, щоб сертифікат можна було розпізнати.
- 2.2. Сертифікат повинен бути в альбомному форматі, але повний розмір може бути значно збільшений або зменшений настільки, щоб залишитися розбірливим і чітким. У разі сумніву слід порадитися з компетентним органом.
- 2.3. Заява про обов'язки користувача/установлювача може бути розміщена на будь-якому боці сертифіката.
- 2.4. Весь надрукований текст має бути чітким і розбірливим для читання без труднощів.
- 2.5. Сертифікат може бути у вигляді друкованого бланка або згенерованим на комп'ютері, але у будь-якому разі всі контури та символи повинні бути чіткими та розбірливими відповідно до визначеного формату.
- 2.6. Сертифікат має складатися англійською мовою та, якщо доречно, ще однією або декількома іншими мовами.
- 2.7. Інформація, що вноситься до сертифіката, може бути надрукована на друкарській машинці / комп'ютері або написана від руки друкованими літерами та повинна бути розбірливою для читання.
- 2.8. Кількість скорочень має бути зведено до мінімуму для кращого розуміння.
- 2.9. Вільне місце на зворотному боці сертифіката особа, що його видає, може використовувати для будь-якої додаткової інформації, але він не повинен містити будь-яких сертифікаційних заяв. При будь-якому використанні зворотного боку сертифіката необхідно надавати посилання у відповідному блоці на лицьовому боці сертифіката.

3. Копії

- 3.1. Кількість копій, що надсилається замовнику чи зберігається особою, яка видає сертифікат, не обмежується.

4. Помилка(и) у сертифікаті

- 4.1. Якщо кінцевий користувач знайде помилку (помилки) у сертифікаті, він повинен письмово повідомити про неї (них) особу, яка видала сертифікат. Особа, яка видала сертифікат, може видати новий сертифікат, якщо можна перевірити та виправити помилку (помилки).
- 4.2. Новий сертифікат повинен мати новий порядковий номер, підпис та дату.
- 4.3. Запит на отримання нового сертифіката можна зробити без повторної перевірки стану виробу (виробів). Новий сертифікат не визначає наявного стану виробу, а має посилатися на попередній сертифікат у блоці 12 у вигляді такої заяви: "Цим сертифікатом виправляється помилка (помилки) у блоці (блоках) [зазначається номер виправленого блока (блоків)] сертифіката [зазначається оригінальний порядковий номер],

датованого [зазначається дата попередньої видачі], та не визначає відповідності/стану/передачу до експлуатації". Обидва сертифікати мають зберігатися відповідно до строків зберігання первинного сертифіката.

5. Заповнення сертифіката особою, яка його видає

Блок 1. Компетентний орган схвалення / країна

Найменування компетентного органу та країна, під юрисдикцією якої цей сертифікат видано. Якщо компетентним органом є Агентство, має бути зазначено лише "EASA".

Блок 2. Заголовок Форми 1 EASA

"СЕРТИФІКАТ ДОЗВОЛЕНОЇ ПЕРЕДАЧІ - ФОРМА 1 EASA
AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE EASA FORM 1"

Блок 3. Порядковий номер форми

Зазначається унікальний номер, присвоєний системою/процедурою організації, яка зазначена в блоці 4. Він може бути у форматі літера/цифра.

Блок 4. Найменування та місцезнаходження організації

Зазначаються повне найменування та місцезнаходження схваленної організації (Форма 3 EASA), що засвідчує роботу, визначену цим сертифікатом. Логотип тощо організації можна використовувати, якщо його можна розмістити в межах блоку.

Блок 5. Замовлення / контракт / рахунок

Для полегшення простежуваності замовником виробу (виробів) введіть номер замовлення, контракту, рахунку або подібного документа.

Блок 6. Виріб

Зазначаються номери рядків, якщо їх більше одного. Цей блок дозволяє перехресні посилання до "Додаткової інформації" у блоці 12.

Блок 7. Опис

Зазначаються назва або опис виробу. Перевага надається терміну, який використовується в інструкціях з підтримання льотної придатності або даних для технічного обслуговування (наприклад, Ілюстрований каталог компонентів (Illustrated Parts Catalogue - IPC), Керівництво з технічного обслуговування (Aircraft Maintenance Manual - AMM), Сервісний бюлетень (Service Bulletin - SB), Керівництво з технічного обслуговування компонента (Component Maintenance Manual - CMM)).

Блок 8. Номер за кресленням

Номер зазначається такий, який наноситься на виріб або зазначається на ярлику/упаковці. Для двигуна або повітряного гвинта може використовуватися позначення типу.

Блок 9. Кількість

Зазначається кількість виробів.

Блок 10. Серійний номер

Якщо правилами передбачено ідентифікацію виробу серійним номером, він зазначається в цьому блоці. Додатково будь-який інший серійний номер, що не вимагається правилами, також може бути зазначено. Якщо серійного номеру немає, введіть "N/A".

Блок 11. Статус/робота

Далі описано інформацію, що може бути зазначена в блоці 11. Зазначається тільки один з цих термінів. Якщо більш ніж один може бути застосовним, використовуйте той, який найточніше описує більшу частину виконаної роботи і/або статус продукту:

(i) *Виконано капітальний ремонт.* Означає процес, який гарантує, що виріб повністю відповідає усім застосовним допускам обслуговування, зазначеним в інструкціях з підтримання льотної придатності утримувачів сертифікатів типу або виробників обладнання, або у даних, які схвалені або прийняті компетентним органом. Виріб буде, як мінімум, демонтований, очищений, оглянутий, відремонтований за потреби, повторно зібраний та випробуваний відповідно до вищезазначених даних.

(ii) *Відремонтовано.* Усунення дефекту (дефектів), використовуючи застосовний стандарт ⁽¹⁾.

(iii) *Оглянуто/Перевірено.* Обстеження, вимірювання тощо відповідно до застосовного стандарту ⁽¹⁾ (наприклад, візуальний огляд, перевірка на працездатність, стендові випробовування тощо).

(iv) *Модифіковано.* Зміна виробу для приведення у відповідність до відповідного стандарту ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Застосовний стандарт означає стандарт, метод, техніку або практику виробництва/проектування/технічного обслуговування/якості, які схвалені або прийняті компетентним органом. Застосовний стандарт має бути описаний у блоці 12.

Блок 12. Додаткова інформація

Описується робота, визначена у блоці 11, безпосередньо або шляхом посилання на відповідну документацію, необхідну користувачу чи установлювачу для визначення льотної придатності виробу (виробів) щодо виду роботи, що підлягає сертифікації. За потреби можна використати окремий аркуш з посиланням на Форму 1 EASA. Кожна заява повинна чітко визначати, якого виробу (виробів), що зазначено в блоці 6, вона стосується.

Приклади інформації, що може бути внесена до блоку 12:

- (i) Використані дані для технічного обслуговування, включаючи статус ревізії та посилання.
- (ii) Відповідність директивам льотної придатності або сервісним бюлетеням.
- (iii) Виконані ремонти.
- (iv) Виконані модифікації.
- (v) Установлені змінні частини.
- (vi) Статус частин з обмеженим ресурсом.
- (vii) Відхилення від замовлення на виконання робіт з технічного обслуговування замовника.
- (viii) Заява про передачу до експлуатації, що відповідає вимогам з технічного обслуговування іноземних компетентних органів.
- (ix) Інформація, необхідна для підтримки під час транспортування, яка пов'язана зі зберіганням або збиранням після доставки.
- (x) Для організацій з технічного обслуговування, схвалених відповідно до підчастини F цього додатка (Part-M) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, заява у сертифікаті передачі до експлуатації компонента відповідно до М.А.613 цього додатка та CAO.A.070 додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил (як застосовно):

"Засвідчує, якщо інше не зазначено в цьому блоці, що робота, зазначена у блоці 11 та описана у цьому блоці, була виконана відповідно до вимог підчастини F розділу A Part-M або Part-CAO та, щодо цієї роботи, виріб вважається готовим для передачі до експлуатації. ЦЕ НЕ Є ПЕРЕДАЧЕЮ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВІДПОВІДНО ДО PART-145".

У разі друку даних з електронної Форми 1 EASA будь-які дані, які не доречні в інших блоках, вводяться в цьому блоці.

Блоки 13a - 13e

Загальні вимоги для блоків 13a - 13e: не використовуються для цілей технічного обслуговування. Ці блоки мають бути затемнені або позначені якоюсь іншою позначкою, щоб запобігти несанкціонованому використанню.

Блок 14a

Відмітьте відповідний блок(и), вказуючи які правила належать до завершеної роботи. Якщо блок "Інші правила, зазначені в блоці 12" має позначку, тоді в блоці 12 мають бути зазначені інші правила органу(ів) з питань льотної придатності. Має бути відмічений як мінімум один блок або обидва блока (якщо застосовно).

Для всього технічного обслуговування, виконаного організаціями з технічного обслуговування, схваленими відповідно до підчастини F розділу А цього додатка (Part-M) або додатка 5d (Part-CAO) до Авіаційних правил, має бути позначений блок "Інші правила, зазначені в блоці 12" та у сертифікаті передачі до експлуатації зроблена відповідна заява в блоці 12. У такому разі сертифікаційна заява "якщо інше не зазначено у блоці 12", призначена для таких випадків:

(a) якщо технічне обслуговування не може бути завершено;

(b) якщо технічне обслуговування відхиляється від стандарту, що вимагається цим додатком (Part-M) або додатком 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил;

(c) якщо технічне обслуговування виконувалось відповідно до вимог, інших ніж визначені у цьому додатку (Part-M) або додатку 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил. У такому разі блок 12 має визначити відповідні національні правила.

Для всього технічного обслуговування, виконаного організаціями з технічного обслуговування, схваленими відповідно до розділу А додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, сертифікаційна заява "якщо інше не зазначено у блоці 12", призначена для таких випадків:

(a) якщо технічне обслуговування не може бути завершено;

(b) якщо технічне обслуговування відхиляється від стандарту, що вимагається додатком 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил;

(c) якщо технічне обслуговування виконувалось відповідно до вимог, інших ніж визначені у додатку 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил. У такому разі блок 12 має визначити відповідні національні правила."

Блок 14b. Підпис уповноваженої особи

Ставиться підпис уповноваженої особи. Лише особам, які мають спеціальне повноваження згідно з правилами та політикою компетентного органу, дозволено ставити підпис у цьому блоці. Для полегшення розпізнавання може додаватися номер, який ідентифікує уповноважену особу.

Блок 14c. Номер сертифіката/схвалення

Зазначається посилання на сертифікат/номер схвалення. Цей номер або посилання надає компетентний орган.

Блок 14d. Прізвище

Розбірливо зазначається прізвище особи, яка ставить підпис у блоці 14b.

Блок 14e. Дата

Зазначається дата, коли ставився підпис у блоці 14b. Дата повинна бути у форматі: дд (dd) - дві цифри, що визначають дату, мм (mm) - дві цифри (три літери), що визначають місяць, rrrr (uuuu) - чотири цифри, що визначають рік.

Обов'язки користувача/установлювача

Розміщується така заява на сертифікаті для того, щоб повідомити кінцевих користувачів про їхні обов'язки щодо встановлення та використання будь-якого виробу, який супроводжується цією формою:

"Цей сертифікат не передбачає автоматично повноваження на встановлення.

Якщо користувач/установлювач виконує роботи відповідно до правил органу з льотної придатності іншого, ніж зазначений в блоці 1, важливо, щоб користувач/установлювач забезпечив прийняття його/її органом з льотної придатності виробів від органу з питань льотної придатності, який зазначений у блоці 1.

Заяви, що містяться в блоках 13а та 14а, не є сертифікацією устанавлення. У всіх випадках записи з технічного обслуговування повинні включати сертифікацію устанавлення, що видана користувачем/установлювачем згідно з національними правилами до виконання повітряним судном польоту."

1. Компетентний орган схвалення/ країна <i>Approving Competent Authority/Country</i>		2. СЕРТИФІКАТ ДОЗВОЛЕНОЇ ПЕРЕДАЧІ - ФОРМА 1 EASA <i>AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE EASA FORM 1</i>			3. Порядковий номер форми <i>Form Tracking Number</i>
4. Найменування та місцезнаходження організації: <i>Organisation name and Address:</i>					5. Замовлення /контракт /рахунок <i>Work Order/Contract/Invoice</i>
6. Виріб <i>Item</i>	7. Опис <i>Description</i>	8. Номер креслення <i>Part. No.</i>	9. Кількість <i>Qty.</i>	10. Серійний номер <i>Serial No.</i>	11. Статус/робота <i>Status/Work</i>
12. Додаткова інформація <i>Remarks</i>					
13а. Засвідчує, зазначені вище вироби виготовлені відповідно до: <i>Certifies that the items identified above were manufactured in conformity to:</i> ☐ схвалених проектних даних та перебувають у стані, придатному для безпечної експлуатації <i>approved design data and are in a condition for safe operation</i> ☐ несхвалених проектних даних, що зазначені в блоці 12 <i>non-approved design data specified in block 12</i>			14а. ☐ Part-145.A.50 Передача до експлуатації <i>Part 145.A.50 Release to Service</i> ☐ Інші правила, зазначені в блоці 12 <i>Other regulation specified in block 12</i> Засвідчує, якщо інше не зазначено у блоці 12, що робота, яка зазначена у блоці 11 та описана у блоці 12, виконана відповідно до Part-145, та, стосовно цієї роботи, вироби вважаються готовими для передачі до експлуатації. <i>Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with Part-145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service.</i>		
13б. Підпис уповноваженої особи <i>Authorised Signature</i>		13с. Номер схвалення/повноваження <i>Approval/Authorisation Number</i>		14б. Підпис уповноваженої особи <i>Authorised Signature</i>	14с. Номер сертифіката/схвалення <i>Certificate/Approval Ref.N</i>

13d. Прізвище <i>Name</i>	13e. Дата (дд мм рррр) <i>Date (dd mmm yyyy)</i>	14d. Прізвище <i>Name</i>	14e. Дата (дд мм рррр) <i>Date (dd mmm yyyy)</i>
ОБОВ'ЯЗОК КОРИСТУВАЧА/УСТАНОВЛЮВАЧА / USER/INSTALLER RESPONSIBILITIES Цей сертифікат не передбачає автоматично повноваження на встановлення виробу (виробів). <i>This certificate does not automatically constitute authority to install the item(s).</i> Якщо користувач/установлювач виконує роботи відповідно до правил органу з льотної придатності іншого, ніж зазначений в блоці 1, важливо, щоб користувач/установлювач забезпечив прийняття його/її органом з льотної придатності виробів від органу з льотної придатності, який зазначений в блоці 1. <i>Where the user/installer performs work in accordance with regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts items from the airworthiness authority specified in block 1.</i> Заяви, що містяться в блоках 13а та 14а, не є сертифікацією установлення. У всіх випадках записи з технічного обслуговування повинні включати сертифікацію установлення, що видана користувачем/установлювачем згідно з національними правилами до виконання повітряним судном польоту. <i>Statements in blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.</i>			

Форма 1-MF/CAO/145 EASA, видання 3 (EASA Form 1-MF/CAO/145 Issue 3)

Доповнення III
до додатка 1 до Авіаційних правил України "Підтримання
льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу III)

Доповнення III (Appendix III) Сертифікат перегляду льотної придатності - Форма 15 EASA

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН] [MEMBER STATE] Член Європейського Союзу (*) A Member of the European Union (*)

СЕРТИФІКАТ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ (СПЛП)

AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (ARC)

Номер сертифіката:

ARC reference:

Відповідно до Повітряного кодексу України нижчезазначена організація, схвалена відповідно до розділу А додатка 5с (Part-CAMO), або підчастини G розділу А додатка 1 (Part-M), або розділу А додатка 5d (Part-CAO) до Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань" (далі - Авіаційні правила України),

Pursuant to Air Code of Ukraine the following organisation, approved in accordance with Section A of Annex Vc (Part-CAMO) or Section A of Subpart G of Annex 1 (Part-M) or Section A of Annex Vd (Part-CAO) to Aviation rules of Ukraine "Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks" (hereinafter - Aviation rules of Ukraine),

[НАЙМЕНУВАННЯ СХВАЛЕНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ЇЇ МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ]

[NAME OF ORGANISATION APPROVED AND ADDRESS]

[НОМЕР СХВАЛЕННЯ]

[APPROVAL REFERENCE]

цим засвідчує, що здійснила перегляд льотної придатності відповідно до М.А.901 додатка 1 до Авіаційних правил України такого повітряного судна:

hereby certifies that it has performed an airworthiness review in accordance with point M.A.901 of Annex 1 to Aviation rules of Ukraine, on the following aircraft:

Виробник повітряного судна:

Aircraft manufacturer:

Позначення виробником:

Manufacturer's designation:

Реєстрація повітряного судна:

Aircraft registration:

Серійний номер повітряного судна:

Aircraft serial number:

і зазначене повітряне судно вважається льотнопридатним на час перегляду.

