

ПРАВИЛА
з підтримання льотної придатності (Part-M)

I. Загальні положення

1.1. Ці Правила встановлюють технічні вимоги для суб'єктів авіаційної діяльності та процедури для компетентного органу щодо підтримання льотної придатності повітряних суден, внесених до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них.

1.2. Ці Правила застосовуються до юридичних та фізичних осіб, що здійснюють підтримання льотної придатності повітряних суден, внесених до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, включаючи технічне обслуговування, а також компонентів, що призначені для встановлення на такі повітряні судна.

1.3. У цих Правилах терміни вживаються в такому значенні:

Агентство - Європейське Агентство з безпеки польотів (EASA);

велике повітряне судно - повітряне судно, що класифіковане як літак з максимальною злітною масою понад 5700 кг або багатомоторний вертоліт;

держава-член - держави - члени Європейського Союзу та Україна;

комерційна експлуатація - експлуатація повітряного судна з метою надання послуг за плату, які доступні для громадськості, або якщо ці послуги не є доступними для громадськості, але виконуються за договором між експлуатантом та замовником, який не має контролю над експлуатантом;

комерційні повітряні перевезення - будь-яка експлуатація повітряного судна для перевезення пасажирів, вантажу чи пошти за плату або наймом;

компетентний орган - уповноважений орган з питань цивільної авіації;

компонент - будь-який двигун, гвинт, частина або прилад;

організація - фізична особа - підприємець, юридична особа чи підрозділ юридичної особи. Така організація може бути заснована в Україні або за її межами;

основне місце здійснення діяльності - офіс, через який зобов'язуються виконувати фінансування та контроль експлуатації, пов'язаної з вимогами цих Правил;

передпольотний огляд - огляд, що виконується перед вильотом для того, щоб впевнитися в придатності повітряного судна до запланованого польоту;

персонал, який засвідчує технічне обслуговування, - персонал, відповідальний за передачу в експлуатацію повітряного судна чи компонента після технічного обслуговування;

підтримання льотної придатності - означає всі процеси, які забезпечують відповідність повітряного судна чинним вимогам з льотної придатності у будь-який час експлуатації та умови для безпечної експлуатації;

повітряне судно - апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

технічне обслуговування - капітальний ремонт, ремонт, огляд, заміна, модифікація або усунення несправностей повітряного судна чи компонента або будь-яка комбінація цих робіт, за винятком передпольотного огляду;

'ELA1 PC' - відповідне Європейське легке повітряне судно:

літак з максимальною злітною масою 1200 кг або менше та який не підпадає під класифікацію складного повітряного судна, що використовує тягу двигуна;

планер або мотопланер з максимальною злітною масою 1200 кг або менше;

аеростат з максимальним розрахунковим об'ємом газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 м³ для теплових аеростатів, 1050 м³ для газових аеростатів, 300 м³ для прив'язних аеростатів;

дирижабль, розрахований не більше ніж на чотириох пасажирів та з максимальним розрахунковим об'ємом газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 м⁻³ для теплових дирижаблів та 1000 м⁻³ для газових дирижаблів;

‘LSA PC’ - легкий спортивний літак, який має такі характеристики:

максимальна злітна маса не більше 600 кг;

максимальна критична швидкість під час посадки (VSO) не більше ніж 45 вузлів індикаторної повітряної швидкості (Calibrated Airspeed) на повітряному судні з максимальною сертифікованою злітною масою та критичним центром ваги;

максимальна кількість місць не більше ніж для двох осіб, включаючи пілота;

одномоторний, пропелерний, безтурбінний двигун;

негерметична кабіна.

1.4. Для організацій, основне місце здійснення діяльності яких розташоване на території України, уповноваженим органом з питань цивільної авіації щодо цих Правил є центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації.

1.5. Для організацій, основне місце здійснення діяльності яких розташоване поза межами території України та які здійснюють підтримання льотної придатності і технічне обслуговування повітряних суден, внесених до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, уповноваженим органом з питань цивільної авіації щодо цих Правил є центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації.

1.6. Розроблені Агентством прийнятні методи встановлення відповідності можуть використовувати держави-члени для встановлення відповідності вимогам цих Правил. У разі дотримання прийнятних методів встановлення відповідності вважається, що відповідні вимоги цих Правил виконано.