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

Дата видання: Дата закінчення терміну дії:

Date of issue: Date of expiry:

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):

*Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**)*

Підпис: Номер повноваження:

Signed: Authorisation No:

1-е Продовження: Повітряне судно протягом минулого року залишалося в контрольованому

середовищі відповідно до М.А.901 додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України. Повітряне судно вважається льотнопридатним на час видачі.

1st Extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex 1 (Part-M) to Aviation rules of Ukraine for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.

Дата видання: Дата закінчення терміну дії:

Date of issue: Date of expiry:

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):

*Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**):*

Підпис: Номер повноваження:

Signed: Authorisation No:

Найменування компанії: Номер схвалення:

Company Name: Approval reference:

2-е Продовження: Повітряне судно протягом минулого року залишалося в контрольованому середовищі відповідно до М.А.901 додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України. Повітряне судно вважається льотнопридатним на час видачі.

2nd Extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex 1 (Part-M) to Aviation rules of Ukraine for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.

Дата видання: Дата закінчення терміну дії:

Date of issue: Date of expiry:

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):

*Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**)*

Підпис: Номер повноваження:

Signed: Authorisation No:

Найменування компанії: Номер схвалення:

Company Name: Approval reference:

Форма 15b EASA Видання 6 (EASA Form 15b Issue 6)

(*) Видалити для держав, які не є членами ЄС.

(**) Крім дирижаблів.

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН]

[MEMBER STATE]

Член Європейського Союзу (*)

A Member of the European Union (*)

СЕРТИФІКАТ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ (СПЛП)

AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (ARC)

Номер сертифіката:

ARC reference:

Відповідно до Повітряного кодексу України [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН] цим засвідчує, що повітряне судно:

Pursuant to Air Code of Ukraine the [COMPETENT AUTHORITY] hereby certifies that the following aircraft:

Виробник повітряного судна:

Aircraft manufacturer:

Позначення виробником:

Manufacturer's designation:

Реєстрація повітряного судна:

Aircraft registration:

Серійний номер повітряного судна:

Aircraft serial number:

вважається льотнопридатним на час перегляду.

is considered airworthy at the time of the review.

Дата видання: Дата закінчення терміну дії:

Date of issue:

Date of expiry:

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):

Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**)

Підпис: Номер повноваження:

Signed:

Authorisation No:

1-е Продовження: Повітряне судно протягом минулого року залишалося в контрольованому середовищі відповідно до М.А.901 додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань" (далі - Авіаційні правила України). Повітряне судно вважається льотнопридатним на час видачі.

1st Extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex 1 (Part-M) to Aviation rules of Ukraine "Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks" (hereinafter - Aviation rules of Ukraine) for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.

Дата видання: Дата закінчення терміну дії:

Date of issue:

Date of expiry:

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):

Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**):

Підпис: Номер повноваження:

Signed:

Authorisation No:

Найменування компанії: Номер схвалення:

Company Name:

Approval reference:

2-е Продовження: Повітряне судно протягом минулого року залишалося в контрольованому середовищі відповідно до М.А.901 додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України. Повітряне судно вважається льотнопридатним на час видачі.

2nd Extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex 1 (Part-M) to Aviation rules of Ukraine for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.

Дата видання: Дата закінчення терміну дії:

Date of issue:

Date of expiry:

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (**):

*Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (**)*

Підпис: Номер повноваження:

Signed:

Authorisation No:

Найменування компанії: Номер схвалення:

Company Name:

Approval reference:

Форма 15a EASA Видання 5 (EASA Form 15a Issue 5)

(*) Видалити для держав, які не є членами ЄС.

(**) Крім дирижаблів.

Доповнення IV

до додатка 1 до Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу III)

Доповнення IV (Appendix IV)

Система класів та рейтингів, що використовуються для схвалення організацій з технічного обслуговування, на які є посилення в підчастині F розділу А додатка 1 (Part-M) та додатку 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

1. За винятком того, як це наведено в пункті 12 цього доповнення для невеликих організацій, таблиця пункту 13 цього доповнення встановлює стандартну систему для схвалення організації з технічного обслуговування відповідно до підчастини F розділу А цього додатка (Part-M) та додатка

2 (Part-145) до цих Авіаційних правил. Організація має отримати схвалення в межах від одного класу і рейтингу з обмеженнями до всіх класів і рейтингів з обмеженнями.

2. Додатково до таблиці пункту 13 цього доповнення від схваленої організації з технічного обслуговування вимагається визначити обсяг робіт у керівництві організації з технічного обслуговування.

3. В межах схвалень класу (класів) та рейтингу (рейтингів), виданих компетентним органом, обсяг робіт, зазначений у керівництві організації з технічного обслуговування, визначає точні обмеження схвалення. Тому важливо, щоб клас(и) та рейтинг(и) схвалення та обсяг робіт організації збігалися.

4. *Категорія класу-рейтингу А* означає, що схвалена організація з технічного обслуговування може виконувати технічне обслуговування повітряного судна та будь-якого компонента (включаючи двигуни та/або допоміжні силові установки (ДСУ)) відповідно до даних для технічного обслуговування повітряного судна або, якщо погоджено компетентним органом, відповідно до даних для технічного обслуговування компонента, тільки якщо такі компоненти встановлені на повітряне судно. Проте схвалена організація з технічного обслуговування рейтингу А може тимчасово зняти компонент для виконання технічного обслуговування, щоб покращити доступ до цього компонента, за винятком випадків, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового технічного обслуговування, що не прийнятно для умов цього пункту. Ця діяльність буде підлягати процедурі контролю, зазначеній в керівництві організації з технічного обслуговування, яку має схвалити компетентний орган. Секція обмежень визначатиме обсяг такого технічного обслуговування, таким чином вказуючи на обсяг схвалення.

5. *Категорія класу-рейтингу В* означає, що схвалена організація з технічного обслуговування може виконувати технічне обслуговування невстановленого двигуна та/або ДСУ та компонентів двигуна та/або ДСУ відповідно до даних для технічного обслуговування двигуна та/або ДСУ або, якщо погоджено компетентним органом, відповідно до даних для технічного обслуговування компонентів тільки у випадку, коли такі компоненти встановлені на двигун та/або ДСУ. Проте така схвалена організація з технічного обслуговування рейтингу В може тимчасово зняти компонент для виконання технічного обслуговування, щоб покращити доступ до цього компонента, за винятком випадків, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового технічного обслуговування, що не прийнятно для умов цього пункту. Секція обмежень визначатиме обсяг такого технічного обслуговування, таким чином вказуючи на обсяг схвалення. Схвалена організація з технічного обслуговування з категорією класу-рейтингу В може також виконувати технічне обслуговування на встановленому двигуні під час лінійного або базового технічного обслуговування відповідно до процедури контролю, зазначеної в керівництві організації з технічного обслуговування, яку повинен схвалити компетентний орган. Обсяг робіт, зазначений у керівництві організації з технічного обслуговування, має відображати таку діяльність, що дозволена компетентним органом.

6. *Категорія класу-рейтингу С* означає, що схвалена організація з технічного обслуговування може виконувати технічне обслуговування невстановлених компонентів (за винятком двигунів та ДСУ), призначених для встановлення на повітряне судно або двигун/ДСУ. Секція обмежень визначатиме обсяг такого технічного обслуговування, таким чином вказуючи на обсяг схвалення. Схвалена організація з технічного обслуговування з категорією класу-рейтингу С може також виконувати технічне обслуговування встановленого компонента під час лінійного або базового технічного обслуговування або у виробничих площах та засобах з технічного обслуговування двигуна/ДСУ відповідно до процедури контролю, зазначеної в керівництві організації з технічного обслуговування, яку повинен схвалити компетентний орган. Обсяг робіт, зазначений у керівництві організації з технічного обслуговування, має відображати таку діяльність, що дозволена компетентним органом.

7. Категорія класу-рейтингу D - це незалежний рейтинг, не обов'язково пов'язаний з конкретним повітряним судном, двигуном або іншим компонентом. Рейтинг D1 - рейтинг з неруйнівного контролю (NDT) необхідний лише для схваленої організації з технічного обслуговування, яка виконує неруйнівний контроль, як окреме завдання для іншої організації. Схвалена організація з технічного обслуговування з категорією класу-рейтингу A, B чи C може виконувати неруйнівний контроль виробів, які вона обслуговує, без необхідності мати клас-рейтинг D1 за умови, що керівництво організації з технічного обслуговування містить процедури неруйнівного контролю.

8. У разі схвалення організації з технічного обслуговування відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, категорія класу-рейтингу A поділяється на базове та лінійне технічне обслуговування. Така організація з технічного обслуговування може бути схвалена як на виконання лінійного так і базового технічного обслуговування або на обидва види технічного обслуговування. Слід зазначити, що виробнича база, на якій виконується лінійне технічне обслуговування, яка знаходиться на основній базі, вимагає схвалення на виконання лінійного технічного обслуговування.

9. Секція "Обмеження" передбачена для того, щоб надати компетентним органам максимальну гнучкість під час схвалення конкретної організації. Рейтинги мають бути згадані у схваленні, тільки коли відповідно обмежені. Таблиця пункту 13 цього доповнення визначає типи можливих обмежень. Якщо технічне обслуговування перелічується для кожного класу-рейтингу, можливо зазначити завдання з технічного обслуговування, а не тип повітряного судна, двигуна чи виробника, якщо це є більш належним для організації (прикладом може бути встановлення та пов'язане технічне обслуговування систем авіоніки). Таке посилання в секції обмеження указує, що організація з технічного обслуговування схвалена для виконання технічного обслуговування в межах до та включаючи, зокрема, ці конкретні типи/завдання.

10. Якщо в секції обмежень класів A та B зроблено посилання на серії, тип і групу, серії означають конкретні серії типу, такі як Airbus 300, або 310, або 319, або Boeing 737-300, або RB211-524, або Cessna 150, або Cessna 172, або Beech 55, або континентальний O-200 тощо; тип означає конкретний тип або модель, такі як Airbus 310-240, або RB211-524 B4, або Cessna 172RG тощо; може наводитись будь-яка кількість типів чи серій; група означає, наприклад, повітряні судна Cessna з одним поршневим двигуном або поршневі двигуни Lycoming без наддуву тощо.

11. Якщо використовується великий перелік можливих робіт, який може зазнавати частих змін, такі зміни можуть впроваджуватись відповідно до процедури непрямого схвалення, зазначеної в М.А.604 (с) та М.В.606 (с) цього додатка або 145.А.70 (с) та 145.В.40 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

12. Організація з технічного обслуговування, що наймає тільки одну особу, яка і планує, і виконує все технічне обслуговування, може мати тільки обмежений обсяг схвалених рейтингів. Максимально можливі обмеження наведено нижче:

Клас	Рейтинг	Обмеження
Клас "Повітряні судна"	Рейтинг А2 "Літаки 5700 кг і нижче"	З поршневим двигуном 5700 кг і нижче
Клас "Повітряні судна"	Рейтинг А3 "Вертольоти"	З одним поршневим двигуном 3175 кг і нижче
Клас "Повітряні судна"	Рейтинг А4 "Повітряні судна, інші ніж А1, А2, А3"	Немає обмежень
Клас "Двигуни"	Рейтинг В2 Поршневі	Менше 450 кінських сил
Клас "Компоненти (крім двигунів чи ДСУ в зборі)"	Рейтинг від С1 до С22	Згідно з переліком можливостей
Клас "Спеціальні види робіт"	D1 Неруйнівний контроль	Мають бути зазначені метод(и) неруйнівного контролю

Слід зазначити, що така організація може бути в подальшому обмежена компетентним органом в обсязі схвалень залежно від можливостей конкретної організації.

13. Таблиця

Клас	Рейтинг	Обмеження	Базове ТО	Лінійне ТО
Повітряні судна	A1 "Літаки понад 5700 кг"	[Рейтинг для організації з технічного обслуговування, схваленої відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил] [Має зазначатись виробник, або група, або тип, або серія літака та/ або завдання з технічного обслуговування] <i>Приклад: Airbus A320 Series</i>	[Так/Hi] [Yes/No] (*)	[Так/Hi] [Yes/No] (*)
	A2 "Літаки 5700 кг і нижче"	[Має зазначатись виробник, або група, або тип, або серія літака та/ або завдання з ТО] <i>Приклад: DHC-6 Twin Otter Series</i> Зазначається чи надано привілеї щодо видачі сертифікатів перегляду льотної придатності	[Так/Hi] [Yes/No] (*)	[Так/Hi] [Yes/No] (*)
	A3 "Вертольоти"	[Має зазначатись виробник, або група, або тип, або серія вертольоту та/ або завдання з технічного обслуговування] <i>Приклад: Robinson R44</i>	[Так/Hi] [Yes/No] (*)	[Так/Hi] [Yes/No] (*)
	Рейтинг A4 "Повітряні судна, інші ніж A1, A2, A3"	[Має зазначатись категорія повітряного судна (планер, аеростат, дирижабль тощо), виробник, або група, або тип або серія та/ або завдання з технічного обслуговування] Зазначається чи надано привілеї щодо видачі сертифікатів перегляду льотної придатності	[Так/Hi] [Yes/No] (*)	[Так/Hi] [Yes/No] (*)

Двигуни	B1 Газотурбінні	[Має зазначатись тип або серія двигуна та/або завдання з технічного обслуговування] <i>Приклад: PT6A Series</i>
	B2 Поршневі	[Має зазначатись виробник, або група, або тип або серія двигуна та/або завдання з технічного обслуговування]
	B3 ДСУ	[Має зазначатись виробник, або тип, або серія двигуна та/або завдання з технічного обслуговування]
Компоненти (крім двигунів чи ДСУ в зборі)	C1 Система кондиціювання та наддув	[Має зазначатись тип повітряного судна, або виробник повітряного судна, або виробник компонента, або конкретний компонент та/або перехресне посилення на перелік можливих робіт, зазначений у керівництві, та/або завдання з технічного обслуговування] <i>Приклад: PT6A Fuel Control</i>
	C2 Обладнання автоматичного керування польотом	
	C3 Зв'язкове і пілотажно-навігаційне обладнання	
	C4 Двері - Люки	
	C5 Система електропостачання та освітлення	
	C6 Обладнання	
	C7 Двигун - ДСУ	
	C8 Органи управління польотом	
	C9 Паливна система	
	C10 Гвинти вертольотів	
	C11 Трансмсія вертольотів	
	C12 Гідравлічна система	
	C13 Система індикації, накопичення та зберігання польотних даних	
	C14 Шасі	
	C15 Кисневе обладнання	
	C16 Повітряні гвинти	
	C17 Пневматична система	
	C18 Система захисту від пожежі, дощу, обледеніння	
	C19 Вікна	
	C20 Деталі конструкції	
	C21 Водний баласт	

	C22 Засоби збільшення тяги	
Спеціалізовані види обслуговування	D1 Неруйнівний контроль	[Має зазначатись відповідний NDT метод(и)]

(*) Видалити, як доречно.

Доповнення V
до додатка 1 до Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу III)

Доповнення V (Appendix V)

Сертифікат організації з технічного обслуговування відповідно до підчастини F додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил - Форма 3-MF EASA

Сторінка 1 з 2
Page 1 of 2

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН (*)]

[MEMBER STATE (*)]

Член Європейського Союзу ()**

A Member of the European Union (**)

СЕРТИФІКАТ ОРГАНІЗАЦІЇ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

MAINTENANCE ORGANISATION CERTIFICATE

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].MF.[XXXX]

Reference: [MEMBER STATE CODE(*)].MF.[XXXX]

Відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань" (далі - Авіаційні правила України) і

зазначених далі умов [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)] цим сертифікатом засвідчує, що:

Pursuant to Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine "Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks" (hereinafter - Aviation rules of Ukraine) and subject to the conditions specified below, the [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE()] hereby certifies:*

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]
[COMPANY NAME AND ADDRESS]

як організація з технічного обслуговування відповідно до підчастини F розділу А додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України схвалена на виконання технічного обслуговування виробів, компонентів та обладнання, зазначених у доданих умовах схвалення, та видачу відповідних сертифікатів передачі до експлуатації на підставі вищезазначеного номера схвалення та, якщо передбачено, сертифікатів перегляду льотної придатності після перегляду льотної придатності, як визначено в ML.A.903 додатка 5b (Part-ML) до Авіаційних правил України для повітряних суден, зазначених у доданих умовах схвалення.

as a maintenance organisation in compliance with Section A, Subpart F of Annex 1 (Part-M) to Aviation rules of Ukraine, approved to maintain products, parts and appliances listed in the attached terms of approval and issue related certificates of release to service using the above references and, when stipulated, airworthiness review certificates after an airworthiness review as specified in point ML.A.903 of Annex Vb (Part-ML) to Aviation rules of Ukraine for those aircraft listed in the attached terms of approval.

УМОВИ:

CONDITIONS:

1. Цей сертифікат обмежується тим, що зазначено у розділі обсягу робіт схваленого керівництва організації з технічного обслуговування, про яке йдеться у підчастині F розділу А додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України, та

This certificate is limited to what is specified in the scope of work section of the approved maintenance organisation manual as referred to in Section A of Subpart F of Annex 1 (Part-M) to Aviation Rules of Ukraine, and

2. Цей сертифікат вимагає забезпечення відповідності процедурам, визначеним у схваленому керівництві організації з технічного обслуговування, та

This certificate requires compliance with the procedures specified in the approved maintenance organisation manual, and

3. Цей сертифікат залишається чинним, доки схвалена організація з технічного обслуговування відповідає вимогам додатка 1 (Part-M) та додатка 5b (Part-ML) до Авіаційних правил України.

This certificate is valid whilst the approved maintenance organisation remains in compliance with Annex 1 (Part-M) and Annex Vb (Part-ML) to Aviation Rules of Ukraine.

4. За умови відповідності вищезазначеним умовам цей сертифікат залишається чинним до 30 червня 2028 року за винятком, коли до цієї дати сертифікат було здано, обмежено, зупинено або припинено дію.

Subject to compliance with the foregoing conditions, this certificate shall remain valid until 30 June 2028 unless the certificate has been surrendered, superseded, suspended or revoked before that date.

Дата первинної видачі:
Date of original issue:
 Дата перевидання:
Date of this revision:
 Видання N:
Revision No:
 Підпис:
Signed:
 Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)]
For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE()]*

Форма 3-MF Видання 5 (EASA Form 3-MF Issue 5)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити для держав, які не є членами ЄС, або EASA.

Сторінка 2 з 2
 Page 2 of 2

УМОВИ СХВАЛЕННЯ
ОРГАНІЗАЦІЇ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ
 MAINTENANCE ORGANISATION TERMS OF APPROVAL

НОМЕР СХВАЛЕННЯ: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].MF.
 REFERENCE: [XXXX]
 [MEMBER STATE CODE(*)].MF.[XXXX]

Організація:[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]
 Organisation:[COMPANY NAME AND ADDRESS]

КЛАС CLASS	РЕЙТИНГ RATING	ОБМЕЖЕННЯ LIMITATION
ПОВІТРЯНЕ СУДНО(**) AIRCRAFT (**)	(***)	(****)
	(***)	(****)
ДВИГУНИ(**) ENGINES (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
ІНШІ КОМПОНЕНТИ, КРІМ ДВИГУНІВ АБО ДСУ В ЗБОРІ (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)

COMPONENTS OTHER THAN COMPLETE ENGINES OR APUs (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
СПЕЦІАЛІЗОВАНІ ВИДИ ОБСЛУГОВУВАННЯ (**) SPECIALISED SERVICES (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)

Ці умови схвалення обмежуються виробами, компонентами та обладнанням і видами робіт, зазначеними у розділі обсягу робіт схваленого керівництва організації з технічного обслуговування.
These terms of approval are limited to the products, parts and appliances and to the activities specified in the scope of work section of the approved maintenance organisation manual.

Посилання на керівництво організації з технічного обслуговування:

Maintenance Organisation Manual reference:

Дата первинної видачі:

Date of original issue:

Дата схвалення останньої зміни: Зміна N:

Date of last revision approved Revision No.

Підпис:

Signed:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)]

For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE()]*

Форма 3-MF EASA Видання 5 (EASA Form 3-MF Issue 5)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити, де доречно, якщо організація не схвалена.

(***) Заповнити відповідним рейтингом і обмеженнями.

(****) Заповнити відповідними обмеженнями і зазначити, чи надано привілеї щодо видачі сертифікатів перегляду льотної придатності (можливо лише для повітряних суден ELA1, що не використовуються в комерційній експлуатації, якщо організація виконує перегляд льотної придатності разом зі щорічним оглядом, зазначеним у програмі технічного обслуговування повітряного судна).

Доповнення VI
до додатка 1 до Авіаційних правил України "Підтримання
льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу III)

Доповнення VI (Appendix VI)
Сертифікат організації з управління підтриманням льотної придатності відповідно до підчастини G додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил - Форма 14-MG EASA

Сторінка 1 з 2
Page 1 of 2

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН (*)]

[MEMBER STATE (*)]

Член Європейського Союзу ()**

A Member of the European Union (**)

**СЕРТИФІКАТ ОРГАНІЗАЦІЇ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ
ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ**

CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION CERTIFICATE

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].MG.[XXXX] (номер АОС XX.XXXX)

Reference: [MEMBER STATE CODE (*)].MG.[XXXX] (ref. AOC XX.XXXX)

Відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань" (далі - Авіаційні правила України), чинних на час видачі, і зазначених далі умов [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)] цим сертифікатом засвідчує, що:

Pursuant to Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine "Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks" (hereinafter - Aviation rules of Ukraine) for the time being in force and subject to the conditions specified below, the [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE()] hereby certifies:*

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]

[COMPANY NAME AND ADDRESS]

як організація з управління підтриманням льотної придатності відповідно до підчастини G розділу A додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України схвалена на здійснення управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, зазначених у доданих умовах схвалення, та (якщо застосовно) видачу рекомендацій та сертифікатів перегляду льотної придатності після перегляду льотної придатності, як визначено в M.A.901 додатка 1 (Part-M) або ML.A.901 додатка 5b (Part-ML), та (якщо застосовно) видачу дозволів на виконання польотів, як визначено в M.711 (c) додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України.

as a continuing airworthiness management organisation in compliance with Section A, Subpart G of Annex 1 (Part-M) of Aviation rules of Ukraine, approved to manage the continuing airworthiness of the aircraft listed in the attached terms of approval and, when stipulated, to issue recommendations and airworthiness review certificates after an airworthiness review as specified in point M.A.901 of Annex 1 (Part M) or ML.A.901 of Annex Vb (Part-ML), and, when stipulated, to issue permits to fly as specified in point M.A.711 (c) of Annex 1 (Part M) to that Regulation.

УМОВИ:

CONDITIONS:

1. Цей сертифікат обмежується тим, що зазначено у розділі обсягу робіт схваленого керівництва з управління підтриманням льотної придатності, про яке йдеться у підчастині G розділу A додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України.

This certificate is limited to that specified in the scope of work section of the approved continuing airworthiness management exposition as referred to in Section A, Subpart G of Annex 1 (Part-M) to Aviation rules of Ukraine.

2. Цей сертифікат вимагає забезпечення відповідності процедурам, визначеним у керівництві з управління підтриманням льотної придатності, схваленому відповідно до підчастини G додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил України.

This certificate requires compliance with the procedures specified in the continuing airworthiness management exposition approved in accordance with Subpart G of Annex 1 (Part-M) to Aviation rules of Ukraine.

3. Цей сертифікат залишається чинним, доки схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності відповідає вимогам додатка 1 (Part-M) та (якщо застосовно) додатка 5b (Part-ML) до Авіаційних правил України.

This certificate is valid whilst the approved continuing airworthiness management organisation remains in compliance with Annex 1 (Part-M) and, if applicable, Annex Vb (Part-ML) to Aviation rules of Ukraine.

4. Якщо організація з управління підтриманням льотної придатності під своєю системою якості укладає договори з однією чи декількома організаціями, цей сертифікат залишається чинним для цих організацій, що виконують застосовні договірні зобов'язання.

Where the continuing airworthiness management organisation contracts under its Quality System the service of an organisation or several organisations, this certificate remains valid subject to such organisation(s) fulfilling applicable contractual obligations.

5. У разі відповідності умовам вищезазначених пунктів від 1 до 4, цей сертифікат залишається чинним до 30 червня 2028 року, окрім випадків, що сертифікат раніше здано, обмежено, зупинено або припинено дію.

Якщо ця форма також використовується авіаційними перевізниками, до стандартного номера необхідно додати посилання на номер сертифіката експлуатанта (АОС) та пункт 5 має бути замінений такими додатковими умовами 6, 7 та 8:

Subject to compliance with the conditions 1 to 4 above, this certificate shall remain valid until 30 June 2028, unless the certificate

has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

If this form is also used for air carriers, the Air Operator Certificate (AOC) number shall be added to the reference, in addition to the standard number, and the condition 5 shall be replaced by the following extra conditions 6, 7 and 8:

6. Це схвалення не надає права на експлуатацію типів повітряних суден, зазначених у пункті 1. Право на експлуатацію надає сертифікат експлуатанта (АОС).

This approval does not constitute an authorisation to operate the types of aircraft referred in condition 1. The authorisation to operate the aircraft is the AOC.

7. Закінчення, зупинення або припинення дії сертифіката експлуатанта робить недійсним цей сертифікат автоматично відносно конкретних повітряних суден, зазначених у сертифікаті експлуатанта, якщо інше не визначено компетентним органом.

Termination, suspension or revocation of the AOC automatically invalidates this certificate in relation to the aircraft registrations specified in the AOC, unless otherwise explicitly stated by the competent authority.

8. За умови відповідності умовам 1 - 4, 6 та 7, цей сертифікат залишається чинним до 30 червня 2028 року, окрім випадків, коли сертифікат раніше було здано, обмежено, зупинено або припинено дію.

Subject to compliance with conditions 1 to 4, 6 and 7, this certificate shall remain valid until 30 June 2028, unless the certificate has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Дата первинної видачі:

Date of original issue:

Підпис:

Signed:

Дата перевидання: Видання N:

Date of this revision:

Revision No:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)]

For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE()]*

Форма 14-MG EASA Видання 5 (EASA Form 14-MG Issue 5)

Сторінка 2 з 2

Page 2 of 2

**УМОВИ СХВАЛЕННЯ
ОРГАНІЗАЦІЇ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ**

CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION

TERMS OF APPROVAL

НОМЕР СХВАЛЕННЯ:

REFERENCE:

[КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].MG.

[XXXX]

[MEMBER STATE CODE(*)].MG.[XXXX]

(номер/ref. АОС XX.XXXX)

Організація:[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]

Organisation:[COMPANY NAME AND ADDRESS]

Тип/серія/група повітряного судна Aircraft type/series/group	Уповноважена на перегляд льотної придатності Airworthiness review authorised	Уповноважена на дозвіл на виконання польотів Permits to fly authorised	Організація(ї), що працює(ють) під системою якості Organisation(s) working under quality system
	[YES / NO] [TAK/HI] (***)	[YES / NO] [TAK/HI] (***)	
	[YES / NO] [TAK/HI] (***)	[YES / NO] [TAK/HI] (***)	
	[YES / NO] [TAK/HI] (***)	[YES / NO] [TAK/HI] (***)	
	[YES / NO] [TAK/HI] (***)	[YES / NO] [TAK/HI] (***)	

Ці умови схвалення обмежуються обсягом робіт, що зазначений у розділі схваленого керівництва з управління підтриманням льотної придатності

These terms of approval are limited to that specified in the scope of work contained in the approved Continuing Airworthiness Management Exposition section

Посилання на керівництво з управління підтриманням льотної придатності:

Continuing Airworthiness Management Exposition Reference:

Дата первинної видачі:

Date of original issue:

Підпис:

Signed:

Дата цієї зміни: Зміна N:

Date of this revision:

Revision No:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА*]

For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE]*

Форма 14-MG EASA Видання 5 (EASA Form 14-MG Issue 5)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити для держав, які не є членами ЄС, або EASA.

(***) Видалити, де доречно, якщо організація не схвалена.