1.7. До визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту України від 07 вересня 1999 року № 435 «Про затвердження Правил видачі сертифікатів льотної придатності цивільних повітряних суден України», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22 вересня 1999 року за № 638/3931, положення [пункту 1.9. \(Підчастина I\)](#) стандарту EASA Part-M в Україні не застосовуються.

1.8. У цій редакції Технічних вимог враховані такі ревізії Регламентів Європейської Комісії (далі - Регламент (ЄК)):

Регламент (ЄК) № 2042/2003 від 20 листопада 2003 року;

Регламент (ЄК) № 707/2006 від 08 травня 2006 року;

Регламент (ЄК) № 376/2007 від 30 березня 2007 року;

Регламент (ЄК) № 1056/2008 від 27 жовтня 2008 року;

Регламент (ЄК) № 127/2010 від 05 лютого 2010 року;

Регламент (ЄК) № 962/2010 від 26 жовтня 2010 року;

Регламент (ЄК) № 1149/2011 від 21 жовтня 2011 року;

Регламент (ЄК) № 593/2012 від 05 липня 2012 року.

II. Технічні вимоги для суб'єктів авіаційної діяльності та процедури для компетентних органів (Part-M)

Стандарт EASA Part-M

Зміст

M.1

I. (Розділ A) Технічні вимоги

1.1. (Підчастина A) Загальні положення

1.1.1. (M.A.101) Сфера застосування

1.2. (Підчастина B) Відповідальність

1.2.1. (M.A.201) Розподіл обов'язків

1.2.2. (M.A.202) Повідомлення про дефекти

1.3. (Підчастина C) Підтримання льотної придатності

1.3.1. (M.A.301) Завдання з підтримання льотної придатності

1.3.2. (M.A.302) Програма технічного обслуговування повітряних суден

1.3.3. (M.A.303) Директиви льотної придатності

1.3.4. (M.A.304) Дані для модифікацій та ремонтів

1.3.5. (M.A.305) Система записів про підтримання льотної придатності повітряних суден

1.3.6. (M.A.306) Система технічних бортових журналів експлуатанта

1.3.7. (M.A.307) Передача записів про підтримання льотної придатності повітряних суден

1.4. (Підчастина D) Стандарти технічного обслуговування

1.4.1. (M.A.401) Дані для технічного обслуговування

1.4.2. (M.A.402) Виконання технічного обслуговування

1.4.3. (M.A.403) Дефекти повітряного судна

1.5. (Підчастина Е) Компоненти

1.5.1. (М.А.501) Встановлення

1.5.2. (М.А.502) Технічне обслуговування компонентів

1.5.3. (М.А.503) Компоненти, що мають обмежений ресурс

1.5.4. (М.А.504) Контроль за компонентами, непридатними до експлуатації

1.6. (Підчастина F) Організація з технічного обслуговування

1.6.1. (М.А.601) Сфера застосування

1.6.2. (М.А.602) Заявка

1.6.3. (М.А.603) Обсяг схвалення

1.6.4. (М.А.604) Керівництво організації з технічного обслуговування

1.6.5. (М.А.605) Виробничі приміщення та площі

1.6.6. (М.А.606) Вимоги до персоналу

1.6.7. (М.А.607) Персонал, який засвідчує технічне обслуговування

1.6.8. (М.А.608) Компоненти, обладнання та інструменти

1.6.9. (М.А.609) Дані для технічного обслуговування

1.6.10. (М.А.610) Замовлення на проведення робіт з технічного обслуговування

1.6.11. (М.А.611) Стандарти технічного обслуговування

1.6.12. (М.А.612) Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

1.6.13. (М.А.613) Сертифікат передачі до експлуатації компонента

1.6.14. (М.А.614) Записи з технічного обслуговування

1.6.15. (М.А.615) Привілеї організації

1.6.16. (М.А.616) Внутрішні перевірки організації

1.6.17. (М.А.617) Зміни у схваленій організації з технічного обслуговування

1.6.18. (М.А.618) Підтримання схвалення

1.6.19. (М.А.619) Недоліки

1.7. (Підчастина G) Організація з управління підтриманням льотної придатності

1.7.1. (М.А.701) Сфера застосування

1.7.2. (М.А.702) Заявка

1.7.3. (М.А.703) Обсяг схвалення

1.7.4. (М.А.704) Керівництво з управління підтриманням льотної придатності

1.7.5. (М.А.705) Приміщення

1.7.6. (М.А.706) Вимоги до персоналу

1.7.7. (М.А.707) Персонал з перегляду льотної придатності

1.7.8. (М.А.708) Управління підтриманням льотної придатності

1.7.9. (М.А.709) Документація

1.7.10. (М.А.710) Перегляд льотної придатності

1.7.11. (М.А.711) Привілеї організації

1.7.12. (М.А.712) Система якості

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

1.7.14. (М.А.714) Ведення записів

1.7.15. (М.А.715) Підтримання схвалення

1.7.16. (М.А.716) Недоліки

1.8. (Підчастина H) Сертифікат передачі до експлуатації (CRS)

1.8.1. (М.А.801) Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

1.8.2. (М.А.802) Сертифікат передачі до експлуатації компонента

1.8.3. (М.А.803) Уповноваження пілота-власника

1.9. (Підчастина I) Сертифікат перегляду льотної придатності

1.9.1. (М.А.901) Перегляд льотної придатності повітряного судна

1.9.2. (М.А.902) Чинність сертифіката перегляду льотної придатності

1.9.3. (М.А.903) Зміна реєстрації повітряного судна у межах ЄС

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

1.9.5. (М.А.905) Недоліки

II. (Розділ В) Процедура для компетентних органів

2.1. (Підчастина А) Загальні положення

2.1.1. (М.В.101) Сфера застосування

2.1.2. (М.В.102) Компетентний орган

2.1.3. (М.В.104) Ведення записів

2.1.4. (М.В.105) Взаємний обмін інформацією

2.2. (Підчастина В) Відповідальність

2.2.1. (М.В.201) Розподіл обов'язків

[2.3. \(Підчастина С\) Підтримання льотної придатності](#)

[2.3.1. \(М.В.301\) Програма технічного обслуговування](#)

[2.3.2. \(М.В.302\) Винятки](#)

[2.3.3. \(М.В.303\) Моніторинг підтримання льотної придатності повітряних суден](#)

[2.3.4. \(М.В.304\) Анулювання, припинення та обмеження](#)

[2.4. \(Підчастина D\) Стандарти технічного обслуговування](#)

[2.5. \(Підчастина E\) Компоненти](#)

[2.6. \(Підчастина F\) Організація з технічного обслуговування](#)

[2.6.1. \(М.В.601\) Заявка](#)

[2.6.2. \(М.В.602\) Первинне схвалення](#)

[2.6.3. \(М.В.603\) Видача схвалення](#)

[2.6.4. \(М.В.604\) Постійний нагляд](#)

[2.6.5. \(М.В.605\) Недоліки](#)

[2.6.6. \(М.В.606\) Зміни](#)

[2.6.7. \(М.В.607\) Анулювання, припинення та обмеження схвалення](#)

[2.7. \(Підчастина G\) Організація з управління підтриманням льотної придатності](#)

[2.7.1. \(М.В.701\) Заявка](#)

[2.7.2. \(М.В.702\) Первинне схвалення](#)

[2.7.3. \(М.В.703\) Видача схвалення](#)

[2.7.4. \(М.В.704\) Постійний нагляд](#)

[2.7.5. \(М.В.705\) Недоліки](#)

[2.7.6. \(М.В.706\) Зміни](#)

[2.7.7. \(М.В.707\) Анулювання, припинення та обмеження схвалення](#)

[2.8. \(Підчастина H\) Сертифікат передачі до експлуатації \(CRS\)](#)

[2.9. \(Підчастина I\) Сертифікат перегляду льотної придатності](#)

[2.9.1. \(М.В.901\) Оцінка рекомендацій](#)

[2.9.2. \(М.В.902\) Перегляд льотної придатності компетентним органом](#)

[2.9.3. \(М.В.903\) Недоліки](#)

[Додаток 1 \(Доповнення I\) - Договір з підтримання льотної придатності](#)

[Додаток 2 \(Доповнення II\) - Сертифікат дозволеної передачі Форма 1 EASA \(EASA Form 1\)](#)

[Додаток 3 \(Доповнення III\) - Сертифікат перегляду льотної придатності - Форма 15 EASA \(EASA Form 15\)](#)