Доповнення VII
до додатка 1 до Авіаційних правил України "Підтримання
льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу III)

Доповнення VII (Appendix VII)

Складні завдання з технічного обслуговування

До складних завдань з технічного обслуговування, зазначених у підпунктах (b) (2) та (c) М.А.801 цього додатка, належать такі:

1. Модифікація, ремонт або заміна шляхом клепаання, металізації, ламінування або зварювання будь-яких частин планера:

- (a) коробчаста балка/лонжерон;
- (b) стрингер крила або елемент хорди;
- (c) лонжерон;
- (d) полиця лонжерона;
- (e) елемент фермевоподібної балки;
- (f) стінка балки/лонжерона;
- (g) елемент кіля чи скули фюзеляжу гідролітака або поплавка;
- (h) гофрований елемент поверхні крила або хвостового оперення, що працює на стискання;
- (i) головна нервюра крила;
- (j) підкіс крила або хвостового оперення;

- (k) рама кріплення двигуна;
- (l) лонжерон чи каркас фюзеляжу;
- (m) елемент бічного набору, поздовжнього набору чи шпангоута;
- (n) опорний підкіс чи кронштейн сидіння;
- (o) заміна направляючих сидіння;
- (p) стійка чи підкіс шасі;
- (q) вісь;
- (r) колесо; та
- (s) лижа чи основа лижі, за винятком заміни покриття, що забезпечує низький рівень тертя.

2. Модифікація чи ремонт будь-якої з частин:

- (a) обшивка повітряного судна чи обшивка поплавка повітряного судна, якщо виконання цієї роботи вимагає використання підставки/опори, фіксатора або стапеля;
- (b) обшивка повітряного судна, що знаходиться під навантаженням внаслідок наддуву, якщо пошкодження обшивки становить понад 15 см (6 дюймів) у будь-якому напрямі;
- (c) несуча частина системи керування, включаючи рульову колонку, педаль, вал, сектор, колінчатий важіль, вал трансмісії, штурвальна колонка та кронштейн, виготовлений методом штампування чи лиття, але за винятком:
- (i) обтискування ремонтного з'єднання нахлистом або з'єднання тросів та
- (ii) заміни кінцевого з'єднання труби, що працює на стиснення-розтягнення, яке приєднується шляхом клепання, та
- (d) будь-яка інша конструкція, що не зазначена у пункті 1, яку виробник визначив як основну конструкцію у керівництві з технічного обслуговування, керівництві з ремонту конструкції або в інструкціях з підтримання льотної придатності.

3. Виконання таких робіт з технічного обслуговування на поршневому двигуні:

- (a) демонтаж з подальшим складанням поршневого двигуна, крім випадків, коли:
- (i) необхідно отримати доступ до блоків поршня/циліндра; або

(ii) зняти задню кришку приводу агрегатів для огляду та/або заміни блоків масляного насосу, коли така робота не передбачає знімання та повторне встановлення внутрішніх приводів;

(b) демонтаж з подальшим складанням редуктора;

(c) зварювання та паяння з'єднань, крім незначних зварювальних ремонтних робіт на агрегатах вихлопної системи, що виконується відповідним чином схваленим або уповноваженим зварником, але за винятком заміни компонентів;

(d) порушення цілісності окремих частин агрегатів, що постачаються для проведення стендових випробувань, крім заміни або регулювання агрегатів, які зазвичай замінюються або регулюються в процесі експлуатації.

4. Балансування повітряного гвинта, за винятком:

(a) сертифікації статичного балансування, якщо це вимагається керівництвом з технічного обслуговування;

(b) динамічного балансування встановлених повітряних гвинтів з використанням електронного обладнання для балансування, якщо це дозволяється керівництвом з технічного обслуговування або іншими погодженими даними з льотної придатності;

5. Будь-яке додаткове завдання, яке вимагає:

(a) спеціалізованих інструментів, обладнання чи виробничих площ та засобів; або

(b) важливих координаційних процедур, що викликано значною тривалістю завдань та залученням декількох осіб.

Доповнення VIII
до додатка 1 до Авіаційних правил України "Підтримання
льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу III)

Доповнення VIII (Appendix VIII)

Обмежене технічне обслуговування, яке виконує пілот-власник

На доповнення до вимог, наведених у цьому додатку 1 (Part-M), необхідно дотримуватися таких базових принципів, перш ніж виконувати будь-яке завдання з технічного обслуговування за умовами виконання технічного обслуговування пілотом-власником.

(a) Компетентність і обов'язки

1. Пілот-власник завжди є відповідальним за будь-яке технічне обслуговування, що він виконує.
2. Перш ніж виконувати будь-які завдання з технічного обслуговування пілота-власника, пілот-власник повинен переконатися, що він достатньо компетентний для виконання завдання. Обов'язок пілотів-власників полягає в тому, щоб ознайомитися із стандартною практикою технічного обслуговування для своїх повітряних суден та з програмою технічного обслуговування повітряного судна. Якщо пілот-власник не має компетентності для виконання завдання, ця робота не може бути засвідчена пілотом-власником.
3. Пілот-власник (або його договірна організація з управління підтриманням льотної придатності або комбінована організація з льотної придатності) забезпечує визначення завдань пілота-власника згідно з цими основними принципами в програмі технічного обслуговування, а також забезпечує своєчасне оновлення цього документа.
4. Схвалення програми технічного обслуговування має бути виконано відповідно до М.А.302 цього додатка.

(b) Завдання

Пілот-власник може виконувати прості візуальні огляди або перевірки загального стану на наявність явних пошкоджень та перевірку нормальної експлуатації планера, двигунів, систем і компонентів.

Пілот-власник не має виконувати завдання з технічного обслуговування пілота-власника, якщо завдання:

1. є критичними завданнями з технічного обслуговування;
2. вимагає зняття головних компонентів або головного агрегату; та/або
3. виконуються відповідно до директиви з льотної придатності або пункту обмежень льотної придатності (ALI), якщо це спеціально не обумовлюється в директиві льотної придатності або в ALI; та/або
4. вимагає використання спеціальних інструментів, відкаліброваних інструментів (за винятком динамометричного ключа та обтискного інструменту); та/або
5. вимагає використання випробувального обладнання або проведення спеціальних випробувань (наприклад, NDT (неруйнівний контроль), випробування систем або експлуатаційні перевірки обладнання авіоніки); та/або
6. складається з будь-яких позапланових спеціальних оглядів (наприклад, перевірка після жорсткої посадки); та/або
7. впливає на системи, що є важливими для експлуатації за правилами польотів за приладами (IFR); та/або
8. перераховано у доповненні VII до цього додатка (Part-M) або є завданням з технічного обслуговування компонента відповідно до М.А.502 (a), (b), (c) або (d) цього додатка; та/або

Критерії 1 - 9 не можуть бути замінені менш обмежувальними інструкціями, що визначені в "М.А.302(d) Програма технічного обслуговування".

Будь-яке завдання, визначене у керівництві з льотної експлуатації, таке як підготовка повітряного судна до польоту (наприклад, монтаж крила планера або передпольотна підготовка), вважаються завданнями пілота, а не завданнями з технічного обслуговування пілота-власника, а тому не вимагає сертифіката передачі до експлуатації.

(с) Виконання завдань з технічного обслуговування пілотом-власником та записи

Пілот-власник має дотримуватися даних для технічного обслуговування, зазначених у М.А.401 цього додатка, та вони мають бути завжди доступними під час виконання технічного обслуговування пілота-власника. Відповідно до М.А.803 (d) цього додатка детальна інформація щодо даних, які пілот-власник використовував під час виконання технічного обслуговування, має бути зазначена у сертифікаті передачі до експлуатації.

Пілот-власник має повідомити схвалену організацію з управління підтриманням льотної придатності, яка є відповідальною за підтримання льотної придатності повітряного судна (якщо це застосовно), не пізніше ніж 30 днів після завершення виконання пілотом-власником завдання з технічного обслуговування відповідно до М.А.305 (а) цього додатка.

Додаток 2
до Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і
обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до
виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу IV)

Додаток 2 (Annex II)

Частина-145 (Part-145)

Зміст

145.1. Загальні відомості

Розділ А - Технічні вимоги

145.A.10. Сфера застосування

145.A.15. Заявка

- 145.A.20. Умови схвалення
- 145.A.25. Вимоги до виробничих площ та засобів
- 145.A.30. Вимоги до персоналу
- 145.A.35. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжний персонал
- 145.A.36. Записи про персонал з перегляду льотної придатності
- 145.A.40. Обладнання та інструменти
- 145.A.42. Компоненти
- 145.A.45. Дані для технічного обслуговування
- 145.A.47. Планування виробництва
- 145.A.48. Виконання технічного обслуговування
- 145.A.50. Сертифікація технічного обслуговування
- 145.A.55. Записи з технічного обслуговування та перегляду льотної придатності
- 145.A.60. Звітування про події
- 145.A.65. Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури технічного обслуговування та система якості
- 145.A.70. Керівництво організації з технічного обслуговування
- 145.A.75. Привілеї організації
- 145.A.80. Обмеження організації
- 145.A.85. Зміни в організації
- 145.A.90. Підтримання схвалення
- 145.A.95. Недоліки

Розділ В - Процедури для компетентних органів

145.B.1. Сфера застосування

145.B.10. Компетентний орган

145.B.15. Організації, що розміщені в декількох державах-членах

145.B.20. Первинне схвалення

145.B.25. Видача схвалення

145.B.30. Підтримання схвалення

145.B.35. Зміни

145.B.40. Зміни у керівництві організації з технічного обслуговування (МОЕ)

145.B.45. Припинення, зупинення та обмеження схвалення

145.B.50. Недоліки

145.B.55. Ведення записів

145.B.60. Звільнення

Доповнення I. Сертифікат дозволеної передачі - Форма 1 EASA

Доповнення II. Система класів та рейтингів, що використовуються для схвалення організацій з технічного обслуговування, на які є посилання в підчастині F розділу A додатка 1 (Part-M) та додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

Доповнення III. Схвалення організації з технічного обслуговування відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

Доповнення IV. Умови використання персоналу, який не має кваліфікації відповідно до додатка 3 (Part-66), зазначеного у підпунктах 1 та 2 145.A.30 (j) розділу A додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

145.1. Загальні відомості

Для потреб цього додатка (Part-145) компетентним органом є:

1. уповноважений орган з питань цивільної авіації;
2. Агентство для організацій, основне місце здійснення діяльності яких розташоване в третій країні.

Розділ А - Технічні вимоги

145.A.10. Сфера застосування

У цьому розділі визначено вимоги, яким має відповідати організація з метою отримання чи підтримання схвалення на виконання технічного обслуговування повітряних суден та компонентів.

145.A.15. Заявка

Заявка на видачу або зміну схвалення має подаватися компетентному органу за формою та у порядку, встановленому зазначеним органом.

145.A.20. Умови схвалення

Організація визначає у своєму керівництві перелік робіт, які становитимуть предмет схвалення (таблиця, яка містить усі класи та рейтинги, наведена в доповненні IV до додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил).

145.A.25. Вимоги до виробничих площ та засобів

Організація має забезпечити:

(а) Наявність виробничих площ та засобів для виконання всіх запланованих робіт, які забезпечують, зокрема, захист від погодних умов. Спеціалізовані майстерні та зони належним чином відокремлені для забезпечення гарантування невеликого рівня ймовірності забруднення робочої зони та навколишнього середовища.

1. у разі базового технічного обслуговування повітряних суден наявні авіаційні ангари, достатньо просторі для розміщення повітряних суден, на яких проводиться планове базове технічне обслуговування;

2. у разі технічного обслуговування компонентів - майстерні, достатньо просторі, щоб вмістити компоненти, на яких проводиться планове технічне обслуговування;

(б) Відповідні офісні приміщення для управління всією запланованою роботою, зазначеною в підпункті (а) цього пункту, а також, для персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, щоб він міг виконувати поставлені завдання з дотриманням високих стандартів технічного обслуговування.

(с) Робоче середовище, включаючи авіаційні ангари, майстерні для компонентів та офісні приміщення, має бути належним для виконуваних робіт та відповідати спеціальним вимогам, що до нього ставляться. Крім випадків, коли інше передбачається вимогами до середовища для виконання спеціальних робіт, робоче середовище має забезпечувати належну результативність роботи персоналу:

1. температура має підтримуватися на такому рівні, щоб персонал міг виконувати необхідні роботи, не відчуваючи надмірного дискомфорту;

2. рівень пилу та інших забруднень повітря має бути зведений до мінімуму та не дозволяється досягнення ними рівня в робочій зоні, коли забруднення поверхонь повітряного судна / компонента є видимим. Якщо пил / інше забруднення повітря призводить до видимого забруднення поверхні, всі системи, чутливі до такого забруднення, ізолюються, доки не буде відновлено прийнятних умов;

3. рівень освітлення має бути таким, щоб забезпечити можливість ефективного проведення будь-яких оглядів та робіт з технічного обслуговування;

4. шум не має відволікати працівників від проведення оглядових робіт. Якщо контролювати джерело шуму практично неможливо, персонал слід забезпечити необхідним особистим спорядженням для захисту від надмірного шуму, який відволікає увагу під час проведення огляду;

5. якщо для виконання окремих робіт з технічного обслуговування потрібні спеціальні умови середовища, відмінні від вищезазначених, такі спеціальні умови мають бути дотримані. Спеціальні умови зазначаються у даних для технічного обслуговування;

6. робоче середовище для лінійного технічного обслуговування не має надмірно відволікати від виконання необхідних робіт з технічного обслуговування або інспектування. Тому у разі погіршення робочого середовища щодо неприйнятних рівнів температури, вологості, граду, льоду, снігу, вітру, освітлення, пилу або іншого забруднення повітря виконання робіт з технічного обслуговування або інспектування має бути зупинено до моменту відновлення задовільних умов.

(d) Наявність складських приміщень з обмеженим доступом для зберігання компонентів, обладнання, інструментів та матеріалів. Умови зберігання забезпечують відокремлення придатних до експлуатації компонентів та матеріалів від непридатних до експлуатації компонентів, матеріалів, обладнання та інструментів. Умови зберігання відповідають інструкціям виробників щодо запобігання псуванню та пошкодженню виробів, що зберігаються. Доступ до складських приміщень має лише уповноважений персонал.

145.A.30. Вимоги до персоналу

(a) Організація має призначити відповідального керівника, який має корпоративні повноваження щодо забезпечення фінансування та виконання всього замовленого технічного обслуговування відповідно до стандартів, передбачених цим додатком (Part-145). Відповідальний керівник повинен:

1. забезпечувати наявність всіх необхідних ресурсів для виконання технічного обслуговування відповідно до 145.A.65 (b) цього додатка для підтримання схвалення організації;

2. запровадити та просувати політику у сфері безпеки польотів та якості, зазначену в 145.A.65 (a) цього додатка;

3. демонструвати загальний рівень розуміння цього додатка (Part-145).

(b) Організація має призначити особу або групу осіб, до обов'язків яких входить забезпечення відповідності організації вимогам цього додатка (Part-145). Ця особа(и) повинна(и) підпорядковуватися безпосередньо відповідальному керівнику.

1. Призначена(и) особа(и) повинна(и) бути представником(ами) структури управління технічного обслуговування організації і бути відповідальною(ими) за всі функції, зазначені у цьому додатку (Part-145);

2. Призначена(і) особа(и) повинна(і) бути ідентифікована(і), її (їх) особисті дані та інформація про професійні здобутки мають бути подані за формою та у порядку, встановленому компетентним органом;

3. Призначена(і) особа(и) повинна(і) бути здатною(ими) продемонструвати відповідний рівень знань, підготовки та достатній досвід, пов'язаний з технічним обслуговуванням повітряних суден або компонентів, та робочий рівень знань цього додатка (Part-145);

4. Процедури мають визначати порядок виконання обов'язків кожної конкретної особи іншими працівниками в разі її тривалої відсутності.