[Додаток 4 \(Доповнення IV\) - Система класів та рейтингів, що використовуються для схвалення організацій з технічного обслуговування, посилаючись на Підчастину F Part-M та Part-145](#)

[Додаток 5 \(Доповнення V\) - Схвалення організації з технічного обслуговування, посилаючись на Підчастину F Part-M](#)

[Додаток 6 \(Доповнення VI\) - Схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності відповідно до Підчастини G Part-M](#)

[Додаток 7 \(Доповнення VII\) - Складні завдання з технічного обслуговування](#)

[Додаток 8 \(Доповнення VIII\) - Обмежене технічне обслуговування, яке виконує пілот-власник](#)

M.1

Для цілей цих Правил компетентний орган має бути:

1. для здійснення нагляду за підтриманням льотної придатності певного повітряного судна (далі - ПС) і видачі сертифікатів перегляду льотної придатності - орган, визначений державою-членом, яка є державою реєстрації,

2. для здійснення нагляду за організацією з технічного обслуговування (далі -ТО), як визначено у [Підчастині F Розділу A](#),

(i) орган, призначений державою-членом, у якій знаходиться основне місце діяльності організації,

(ii) Агентство, якщо організація розташована у третій країні,

3. для здійснення нагляду за організацією з управління підтриманням льотної придатності, як визначено у [Підчастині G Розділу A](#),

(i) орган, призначений державою-членом, у якій знаходиться основне місце діяльності організації, якщо схвалення не включено до сертифіката експлуатанта,

(ii) орган, призначений державою-членом експлуатанта, якщо схвалення включено до сертифіката експлуатанта,

(iii) Агентство, якщо зазначена організація розташована у третій країні,

4. для схвалення програм ТО,

(i) орган, призначений державою-членом, яка є державою реєстрації,

(ii) у випадку комерційних повітряних перевезень, коли держава-член, яка є державою експлуатанта, не співпадає з державою реєстрації, - орган, погоджений зазначеними двома державами перед схваленням програми ТО,

(iii) частково обмежуючи дію параграфу 4(i) цієї статті, коли підтримання льотної придатності ПС, що не використовується для комерційних повітряних перевезень, здійснює організація з управління підтриманням льотної придатності, що схвалена відповідно до положень Підчастини G Розділу A цих Правил і не підпадає під нагляд держави-члена, що є державою реєстрації, а лише за згодою цієї держави, перед схваленням програми ТО:

(a) орган, призначений державою-членом, що відповідає за нагляд за організацією з управління підтриманням льотної придатності, або

(b) Агентство, якщо організація з управління підтриманням льотної придатності розташована у третій країні.

I (РОЗДІЛ A)

ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

1.1. (ПІДЧАСТИНА A)

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1.1. (М.А.101) Сфера застосування

Цей розділ встановлює заходи, що необхідно вжити для підтримання льотної придатності, включаючи ТО. Він також визначає умови, яким повинні відповідати особи чи організації, що здійснюють управління підтриманням льотної придатності.

1.2. (ПІДЧАСТИНА B)

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

1.2.1. (М.А.201) Розподіл обов'язків

(a) Власник відповідає за підтримання льотної придатності ПС і зобов'язаний здійснювати політ за умови, що:

1. ПС підтримується у стані льотної придатності, та

2. будь-яке експлуатаційне та аварійне обладнання на ПС встановлено правильно та є придатним для експлуатації або ж на ньому чітко зазначено, що воно є непридатним для експлуатації, та

3. сертифікат льотної придатності є чинним, та

4. ТО ПС здійснюється відповідно до схваленої програми ТО, як визначено у статті М.А.302.

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

1. орендар зазначений у реєстраційному документі або

2. деталізовано у договорі лізингу.

Посилання на "власника", що робиться у цих Правилах, включають посилання на власника чи орендаря, залежно від обставин.

(c) Будь-яка особа чи організація, що здійснює ТО, забезпечує належне виконання завдання.

(d) Командир ПС, а у випадку комерційних повітряних перевезень - експлуатант відповідає за задовільне виконання передпольотного огляду. Цей огляд повинен проводити пілот або інша кваліфікована особа, але його не обов'язково повинна проводити схвалена організація з ТО або передбачений Part-66 персонал, що засвідчує ТО.