(с) Відповідальний керівник, зазначений у підпункті (а) цього пункту, повинен призначити особу, яка є відповідальною за моніторинг системи якості, включаючи моніторинг відповідної системи зворотного зв'язку, згідно з вимогами 145.A.65 (с) цього додатка. Така призначена особа повинна мати прямий доступ до відповідального керівника, щоб гарантувати належну проінформованість останнього з питань якості та відповідності.

(d) Організація повинна мати план-графік трудовитрат на технічне обслуговування у людино-годинах з метою підтвердження наявності в неї достатньої кількості персоналу для планування, виконання, нагляду, огляду та моніторингу з якості організації відповідно до схвалення. Крім того, організація має визначити процедуру проведення переоцінки (перегляду) запланованої роботи, коли фактично доступна кількість персоналу в певну робочу зміну або період є меншою від планованих показників.

(е) Організація має встановити вимоги і контролювати компетентність персоналу, що залучається до будь-якого технічного обслуговування, перегляду льотної придатності, управління та/або аудитів якості відповідно до процедури і стандарту, погоджених компетентним органом. Додатково до необхідного практичного досвіду, пов'язаного з виконанням виробничих функцій, вимоги до компетентності повинні включати в себе розуміння застосування людського фактора та можливостей людини відповідно до обов'язків певної особи в організації. "Людський фактор" означає принципи, що застосовуються під час проектування авіаційних виробів, сертифікації, підготовки персоналу, експлуатації та технічного обслуговування, які націлені на забезпечення безпечної взаємодії між людиною та іншими компонентами системи шляхом належного врахування можливостей людини. Поняття "можливості людини" означає здатність та обмеження можливостей людини, що впливають на безпеку польотів та ефективність авіаційної діяльності.

(f) Організація має забезпечити, що персонал, який виконує або контролює здійснення неруйнівного контролю, пов'язаного з підтриманням льотної придатності конструкцій повітряних суден та/або компонентів, має належну кваліфікацію для проведення конкретного неруйнівного контролю відповідно до європейського або еквівалентного стандарту, визнаного Агентством. Персонал, який виконує будь-які інші спеціалізовані завдання, повинен мати відповідну кваліфікацію згідно з офіційно визнаними стандартами. Шляхом відступу від цього пункту персонал, зазначений у підпункті (g) та підпунктах (1) і (2) (h) цього пункту, кваліфікований як категорія B1, B3 або L згідно з вимогами додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, може виконувати та/або контролювати випробування з використанням методу кольорової дефектоскопії.

(g) Будь-яка організація, що виконує технічне обслуговування повітряних суден, крім випадків, коли інше передбачено в підпункті (j) цього пункту, під час здійснення лінійного технічного обслуговування повітряних суден повинна мати відповідний персонал, який засвідчує технічне обслуговування, кваліфікований як категорії B1, B2, B2L, B3 та L, як доречно, згідно з вимогами додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил та 145.A.35 цього додатка (Part-145).

Крім того, така організація може користуватися послугами належним чином підготовленого на виконання завдання персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, який має права, викладені в 66.A.20 (a) (1) та 66.A.20 (a) (3) (ii) додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, та кваліфікований відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил та 145.A.35 цього додатка (Part-145) для виконання простого планового лінійного технічного обслуговування та усунення простих дефектів. Наявність такого персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, не звільняє організацію від обов'язку мати персонал, який засвідчує технічне обслуговування, кваліфікований як категорії B1, B2, B2L, B3 та L, як доречно.

(h) Будь-яка організація, що виконує технічне обслуговування повітряних суден, крім випадків, коли інше зазначено в підпункті (j) цього пункту, повинна:

1. у разі базового технічного обслуговування оснащеного двигуном повітряного судна складної конструкції мати відповідний персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що має кваліфікаційну відмітку про конкретний тип повітряного судна, кваліфікований як категорія C відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил та 145.A.35 цього додатка (Part-145). Крім того, організація повинна мати достатню кількість персоналу, що має кваліфікаційну відмітку про конкретний тип повітряного судна, кваліфікованого відповідно до категорій B1 та B2, як доречно, згідно з вимогами додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил та 145.A.35 цього додатка (Part-145), для надання допомоги персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, категорії C.

(i) Допоміжний персонал категорій B1 та B2 повинен переконатися, що всі необхідні завдання або огляди виконано згідно з відповідним стандартом, перш ніж персонал, який засвідчує технічне обслуговування, категорії C видасть сертифікат передачі до експлуатації.

(ii) Організація повинна вести реєстр допоміжного персоналу категорій B1 та B2.

(iii) Персонал, який засвідчує технічне обслуговування, категорії C повинен гарантувати дотримання вимог підпункту (i) цього пункту та виконання всіх робіт, зазначених замовником, у ході конкретної форми базового технічного обслуговування або виконання комплексу робіт, а також оцінити вплив невиконання будь-якої роботи з метою висунення вимоги про необхідність її виконання або досягнення згоди з експлуатантом щодо відкладення такої роботи до іншої форми технічного обслуговування або певного моменту часу.

2. у разі базового технічного обслуговування повітряних суден, крім оснащених двигуном повітряних суден складної конструкції, організація повинна мати:

(i) відповідний персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що має кваліфікаційну відмітку про повітряне судно і кваліфікований як категорія B1, B2, B2L, B3 та L, як доречно, відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил та 145.A.35 цього додатка (Part-145), або

(ii) відповідний персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що має кваліфікаційну відмітку про повітряне судно і кваліфікований як категорія C та якому під час роботи допомагатиме допоміжний персонал, як зазначено у 145.A.35 (a) (i) цього додатка.

(i) Персонал, який засвідчує технічне обслуговування компонентів, має бути кваліфікований відповідно до пункту 6 розділу V цих Авіаційних правил та 145.A.35 цього додатка.

(j) Шляхом відступу від положень підпунктів (g) та (h) цього пункту щодо обов'язків відповідності до вимог додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил організація може залучати до роботи персонал, який засвідчує технічне обслуговування, кваліфікований відповідно до таких вимог:

1. Для виробничих площ та засобів організації, розташованих за межами території України, персонал, який засвідчує технічне обслуговування, може бути кваліфікований відповідно до національних регуляторних актів у сфері авіації, які діють у тій державі, в якій зареєстровано виробничі площі та засоби організації відповідно до умов, зазначених у доповненні IV до цього додатка (Part-145).

2. Для лінійного технічного обслуговування, що здійснюється на лінійній базі організації, розташованій за межами території України, персонал, який засвідчує технічне обслуговування, може бути кваліфікований відповідно до національних регуляторних актів у сфері авіації, що діють у тій державі, в якій розташована дана лінійна станція, відповідно до умов, зазначених у доповненні IV до цього додатка (Part-145).

3. Для виконання повторюваної передпольотної директиви льотної придатності, в якій безпосередньо зазначено, що льотний екіпаж повітряного судна може виконувати таку директиву льотної придатності, організація може видати командирові повітряного судна та/або бортінженеру обмежене сертифікаційне повноваження на підставі його свідоцтва льотного екіпажу. Проте організація має гарантувати, що такий командир повітряного судна або бортінженер пройшли необхідну практичну підготовку і здатні виконати директиву льотної придатності відповідно до необхідного стандарту.

4. Якщо повітряне судно експлуатується поза межами баз із підтримкою технічного обслуговування, організація може видати обмежене сертифікаційне повноваження командирові та/або бортінженеру на підставі свідоцтва льотного екіпажу за умови, що командир повітряного судна або бортінженер пройшли необхідну практичну підготовку і здатні виконати визначене завдання відповідно до стандарту, що вимагається. Положення цього пункту мають бути докладно описані в процедурах керівництва.

5. У таких непередбачуваних випадках, коли повітряне судно приземлилося та не в змозі здійснити зліт в місцях, що не належать до головних баз, де немає відповідного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, організація, якій згідно з договором доручається виконання технічного обслуговування, може видати разове сертифікаційне повноваження:

(i) одному зі своїх працівників, який має повноваження на еквівалентний тип повітряного судна, що схоже за технологією, конструкцією та системами; або

(ii) будь-якій особі, що має досвід роботи з технічного обслуговування повітряних суден не менш як 5 років і чинне свідоцтво ICAO з рейтингом типу повітряного судна, що потребує засвідчення технічного обслуговування, за умови відсутності у згаданому місці організації, яка належним чином затверджена відповідно до вимог цього додатка (Part-145), і за умови, що організація, якій згідно з договором доручається виконання технічного обслуговування, отримує та зберігає документи про досвід та свідоцтва зазначеної особи.

Про усі такі випадки, передбачені цим пунктом, повідомляється компетентний орган протягом семи днів після видачі такого сертифікаційного повноваження. Організація, що видає разове повноваження, має гарантувати, що будь-яке таке технічне обслуговування, що може вплинути на безпеку польотів, буде повторно перевірено належним чином схваленою організацією.

(k) У разі, якщо організація виконує перегляд льотної придатності та видає відповідний сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до пункту ML.A.903 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, вона повинна мати кваліфікований та уповноважений персонал з перегляду льотної придатності, який відповідає всім наступним вимогам:

1. повинен мати сертифікаційне повноваження для відповідного повітряного судна;

2. повинен мати принаймні три роки досвіду як персонал, який засвідчує технічне обслуговування;
3. має бути незалежним від процесу управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, яке переглядається, або бути повністю відповідальним за процес управління підтриманням льотної придатності повітряного судна в цілому, яке переглядається;
4. отримав знання щодо положень підчастини С додатка 1 (Part-M) або підчастини С додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил;
5. отримав знання щодо процедур організації з технічного обслуговування, що належать до перегляду льотної придатності та видачі сертифіката перегляду льотної придатності, що документально підтверджено;
6. був офіційно прийнятий компетентним органом після проведення перегляду льотної придатності під наглядом компетентного органу або під наглядом персоналу з перегляду льотної придатності організації відповідно до процедури, схваленої компетентним органом;
7. виконав принаймні один перегляд льотної придатності за останній дванадцятимісячний період.

145.A.35. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжний персонал

(a) Додатково до вимог 145.A.30 (g) та (h) цього додатка (Part-145) організація має забезпечити, що персонал, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжний персонал мають достатнє розуміння щодо відповідного повітряного судна та/або компонентів, які підлягають технічному обслуговуванню, та пов'язаних процедур організації. Для персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, ця вимога має бути виконана до видачі або продовження сертифікаційного повноваження.

1. "Допоміжний персонал" означає персонал, який є утримувачем свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил категорій B1, B2, B2L, B3 та/або L з відповідними рейтингами типу повітряного судна, який задіяний у базовому технічному обслуговуванні та не обов'язково має сертифікаційні права.

2. "Відповідне повітряне судно та/або компоненти" означає повітряне судно або компоненти, які зазначені в конкретному сертифікаційному повноваженні.

3. "Сертифікаційне повноваження" означає повноваження, видане організацією персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, що уповноважує цей персонал підписувати від імені схваленої організації сертифікати передачі до експлуатації в межах обмежень, визначених у такому сертифікаційному повноваженні.

(b) Крім випадків, зазначених у 145.A.30 (j) цього додатка (Part-145) та 66.A.20 (a) (3) (ii) додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, організація може видавати сертифікаційне повноваження персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, лише відповідно до базових категорій або підкатегорій та, за винятком свідоцтва категорії A, будь-яких рейтингів типу, зазначених у свідоцтві персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, як вимагається додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, за умови, що згадане свідоцтво буде чинним протягом усього періоду чинності повноваження, а персонал, який засвідчує технічне обслуговування, і надалі відповідатиме вимогам додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

(с) Організація має забезпечити, що весь персонал, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжний персонал беруть безпосередню участь у виконанні робіт з технічного обслуговування відповідних повітряних суден або компонентів упродовж принаймні шести місяців за будь-який безперервний дворічний період.

Для цілей цього підпункту "бере безпосередню участь у виконанні робіт з технічного обслуговування відповідних повітряних суден або компонентів" означає, що особа задіяна в роботах з технічного обслуговування повітряних суден або компонентів, та/або використовує привілеї сертифікаційного повноваження, та/або фактично виконує технічне обслуговування хоча б на деяких типах повітряних суден або групах повітряних суден, зазначеного в особовому сертифікаційному повноваженні.

(d) Організація має забезпечити, що весь персонал, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжний персонал упродовж дворічного періоду проходить достатню підготовку для підтримання кваліфікації з метою здобуття персоналом сучасних знань щодо відповідних технологій, організаційних процедур та впливу людського фактора.

(е) Організація має запровадити програму підготовки з підтримання кваліфікації персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжного персоналу, яка міститиме процедуру забезпечення його відповідності вимогам відповідних підпунктів 145.A.35 цього додатка, що слугуватиме основою для видачі персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, сертифікаційних повноважень відповідно до положень цього додатка (Part-145), а також процедуру забезпечення відповідності додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

(f) Перш ніж видати або продовжити сертифікаційне повноваження відповідно до цього додатка (Part-145), за винятком непередбуваних випадків, зазначених у 145.A.30 (j) (5) цього додатка (Part-145), організація має оцінити компетентність, кваліфікацію та здатність виконувати очікувані функції із засвідчення технічного обслуговування відповідно до процедури, зазначеної в керівництві, усього потенційного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування.

(g) Якщо персонал, який засвідчує технічне обслуговування, відповідає вимогам, зазначеним у підпунктах (a), (b), (d), (f) та (якщо застосовно) у підпункті (с) цього пункту, організація має видати йому сертифікаційне повноваження, в якому має бути чітко зазначено сферу застосування та межі його дії. Сертифікаційне повноваження є чинним доти, доки персонал відповідає вимогам підпунктів (a), (b), (d), та (якщо застосовно) підпункту (с) цього пункту.

(h) Сертифікаційне повноваження має бути оформлено таким чином, щоб персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та будь-якій уповноваженій особі, яка здійснюватиме перевірку цього повноваження, була зрозумілою сфера його застосування. Якщо для визначення сфери застосування використовуються умовні коди, до розшифровки цих кодів має бути вільний доступ у межах організації. "Уповноважена особа" означає посадову особу компетентного органу, Агентства або держави-члена, яка є відповідальною за нагляд за технічним обслуговуванням повітряних суден або компонентів.

(i) Особа, яка є відповідальною за систему якості, також є відповідальною від імені організації за видачу сертифікаційних повноважень персоналу, який засвідчує технічне обслуговування. Така особа може призначати інших осіб для здійснення видачі або відкликання сертифікаційних повноважень відповідно до процедури, зазначеної в керівництві.

(j) Організація повинна вести записи щодо всього персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжного персоналу, які мають містити:

1. детальні дані щодо усіх свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, які має певний працівник відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил; та
2. дані про проходження усіх відповідних підготовок; та
3. сферу застосування виданих сертифікаційних повноважень (де застосовно); та
4. дані про осіб, які мають обмежені або разові сертифікаційні повноваження.

Організація повинна зберігати такі записи щонайменше протягом трьох років з дати звільнення працівників, про яких ідеться у цьому підпункті, або з дати відкликання відповідного повноваження. Крім того, організація з технічного обслуговування має забезпечити персонал, про який ідеться у цьому підпункті, на його вимогу копіями таких документів під час звільнення з організації.

Персоналу, про який ідеться в цьому підпункті, на його вимогу має бути надано доступ до його особистих записів, як описано вище.

(k) Організація має забезпечити персонал, який засвідчує технічне обслуговування, копією його сертифікаційного повноваження в документальному (паперовому) або електронному вигляді.

(l) На вимогу будь-якої уповноваженої особи персонал, який засвідчує технічне обслуговування, має протягом 24 годин пред'явити своє сертифікаційне повноваження.

(m) Мінімальний вік для персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та допоміжного персоналу становить 21 рік.

(n) Власник свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден категорії А може використовувати сертифікаційні права тільки на певний тип повітряного судна після успішного проходження підготовки на завдання для типу повітряного судна для категорії А, проведеною організацією, схваленою належним чином відповідно до додатка 2 (Part-145) або додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил. Така підготовка має включати практичну підготовку та теоретичну підготовку, як доречно, для кожного дозволеного завдання. Успішне проходження підготовки має бути продемонстроване шляхом складання екзамену або оцінювання на робочому місці, проведеного організацією.

(o) Власник свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден категорії В2 може тільки використовувати сертифікаційні права, зазначені у 66.А.20 (а) (3) (ii) додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, після успішного проходження:

(i) підготовки на завдання для типу повітряного судна, що відповідає категорії А, та

(ii) шестимісячного документально підтвердженого практичного досвіду, який включає в себе перелік повноважень, які мають бути видані.

Така підготовка має включати практичну підготовку та теоретичну підготовку, як доречно, для кожного дозволеного завдання. Успішне проходження підготовки має бути продемонстроване шляхом складання екзамену або оцінювання на робочому місці, проведеного організацією. Підготовку та екзаменування/оцінювання має проводити організація з технічного обслуговування, яка видає повноваження персоналу, який засвідчує технічне обслуговування. Практичний досвід так само має бути отриманий у такій організації з технічного обслуговування.

145.A.36. Записи про персонал з перегляду льотної придатності

Організація має документувати всі деталі щодо персоналу з перегляду льотної придатності та вести облік усього персоналу з перегляду льотної придатності з обсягом їх схвалення як частину керівництва організації відповідно до 145.A.70 (а) 6 цього додатка.

Організація повинна зберігати такі записи щонайменше протягом трьох років з дати звільнення працівників (або припинення контрактних або волонтерських зобов'язань), про яких ідеться у цьому підпункті, або з дати відкликання відповідного повноваження. Крім того, організація з технічного обслуговування має забезпечити персонал, про який ідеться у цьому підпункті, на його вимогу копіями таких документів під час звільнення з організації.

Персоналу, про який ідеться в цьому підпункті, на його вимогу має бути надано доступ до його особистих документів.

145.A.40. Обладнання та інструменти

(а) Для виконання схваленого обсягу робіт організація повинна мати і використовувати необхідне обладнання та інструменти.

(і) Якщо виробник визначає конкретний інструмент або обладнання, організація має використовувати саме такий інструмент або обладнання, крім випадків, коли використання альтернативного інструменту чи обладнання погоджене компетентним органом через процедури керівництва організації з технічного обслуговування.

(ii) Обладнання та інструменти мають бути постійно доступними, крім випадків, коли з огляду на те, що інструмент або обладнання настільки рідко використовуються, що його постійна доступність не є необхідною. Такі випадки мають бути детально описані в процедурах керівництва.

(iii) Організація, яка схвалена на виконання базового технічного обслуговування, повинна мати достатню кількість обладнання для доступу до повітряного судна та інспекційні платформи/доки, як вимагається для належного огляду повітряного судна.

(b) Організація має забезпечити, що все обладнання, інструменти та особливо тестове обладнання, як застосовно, контролюється та калібрується відповідно до офіційно визнаного стандарту із частотою, що забезпечує їх працездатність та точність. Організація має зберігати записи про такі калібрування і використані стандарти.

145.A.42 Компоненти

(а) Класифікація компонентів. Усі компоненти мають класифікуватися за наступними категоріями:

(і) компоненти, які перебувають у задовільному стані, передані до експлуатації відповідно до сертифіката дозволеної передачі (Форма 1 EASA) відповідно до доповнення II до додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил або його еквівалентами та промарковані відповідно до Глави Q Part-21, якщо інше не передбачено Part-21 або цим додатком (Part-145);

(ii) компоненти, непридатні до експлуатації, які мають зберігатися відповідно до вимог цих Авіаційних правил;

(iii) компоненти, класифіковані як невідновлювальні, оскільки вони вичерпали свій обов'язковий ресурс або мають дефект, що не підлягає ремонту;

(iv) стандартні частини, що використовуються на повітряному судні, двигуні, повітряному гвинті або іншому компоненті повітряного судна, якщо зазначені в даних для технічного обслуговування та супроводжуються доказами відповідності, які можна відстежити до застосовного стандарту;

(v) матеріали, як сировинні, так і витратні, що використовуються в процесі технічного обслуговування, коли організація переконана, що матеріал відповідає необхідній специфікації та має відповідну відстежуваність. Усі матеріали мають супроводжуватися документацією, з якої чітко випливає, що вона стосується конкретного матеріалу, і яка містить заяву про відповідність специфікації, а також вказує на джерело виробника та постачальника.

(b) Компоненти, стандартні частини та матеріали для встановлення

(i) організація має встановити процедури приймання компонентів, стандартних частин та матеріалів для встановлення з метою забезпечення того, щоб компоненти, стандартні частини та матеріали були у задовільному стані та відповідали застосовним вимогам підпункту (a) цього пункту.

(ii) організація має встановити процедури для забезпечення того, щоб компоненти, стандартні частини та матеріали встановлювалися на повітряне судно або компонент, лише якщо вони перебувають у задовільному стані, відповідають застосовним вимогам підпункту (a) цього пункту, та якщо застосовні дані з технічного обслуговування визначають конкретний компонент, стандартну частину або матеріал.

(iii) організація може виготовити обмежений асортимент (номенклатуру) частин, які використовуються під час проведення робіт на власних виробничих площах та засобах, за умови, що відповідні процедури зазначені в керівництві.

(iv) компоненти, зазначені у 21.A.307 (c) Part-21, можуть бути встановлені тільки якщо власник повітряного судна вважає їх придатними для встановлення на його власне повітряне судно.

(c) Відокремлення компонентів

(i) компоненти, непридатні до експлуатації, та невідновлювальні компоненти мають бути відокремлені від придатних до експлуатації компонентів, стандартних частин та матеріалів.

(ii) невідновлювальні компоненти не мають знову потрапити до системи постачання компонентів, крім випадків, коли їхній обов'язковий ресурс було продовжено відповідно до Part-21 або спосіб їхнього ремонту був схвалений відповідно до Part-21.

145.A.45. Дані для технічного обслуговування

(a) Під час виконання технічного обслуговування, включаючи модифікації та ремонти, схвалена організація з технічного обслуговування повинна мати та використовувати застосовні поточні дані для технічного обслуговування. "Застосовні" означає такі, що стосуються будь-яких повітряних суден, компонентів або процесів, зазначених у таблиці класів та рейтингів умов схвалення певної організації та будь-якому пов'язаному з нею переліку можливостей.

Якщо дані для технічного обслуговування надано експлуатантом чи замовником, організація повинна мати такі дані лише під час виконання роботи, за винятком випадків, коли є потреба забезпечувати відповідність 145.A.55 (с) цього додатка.

(b) Для потреб цього додатка (Part-145) застосовними даними для технічного обслуговування вважаються будь-які з таких:

1. будь-які застосовні вимоги, процедури, експлуатаційні директиви або інформація, видані компетентним органом, який є відповідальним за нагляд за повітряним судном або компонентом;
2. будь-які застосовні директиви льотної придатності, видані компетентним органом, який є відповідальним за нагляд за повітряним судном або компонентом;
3. інструкції з підтримання льотної придатності, видані утримувачами сертифіката типу, утримувачами додаткових сертифікатів типу та будь-якою іншою організацією, від якої вимагається публікувати такі дані відповідно до Part-21, а щодо повітряного судна або компонента, які походять з третіх країн, дані щодо льотної придатності, видані органом, який є відповідальним за нагляд за повітряним судном або компонентом;
4. будь-які застосовні стандарти, такі як стандартні практики технічного обслуговування та інші, які визнані Агентством як належний стандарт технічного обслуговування;
5. будь-які застосовні дані, видані відповідно до підпункту (d) цього пункту.

(с) Організація має встановити процедури для забезпечення фіксування та повідомлення авторів даних для технічного обслуговування про виявлення будь-яких неточностей, неповноти або неоднозначності у процедурі, практиці, інформації або інструкції з технічного обслуговування, які містяться в даних для технічного обслуговування, що використовуються персоналом з технічного обслуговування.

(d) Організація може змінювати інструкції з технічного обслуговування лише відповідно до процедури, зазначеної в керівництві організації з технічного обслуговування. Організація має продемонструвати, що такі зміни сприяють досягненню еквівалентного або кращого рівня стандартів технічного обслуговування, і поінформувати про згадані зміни утримувача сертифіката типу. Поняття "інструкції з технічного обслуговування" вживається у цьому пункті в значенні інструкцій з проведення конкретних завдань з технічного обслуговування, крім інструкцій з інженерної розробки ремонтів та модифікацій.

(е) Організація має запровадити для використання в усіх відповідних підрозділах організації загальну систему робочих карток або робочих відомостей. Крім того, організація має або точно перенести дані для технічного обслуговування, які містяться в підпунктах (b) і (d) цього пункту, до зазначених робочих карток чи робочих відомостей, або зробити точні посилання на конкретне(і) завдання з технічного обслуговування, що містяться у зазначених даних для технічного обслуговування. Робочі картки або робочі відомості можуть бути згенеровані за допомогою комп'ютера і зберігатися у вигляді електронної бази даних за умови вжиття відповідних заходів щодо запобігання внесенню несанкціонованих змін та наявності резервної електронної бази даних, що оновлюється не пізніше ніж через 24 години з моменту внесення змін до основної електронної бази даних. Складні завдання з технічного обслуговування слід переносити до робочих карток та робочих відомостей і поділяти на чіткі етапи, щоб мати змогу документувати виконання складного завдання з технічного обслуговування.

Якщо організація надає послуги з технічного обслуговування експлуатанту повітряного судна, який вимагає використання його системи робочих карток та робочих відомостей, така система робочих карток та робочих відомостей може бути використана. У такому разі організація має

встановити процедуру, що забезпечує коректне заповнення робочих карток та робочих відомостей експлуатанта повітряного судна.

(f) Організація має забезпечити вільний доступ технічного персоналу до всіх застосовних даних для технічного обслуговування.

(g) Організація має встановити процедуру, що забезпечує підтримання в актуальному стані даних для технічного обслуговування, які вона контролює. Якщо дані для технічного обслуговування контролюються та надаються експлуатантом/замовником, організація повинна мати змогу довести, що вона або має письмове підтвердження від експлуатанта/замовника, що зазначені дані для технічного обслуговування є актуальними, або має замовлення на проведення робіт, які визначають статус змін до даних для технічного обслуговування, які повинні використовуватись, або вона може продемонструвати, що це є в переліку змін даних для технічного обслуговування експлуатанта/замовника.

145.A.47. Планування виробництва

(a) Організація повинна мати відповідно до обсягу і складності виконуваних нею робіт систему, направлену на забезпечення планування доступності всього необхідного персоналу, інструментів, обладнання, матеріалів, даних для технічного обслуговування та виробничих площ та засобів для того, щоб гарантувати безпечно завершення робіт із технічного обслуговування.

(b) Планування завдань з технічного обслуговування та організація робочих змін має здійснюватися з урахуванням обмежень, пов'язаних із можливостями людини.

(c) У разі потреби передачі продовження або завершення завдань з технічного обслуговування, з метою передачі змін або заміни персоналу, відповідна інформація повинна бути належним чином передана від працівників, що залишають місце роботи, працівникам, які їх заступають.

145.A.48. Виконання технічного обслуговування

Організація має встановити процедури для забезпечення того, що:

(a) після завершення всіх робіт з технічного обслуговування проводиться загальна перевірка з метою вилучення з повітряного судна чи компонента всіх інструментів, обладнання та будь-яких інших сторонніх частин і матеріалів, а також з метою встановлення на своє місце всіх панелей доступу, що були зняті;

(b) метод виявлення помилок впроваджено після виконання будь-якого критичного завдання з технічного обслуговування;

(c) ризик виникнення багаторазових помилок під час виконання технічного обслуговування та ризик повторювання помилок під час виконання ідентичних завдань з технічного обслуговування мінімізовано; та

(d) пошкодження оцінюється та модифікації і ремонти виконуються з використанням даних, зазначених у М.А.304 додатка 1 (Part-M) або ML.A.304 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

145.A.50. Сертифікація технічного обслуговування

(a) Сертифікат передачі до експлуатації має видаватися від імені організації належним чином уповноваженим персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, після перевірки належного виконання організацією усіх замовлених робіт з технічного обслуговування відповідно до процедур, визначених у 145.A.70 цього додатка, з урахуванням наявності й використання даних для технічного обслуговування, зазначених у 145.A.45 цього додатка, та в разі відсутності відомих невідповідностей, які загрожують безпеці польотів.

(b) Сертифікат передачі до експлуатації має бути виданий перед польотом після завершення будь-якого технічного обслуговування.

(c) Нові дефекти або незавершені замовлення на технічне обслуговування, виявлені під час виконання зазначених робіт з технічного обслуговування, мають бути доведені до відома експлуатанта повітряного судна з метою отримання згоди на усунення таких дефектів або завершення невиконаних елементів замовлення на технічне обслуговування. Якщо експлуатант повітряного судна відмовляється від виконання технічного обслуговування відповідно до цього пункту, застосовуються положення підпункту (e) цього пункту.

(d) Сертифікат передачі до експлуатації має бути видано після завершення будь-яких робіт з технічного обслуговування компонентів, що були зняті з повітряного судна. Сертифікат дозволеної передачі (Форма 1 EASA) відповідно до доповнення II до додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, становить сертифікат передачі до експлуатації компонента, крім випадків, коли інше передбачено в M.A.502 додатка 1 (Part-M) або ML.A.502 додатка 5b (Part-ML), до цих Авіаційних правил як застосовно. Якщо організація виконує технічне обслуговування компонента для власних потреб, Форма 1 EASA може бути необов'язковою залежно від внутрішніх процедур передачі, які зазначені в керівництві.

(e) Шляхом відступу від підпункту (a) цього пункту, якщо організація не має змоги завершити все замовлене технічне обслуговування, вона може видати сертифікат передачі до експлуатації в межах затверджених обмежень повітряного судна. Організація має зазначити цей факт у сертифікаті передачі до експлуатації повітряного судна перед його видачею.

(f) Шляхом відступу від підпункту (a) цього пункту та 145.A.42 цього додатка, якщо повітряне судно приземлилося та не в змозі здійснити зліт у місці, іншому, ніж основна лінійна станція чи основна база технічного обслуговування, через відсутність компонента, що має належним чином оформлений сертифікат передачі, дозволяється тимчасово встановлювати компонент без такого сертифіката на період до 30 льотних годин або до першого повернення повітряного судна на основну лінійну станцію чи основну базу технічного обслуговування, залежно від того, яка подія настане першою, за умови наявності згоди з боку експлуатанта повітряного судна і прийнятного сертифіката передачі на зазначений компонент, але згідно з усіма вимогами щодо технічного обслуговування та експлуатаційними вимогами. Такі компоненти мають бути зняті з повітряного судна не пізніше вищезазначеного ліміту часу, крім випадків, коли протягом такого часу на них було отримано відповідні сертифікати передачі відповідно до підпункту (a) цього пункту та 145.A.42 цього додатка.

145.A.55. Записи з технічного обслуговування та перегляду льотної придатності

(a) Організація має записувати всі деталі виконаних робіт з технічного обслуговування. Організація має принаймні зберігати записи, які підтверджують виконання всіх вимог щодо видачі сертифіката передачі до експлуатації, включаючи всі документи про передачу до експлуатації, оформлені субпідрядними організаціями, та щодо видачі будь-якого сертифіката перегляду льотної придатності.

(b) Організація має передати копію кожного сертифіката передачі до експлуатації власнику або експлуатанту повітряного судна разом із копією будь-яких детальних записів з технічного обслуговування, пов'язаних із виконаною роботою та необхідних для демонстрації відповідності M.A.305 додатка 1 (Part-M) або ML.A.305 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

(с) Організація має зберігати копії усіх детальних записів з технічного обслуговування та всіх пов'язаних з ним даних для технічного обслуговування протягом трьох років після того, як повітряне судно або компонент, на якому проводилися роботи, було передано до експлуатації організацією. Крім того, вона має зберігати копії усіх записів, пов'язаних із видачею сертифікатів перегляду льотної придатності, протягом трьох років з дати видачі та має передати їх копії власнику повітряного судна. '

1. Записи, про які йдеться у цьому підпункті, мають зберігатись у спосіб, що гарантує захист від пошкодження, зміни та викрадення.
2. Вся комп'ютерна техніка, яка забезпечує резервування, має зберігатися окремо від тієї, що містить робочі дані, в середовищі, у якому забезпечується збереження у належному стані.
3. У разі припинення діяльності організації з технічного обслуговування, схваленої відповідно до цього додатка (Part-145), усі записи з технічного обслуговування за останні три роки, що перебувають на зберіганні, мають бути передані останньому власникові або замовнику відповідного повітряного судна чи компонента, або підлягають зберіганню у спосіб, визначений компетентним органом.

145.A.60. Звітування про події

(а) Організація має інформувати компетентний орган, державу, в якій зареєстровано повітряне судно, та організацію, що є відповідальною за типову конструкцію повітряного судна або компонента, про будь-який виявлений організацією стан повітряного судна чи компонента, що призвів чи може призвести до небезпечних умов, які серйозно загрожують безпеці польотів.

(b) Організація має впровадити внутрішню систему звітування про події, яка деталізована в керівництві, для забезпечення збирання та оцінки таких звітів, включаючи оцінку та витяг тих подій, про які необхідно звітувати відповідно до положень підпункту (а) цього пункту. Така процедура має забезпечити виявлення негативних тенденцій, коригувальних заходів, уже вжитих організацією або тих, що планується вжити, для того, щоб звернути увагу на недоліки, і включати оцінку всієї відомої відповідної інформації щодо таких подій, а також спосіб поширення необхідної інформації.

(с) Організація має подавати такі звіти у формі та у порядку, встановленому компетентним органом, і гарантувати, що вони містять усю відповідну інформацію про умови та результати оцінки, відомі організації.

(d) У тому випадку, коли комерційний експлуатант уклав договір з організацією на виконання технічного обслуговування, організація має також звітувати експлуатантові про будь-який стан, що впливає на повітряне судно експлуатанта або на його компонент.

(е) Організація має формувати і подавати такі звіти якомога швидше, але у будь-якому разі - не пізніше 72 годин з моменту виявлення організацією стану, якого стосується звіт.

145.A.65. Політика у сфері безпеки польотів та якості, процедури технічного обслуговування та система якості

(а) Організація має запровадити політику у сфері безпеки польотів та якості в організації, яка відповідно до 145.A.70 цього додатка (Part-145) має бути включена до її керівництва.

(b) Організація має визначити процедури, погоджені компетентним органом, з урахуванням людського фактора та можливостей людини, для забезпечення належної практики технічного обслуговування та відповідності до застосовних вимог, що зазначені у 145.A.25 - 145.A.95 цього додатка включно. Процедури, передбачені цим підпунктом, мають:

1. гарантувати, що чітке замовлення на проведення робіт або договір узгоджені між організацією та організацією, що є замовником цих робіт, для того, щоб чітко визначити необхідні роботи з технічного обслуговування таким чином, що повітряне судно та компоненти можуть бути передані до експлуатації відповідно до 145.A.50 цього додатка; та
2. охоплювати усі аспекти виконання технічного обслуговування, включаючи забезпечення та контроль спеціалізованих послуг та визначених стандартів, за якими певна організація має намір виконувати роботи.

(c) Організація має запровадити систему якості, яка включає:

1. незалежні аудити з метою моніторингу відповідності повітряного судна/компонента повітряного судна стандартам, що вимагаються, і адекватності процедур для встановлення позитивного впливу процедур на практику технічного обслуговування і підтримання льотнопридатного повітряного судна/компонента. У невеликих організаціях проведення незалежних аудитів у межах системи якості може доручатися за договором іншій організації, схваленій відповідно до вимог цього додатка (Part-145), або особі, яка має відповідні технічні знання і підтверджений достатній досвід проведення аудиторських перевірок;
2. систему зворотного зв'язку з питань якості особі або групі осіб, зазначеним у 145.A.30 (b) цього додатка (Part-145), і до відома відповідального керівника, яка забезпечує вжиття коректних і своєчасних коригувальних дій за результатами незалежних аудитів, зазначених у підпункті (1) цього пункту.

145.A.70. Керівництво організації з технічного обслуговування

(a) Керівництво організації з технічного обслуговування - документ або документи, що містять відомості, що визначають обсяг робіт, щодо яких видається схвалення, та визначають як організація має намір забезпечувати відповідність вимогам цього додатка (Part-145). Організація має подати компетентному органу керівництво організації з технічного обслуговування, що містить таку інформацію:

1. заяву, підписану відповідальним керівником про те, що керівництво організації з технічного обслуговування та будь-які згадані у ньому пов'язані керівництва визначають відповідність організації вимогам цього додатка (Part-145) і ця відповідність забезпечуватиметься постійно. Якщо відповідальний керівник не є головним виконавчим директором організації, таку заяву має підписати зі свого боку і головний виконавчий директор;
2. політику організації у сфері безпеки польотів і якості, як зазначено в 145.A.65 цього додатка;
3. посаду(и) та прізвище(а) особи (осіб), визначені у 145.A.30 (b) цього додатка;
4. обов'язки осіб, призначених відповідно до 145.A.30 (b) цього додатка, включаючи питання, з яких вони від імені організації можуть звертатися безпосередньо до компетентного органу;

5. структуру організації із зазначенням підпорядкованості та обов'язками осіб, призначених відповідно до 145.A.30 (b) цього додатка;
6. перелік персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, допоміжного персоналу та, якщо застосовано, персоналу з перегляду льотної придатності, разом з обсягом схвалення такого персоналу;
7. загальний опис людських ресурсів;
8. загальний опис виробничих площ та засобів, розташованих за кожною з адрес, зазначених у сертифікаті схвалення організації;
9. детальне визначення обсягу робіт організації, застосовно до обсягу схвалення;
10. процедури повідомлення про зміни в організації, передбачений 145.A.85 цього додатка;
11. процедури внесення змін до керівництва організації з технічного обслуговування;
12. процедури та систему якості, впроваджені організацією відповідно до 145.A.25 - 145.A.90 цього додатка (Part-145), та будь-які додаткові процедури, що виконуються відповідно до додатка 1 (Part-M) та додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, що застосовно;
13. перелік комерційних експлуатантів (у разі застосовності) яким організація надає послуги з технічного обслуговування повітряних суден;
14. перелік субпідрядних організацій, як зазначено в 145.A.75 (b) цього додатка (у разі застосовності);
15. перелік лінійних станцій, як зазначено в 145.A.75 (d) цього додатка (у разі застосовності);
16. перелік договірних організацій (якщо застосовно).

(b) У разі потреби до керівництва слід вносити зміни, щоб воно завжди відображало поточний стан організації. Керівництво та всі подальші зміни до нього мають бути схвалені компетентним органом.

(c) Незважаючи на положення підпункту (b) цього пункту, незначні зміни до керівництва можуть бути схвалені через процедуру, передбачену в керівництві (далі - непряме схвалення).

145.A.75. Привілеї організації

Відповідно до керівництва організація отримує право виконувати такі завдання:

(a) виконувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна та/або компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, у місцях, визначених у сертифікаті схвалення та керівництві;

(b) організовувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна або компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, в іншій організації, що працює відповідно до вимог системи якості цієї організації. Це стосується роботи, що виконується організацією, яка сама не має

належного схвалення на виконання такого технічного обслуговування відповідно до цього додатка (Part-145) і обмежується обсягом робіт, передбачених процедурами відповідно до 145.A.65 (b) цього додатка. Цей обсяг робіт не має включати форм базового технічного обслуговування повітряних суден або повного обсягу технічного обслуговування у майстерні чи капітального ремонту двигуна або модуля двигуна;

(c) виконувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна або будь-якого компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, в будь-якому місці, якщо потреба в такому технічному обслуговуванні виникне внаслідок непридатності повітряного судна до експлуатації або через необхідність підтримання випадкового лінійного обслуговування відповідно до умов, зазначених у керівництві;

(d) виконувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна та/або компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, в місці, визначеному як місце проведення лінійного технічного обслуговування, де організація здатна виконувати незначне технічне обслуговування, і лише у разі, якщо в керівництві організації дозволено проведення такої діяльності і зазначено такі місця;

(e) видавати сертифікати передачі до експлуатації після завершення технічного обслуговування відповідно до 145.A.50 цього додатка.

(f) якщо відповідним чином схвалена на виконання робіт для повітряних суден, на які поширюється дія додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, може виконувати перегляди льотної придатності та видавати відповідний сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до умов, зазначених у ML.A.903 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил.

145.A.80. Обмеження організації

Організація має право виконувати технічне обслуговування лише тих повітряних суден або компонентів, на які поширюється отримане нею схвалення, і лише у разі наявності всіх необхідних виробничих площ та засобів, обладнання, інструментів, матеріалів, даних для технічного обслуговування та персоналу, який засвідчує технічне обслуговування.

145.A.85. Зміни в організації

Організація має повідомляти компетентний орган про всі наміри щодо проведення будь-яких із нижчезазначених змін до їх впровадження, щоб дати змогу компетентному органу перевірити безперервність відповідності організації вимогам цього додатка (Part-145) і внести (за потреби) зміни до сертифіката схвалення, крім випадків, коли керівники не знають заздалегідь про можливі зміни у складі персоналу. Про такі зміни слід повідомити компетентний орган за першої можливості:

1. найменування організації;
2. основне місцезнаходження організації;
3. додаткове місцезнаходжень організації;
4. відповідального керівника;
5. будь-якої з осіб, призначених відповідно до 145.A.30 (b) цього додатка;

6. виробничих площ та засобів, обладнання, інструментів, матеріалів, процедур, обсягу робіт, персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, та персоналу з перегляду льотної придатності, які можуть вплинути на чинність схвалення.

145.A.90. Підтримання схвалення

(a) Схвалення має видаватися на необмежений строк. Схвалення має залишатися чинним за умови, що:

1. організація і надалі відповідає вимогам цього додатка (Part-145) відповідно до положень, пов'язаних з опрацюванням недоліків, як зазначено в 145.B.50 цього додатка; та
2. компетентному органу надано доступ до організації з метою перевірки постійної відповідності вимогам цього додатка (Part-145); та
3. сертифікат схвалення не було здано компетентному органу або припинено дію.

(b) У разі припинення дії або здавання сертифіката схвалення, він підлягає поверненню компетентному органу.

145.A.95. Недоліки

(a) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам цього додатка (Part-145), яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам цього додатка (Part-145), яка може знизити стандарт безпеки та може становити загрозу безпеці польотів.

(c) Після отримання повідомлення про недоліки згідно з 145.B.50 цього додатка утримувач схвалення організації з технічного обслуговування має розробити план коригувальних дій і продемонструвати коригувальні дії, які задовольняють компетентний орган, у строк, погоджений з цим органом.

Розділ В - Процедури для компетентних органів

145.B.01. Сфера застосування

Цей розділ встановлює адміністративні процедури, яких має дотримуватись компетентний орган, виконуючи свої завдання та функції щодо видачі, підтримання, зміни, зупинення або припинення дії сертифікатів схвалення організацій з технічного обслуговування відповідно до цього додатка (Part-145).

145.B.10. Компетентний орган

1. Загальні положення

Держава-член має визначити компетентний орган, до обов'язків якого належать видача, підтримання, зміна, зупинення або припинення дії сертифікатів схвалення організацій з технічного обслуговування. Цей компетентний орган запроваджує письмові процедури та організаційну

структуру.

2. Ресурси

Кількість персоналу має бути достатньою для виконання вимог, передбачених цим розділом.

3. Кваліфікація та підготовка

Весь персонал, залучений для схвалення, передбачених цим додатком (Part-145), повинен:

- (а) бути відповідно кваліфікований та мати всі відповідні знання, досвід та підготовку для виконання покладених на нього завдань;
- (б) пройти підготовку та підтримку для підтримання кваліфікації з цього додатка (Part-145) (де застосовно) включаючи поняття та стандарти, що використовуються в їх роботі.

4. Процедури

Компетентний орган запроваджує процедури, які визначають порядок забезпечення відповідності вимогам цього розділу.

З метою забезпечення постійної відповідності процедури мають переглядатися з внесенням відповідних змін.

145.B.15. Організації, що розміщені в декількох державах-членах

Якщо виробничі площі та засоби з технічного обслуговування розташовано на території більше ніж однієї держави-члена, перевірки та постійний нагляд за схваленням мають здійснюватися спільно з компетентними органами держав-членів, на території яких розташовано інші виробничі площі та засоби з технічного обслуговування.

145.B.20. Первинне схвалення

1. Для встановлення відповідності вимогам підпунктів (а) та (б) 145.A.30 цього додатка компетентний орган має офіційно підтвердити заявникові у письмовому вигляді погодження персоналу, зазначеного в підпунктах (а) та (б) 145.A.30 цього додатка (Part-145).
2. Компетентний орган має перевірити відповідність процедур, зазначених у керівництві організації з технічного обслуговування, вимогам цього додатка (Part-145) і впевнитись у наявності підпису відповідального керівника у заяві про зобов'язання.
3. Компетентний орган має перевіряти відповідність організації вимогам цього додатка (Part-145).
4. Під час перевірки з метою надання схвалення слід провести принаймні одну зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона повною мірою розуміє важливість схвалення та причину підписання зобов'язань у керівництві організації щодо відповідності процедурам, зазначеним у керівництві.

5. Усі недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді і подані організації.

6. Компетентний орган має вести записи щодо усіх недоліків, дій щодо їх остаточного усунення (дій, необхідних для остаточного усунення недоліків) та рекомендацій.

7. Для отримання первинного схвалення усі недоліки мають бути усунені до видачі схвалення.

145.B.25. Видача схвалення

1. Компетентний орган має офіційно схвалити керівництво і видати заявнику сертифікат схвалення (Форма 3 EASA) відповідно до доповнення III до цього додатка, який включає рейтинги схвалення. Компетентний орган має видати сертифікат схвалення лише за умови, що організація відповідає вимогам цього додатка (Part-145).

2. Компетентний орган має вказати умови схвалення у сертифікаті схвалення (Форма 3 EASA) відповідно до доповнення III до цього додатка.

3. Номер схвалення вказується у сертифікаті схвалення (Форма 3 EASA) відповідно до доповнення III до цього додатка у спосіб, визначений Агентством.

145.B.30. Підтримання схвалення

Підтримання схвалення має контролюватися відповідно до застосовного процесу "видачі схвалення" згідно з 145.B.20 цього додатка. На додаток до цього:

1. Компетентний орган має зберігати та оновлювати програму, яка містить дати, коли заплановано проведення аудитів, і дати, коли аудити було проведено, для схвалених організацій з технічного обслуговування, що знаходяться під його наглядом.

2. Кожна організація має бути повністю перевірена на відповідність цьому додатку (Part-145) за період, що не перевищує 24 місяці.

3. Не менше одного разу на 24 місяці має проводитися зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона залишається належним чином поінформований про важливі питання, які виникають під час аудитів.

145.B.35. Зміни

1. Компетентний орган має отримувати від організації повідомлення про будь-які заплановані зміни, як зазначено в 145.A.85 цього додатка.

Компетентний орган має дотримуватися застосовних елементів первинного процесу схвалення щодо будь-яких змін організації.

2. Компетентний орган може встановлювати умови, за якими може працювати організація під час таких змін, якщо він не визначить, що схвалення має бути зупинено.

145.B.40. Зміни у керівництві організації з технічного обслуговування

Для будь-якої зміни у керівництві організації з технічного обслуговування (МОЕ):

1. У разі прямого схвалення змін відповідно до 145.A.70 (b) цього додатка компетентний орган, перш ніж офіційно повідомляти схвалену організацію про схвалення, має перевірити відповідність визначених у керівництві процедур вимогам цього додатка (Part-145).

2. У разі використання процедури непрямого схвалення змін відповідно до 145.A.70 (c) цього додатка компетентний орган має забезпечити:

(i) що зміни залишаються незначними, а також

(ii) що він має належний контроль за схваленням змін, щоб забезпечити їх відповідність вимогам додатка 2 (Part-145).

145.B.45. Припинення, зупинення та обмеження схвалення

Компетентний орган має:

(a) зупинити дію сертифіката схвалення за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози безпеці польотів; або

(b) зупинити, припинити дію або обмежити сертифікат схвалення відповідно до положень 145.B.50 цього додатка.

145.B.50. Недоліки

(a) Якщо під час аудитів або за допомогою інших засобів буде виявлено підтвердження невідповідності вимогам цього додатка (Part-145), компетентний орган має вжити таких заходів:

1. у разі недоліку рівня 1 - вживає негайних заходів з припинення, обмеження або зупинення схвалення організації з технічного обслуговування в цілому або частково залежно від серйозності недоліку рівня 1, доки організацією не буде вжито ефективних коригувальних дій;

2. у разі недоліку рівня 2 - визначає період впровадження коригувальних дій залежно від характеру недоліку, але в будь-якому разі першочергово не має бути більшим, ніж три місяці. За певних обставин і залежно від характеру недоліку компетентний орган може продовжити цей тримісячний період у разі наявності задовільного плану коригувальних дій, погодженого з компетентним органом.

(b) У разі неспроможності забезпечити відповідність вимогам протягом визначеного компетентним органом періоду останній вживає заходів із часткового або повного зупинення наданого організації схвалення.

145.B.55. Ведення записів

1. Компетентний орган має запровадити систему ведення записів з базовими критеріями зберігання документів, яка дає змогу належним чином простежити процес видачі, продовження, зміни, зупинення або припинення кожного схвалення організації.

2. Записи мають містити принаймні:

- (a) заявку на видачу схвалення організації, у тому числі продовження його дії;
- (b) програму постійного нагляду, який здійснює компетентний орган, включаючи всі записи аудитів;
- (c) сертифікат схвалення організації, включаючи будь-які зміни до нього;
- (d) копію програми аудитів, що визначає дати запланованих аудитів і дати їх фактичного проведення;
- (e) копії всього офіційного листування, включаючи Форму 4 EASA або її еквівалент;
- (f) детальні відомості про будь-які звільнення та застосовані санкції;
- (g) будь-який звіт інших компетентних органів щодо нагляду за організацією;
- (h) керівництва організації з технічного обслуговування.

3. Строк зберігання записів має становити щонайменше чотири роки.

4. Компетентний орган може обрати систему паперового або електронного ведення записів або будь-яку комбінацію обох цих систем за умови наявності відповідних засобів контролю.

145.B.60. Звільнення

Усі звільнення, надані відповідно до частини шостої статті 11 Повітряного кодексу України, мають бути задокументовані компетентним органом. Ці записи повинні зберігати протягом періоду, передбаченого підпунктом (3) пункту 145.B.55 цього додатка.

Доповнення I
до додатка 2 до Авіаційних правил України "Підтримання
льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу IV)

Доповнення I (Appendix I) Сертифікат дозволеної передачі - Форма 1 EASA

Застосовуються положення доповнення II до додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил

Доповнення II
до додатка 2 до Авіаційних правил України "Підтримання
льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу IV)

Доповнення II (Appendix II)

**Система класів та рейтингів, що використовуються для схвалення організацій з технічного обслуговування, на які є
посилення в підчастині F розділу A додатка 1 (Part-M) та додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил**

Застосовуються положення доповнення IV до додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил

Доповнення III
до додатка 2 до Авіаційних правил України "Підтримання
льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу IV)

Доповнення III (Appendix III)

Схвалення організації з технічного обслуговування відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

Член Європейського Союзу ()**

A Member of the European Union (**)

СЕРТИФІКАТ ОРГАНІЗАЦІЇ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

MAINTENANCE ORGANISATION CERTIFICATE

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*).145.[XXXX]

Reference: [MEMBER STATE CODE(*).145.[XXXX]

Відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань" (далі - Авіаційні правила України) і зазначених далі умов [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)] цим сертифікатом засвідчує, що:

Pursuant to Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine "Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks" (hereinafter - Aviation rules of Ukraine) and subject to the conditions specified below, the [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE()] hereby certifies:*

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]

[COMPANY NAME AND ADDRESS]

як організація з технічного обслуговування відповідно до розділу А додатка 2 (Part-145) до Авіаційних правил України схвалена на виконання технічного обслуговування виробів, компонентів та обладнання, зазначених у доданих умовах схвалення, та видачу відповідних сертифікатів передачі до експлуатації на підставі вищезазначеного номера схвалення та, якщо передбачено, сертифікатів перегляду льотної придатності після перегляду льотної придатності, як визначено в ML.A.903 додатка 5b (Part-ML) до Авіаційних правил України для повітряних суден, зазначених у доданих умовах схвалення.

as a maintenance organisation in compliance with Section A of Annex 2 (Part-145) of Aviation rules of Ukraine, approved to maintain products, parts and appliances listed in the attached terms of approval and issue related certificates of release to service using the above references and, when stipulated, to issue airworthiness review certificates after an airworthiness review as specified in point ML.A.903 of Annex Vb (Part-ML) to Aviation rules of Ukraine for those aircraft listed in the attached terms of approval.

УМОВИ:

CONDITIONS:

1. Це схвалення обмежується обсягом робіт, зазначеним у розділі обсягу робіт схваленого керівництва організації з технічного обслуговування, про яке йдеться у розділі А додатка 2 (Part-145), та

This approval is limited to that specified in the scope of work section of the approved maintenance organisation exposition as referred to in Section A of Annex 2 (Part-145), and

2. Це схвалення вимагає забезпечення відповідності процедурам, визначеним у схваленому керівництві організації з технічного обслуговування, та

This approval requires compliance with the procedures specified in the approved maintenance organisation exposition, and

3. Це схвалення залишається чинним, доки схвалена організація з технічного обслуговування

вiдповiдає вимогам додатка 2 (Part-145) до Авіаційних правил України.
This approval is valid whilst the approved maintenance organisation remains in compliance with Annex 2 (Part-145) of Aviation rules of Ukraine.

4. За умови вiдповiдностi вищезазначеним умовам чиннiсть цього схвалення не обмежено у часi, за винятком, що сертифiкат схвалення ранiше здано, обмежено, зупинено або припинено дiю.
Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Дата первинної видачі:
Date of original issue:

Дата перевидання:
Date of this revision:

Видання N:
Revision No:

Пiдпис:
Signed:

Вiд компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА (*)]
For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE ()]*

Форма 3-145 EASA Видання 4 (EASA Form 3-145 Issue 4)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити для держав, які не є членами ЄС, або EASA.

Сторінка 2 з 2
Page 2 of 2

УМОВИ СХВАЛЕННЯ
ОРГАНІЗАЦІЇ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ
MAINTENANCE ORGANISATION TERMS OF APPROVAL
Номер схвалення: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].145.[XXXX]
Reference: [MEMBER STATE CODE(*)].145.[XXXX]
Організація: [НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]
Organisation: [COMPANY NAME AND ADDRESS]

КЛАС CLASS	РЕЙТИНГ RATING	ОБМЕЖЕННЯ LIMITATION	БАЗОВЕ ТО BASE	ЛІНІЙНЕ ТО LINE
ПОВІТРЯНЕ СУДНО (**) AIRCRAFT (**)	(***)	(****)	[ТАК/НІ] (**) [YES/NO] (**)	[ТАК/НІ] (**) [YES/NO] (**)

	(***)	(****)		[TAK/HI] (**) [YES/NO] (**)	[TAK/HI] (**) [YES/NO] (**)
	(***)	(****)		[TAK/HI] (**) [YES/NO] (**)	[TAK/HI] (**) [YES/NO] (**)
	(***)	(****)		[TAK/HI] (**) [YES/NO] (**)	[TAK/HI] (**) [YES/NO] (**)
ДВИГУНИ (**) ENGINES (**)	(***)	(****)			
	(***)	(****)			
ІНШІ КОМПОНЕНТИ, КРІМ ДВИГУНІВ АБО ДСУ В ЗБОРІ (**) COMPONENTS OTHER THAN COMPLETE ENGINES OR APUs (**)	(***)	(***)			
	(***)	(***)			
	(***)	(***)			
	(***)	(***)			
	(***)	(***)			
	(***)	(***)			
СПЕЦІАЛІЗОВАНІ ВИДИ ОБСЛУГОВУВАННЯ (**) SPECIALISED SERVICES (**)	(***)	(***)			
	(***)	(***)			

Ці умови схвалення обмежуються виробами, компонентами та обладнанням і видами робіт, зазначеними у розділі обсягу робіт схваленого керівництва організації з технічного обслуговування
This terms of approval are limited to those products, parts and appliances and to the activities specified in the scope of work section of the approved maintenance organisation exposition

Посилання на керівництво організації з технічного обслуговування:

Maintenance Organisation Exposition reference:

Дата первинної видачі:

Date of original issue:

Дата схвалення останньої зміни: Зміна N:

Date of last revision approved:

Revision No:

Підпис:

Signed:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА (*)]

For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE ()]*

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити, де доречно, якщо організація не схвалена.

(***) Заповнити відповідним рейтингом і обмеженнями.

(****) Заповнити відповідними обмеженнями і зазначити, чи надано привілеї щодо видачі сертифікатів перегляду льотної придатності.

Доповнення IV
до додатка 2 до Авіаційних правил України "Підтримання
льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу,
залучених до виконання цих завдань"
(пункт 1 розділу IV)

Доповнення IV (Appendix IV)

Умови використання персоналу, який не має кваліфікації відповідно до додатка 3 (Part-66), зазначеного у підпунктах 1 та 2 145.A.30 (j) розділу А додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

1. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що відповідає зазначеним далі умовам, вважається таким, що відповідає вимогам підпунктів 1 та 2 145.A.30 (j) цього додатка:

(a) Особа повинна мати свідоцтво або сертифікаційне повноваження персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, видані згідно з вимогами національних регулятивних актів, які повністю відповідають положенням додатка 1 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

(b) Обсяг робіт особи не має виходити за межі обсягу роботи, визначеної у національному свідоцтві / сертифікаційному повноваженні персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, залежно від того, що є більш обмежуючим.

(c) Особа повинна продемонструвати, що він/вона пройшов(ла) підготовку за напрямками: "людський фактор" та "авіаційне законодавство", як зазначено у модулях 9 та 10 доповнення I до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

(d) Особа повинна продемонструвати досвід роботи у сфері технічного обслуговування як персонал, який засвідчує лінійне технічне обслуговування, не менше ніж 5 років та досвід роботи у сфері технічного обслуговування як персонал, який засвідчує базове технічне

обслуговування, не менше ніж 8 років. Проте особи, види робіт яких не виходять за межі, зазначені у Part-66 для персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, категорії А, можуть мати лише трирічний досвід роботи у сфері технічного обслуговування.

(е) Персонал, який засвідчує лінійне технічне обслуговування, та допоміжний персонал для базового технічного обслуговування повинні продемонструвати, що він/вона пройшли підготовку на тип та екзаменування на рівні категорії В1, В2 або В3 (як застосовно) відповідно до доповнення III до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил для кожного типу повітряного судна в обсязі робіт відповідно до підпункту (b). Особи, обсяг робіт яких не виходять за межі обсягу робіт персоналу, який засвідчує технічне обслуговування категорії А, може, проте, пройти підготовку на виконання завдання в межах загальної підготовки на тип.

(f) Персонал, який засвідчує базове технічне обслуговування, повинен продемонструвати, що він/вона пройшли підготовку на тип та екзаменування на рівні категорії С згідно з доповненням III до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил для кожного типу повітряного судна в обсязі робіт відповідно до підпункту (b), крім першого типу повітряного судна, для якого підготовка та екзаменування мають бути на рівні категорії В1, В2 або В3 доповнення III до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

2. Захищені права

(a) Персонал, який має права до набрання чинності відповідними вимогами додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, може продовжувати використовувати свої права, при цьому відповідність вимогам підпунктів (c) - (f) пункту 1 цього доповнення не є обов'язковою.

(b) Однак після цієї дати будь-який персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що бажає розширити обсяг свого сертифікаційного повноваження для отримання додаткових привілеїв, повинен відповідати вимогам, зазначеним у пункті 1 цього доповнення.

(c) Незважаючи на підпункт (b) пункту 2 цього доповнення, у разі додаткової підготовки на тип відповідність вимогам підпунктів (c) та (d) пункту 1 цього доповнення не є обов'язковою.