(e) З метою виконання обов'язків, визначених у параграфі (a) цієї статті,

(i) власник ПС може передати за договором виконання завдань, пов'язаних з підтриманням льотної придатності, організації з управління підтриманням льотної придатності, схваленій відповідно до вимог Підчастини G Розділу A цих Правил. У цьому випадку організація з управління підтриманням льотної придатності забезпечує належне виконання цих завдань.

(ii) Власник, який вирішує самостійно управляти підтриманням льотної придатності ПС, без договору відповідно до вимог додатка 1 до цих Правил може, тим не менш, скласти обмежений договір з організацією з управління підтриманням льотної придатності, схваленою відповідно до вимог [Підчастини G Розділу A](#) цих Правил, щодо розробки та схвалення програми ТО відповідно до статті М.А.302. У цьому випадку згідно з обмеженим договором належне виконання за розробку та схвалення програми ТО передається договірній організації з управління підтриманням льотної придатності.

(f) У випадку великого ПС, з метою виконання обов'язків, передбачених параграфом (a) цієї статті, власник ПС повинен забезпечити виконання завдань, пов'язаних з підтриманням льотної придатності, схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності. Відповідно до [додатка 1](#) до цих Правил укладається договір у письмовій формі. У такому разі організація з управління підтриманням льотної придатності забезпечує належне виконання цих завдань.

(g) ТО великого ПС та ТО ПС, що використовується у комерційних повітряних перевезеннях, а також його компонентів мають здійснюватися організацією з ТО, схваленою відповідно до вимог Part-145.

(h) У випадку комерційних повітряних перевезень експлуатант забезпечує підтримання льотної придатності ПС, що експлуатується ним, і має:

1. бути схваленим відповідно до вимог Підчастини G Розділу A у складі сертифіката експлуатанта, виданого компетентним органом для ПС, що він експлуатує,
2. бути схваленим відповідно до вимог Part-145 або скласти договір з відповідною організацією,
3. забезпечити додержання вимог параграфу (a) цієї статті.

(i) У випадку, коли держава-член вимагає від експлуатанта мати сертифікат на здійснення комерційної експлуатації, а не комерційних повітряних перевезень, такий експлуатант повинен:

1. бути схваленим відповідно до вимог Підчастини G Розділу A для управління підтриманням льотної придатності ПС, що експлуатується ним, або скласти договір з відповідною організацією,
2. бути схваленим відповідно до Підчастини F Розділу A або Part-145 або скласти договори з відповідними організаціями,
3. забезпечити додержання вимог параграфу (a) цієї статті.

(j) Власник/експлуатант забезпечує надання доступу компетентному органу до організації/ПС для визначення безперервної відповідності вимогам цих Правил.

1.2.2. (М.А.202) Повідомлення про дефекти

(a) Будь-яка особа чи організація, визначена відповідальною згідно зі статтею М.А.201, має повідомити компетентний орган, призначений державою реєстрації, організацію, відповідальну за типову конструкцію чи за конструкцію згідно з додатковим сертифікатом типу, та, якщо застосовно, державу-члена, що є державою експлуатанта, про будь-який виявлений стан ПС чи компонента, що загрожує безпеці польотів.

(b) Звіти надсилаються у порядку, встановленому Агентством, і повинні містити всю інформацію, що стосується такого стану та відома особі чи організації.

(c) У тому разі, коли власник або експлуатант доручив на підставі договору виконання робіт з ТО ПС особі чи організації, ця особа чи організація, яка здійснює ТО ПС, також має повідомляти власника, експлуатанта чи організацію з управління підтриманням льотної придатності про будь-який стан, що впливає на ПС власника чи експлуатанта або на його компонент.

(d) Повідомлення мають надсилатися якомога скоріше, але не пізніше 72 годин з часу виявлення особою чи організацією стану, якого стосується звіт.

1.3. (ПІДЧАСТИНА C)

ПІДТРИМАННЯ ЛЬотної ПРИДАТНОСТІ

1.3.1. (М.А.301) Завдання з підтримання льотної придатності

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

1. проведення передпольотних оглядів;
2. усунення відповідно до даних, що наведені у статті М.А.304 та/або статті [М.А.401](#), якщо застосовно, будь-якого дефекту або пошкодження, що впливає на безпеку експлуатації, враховуючи (для всіх великих ПС або ПС, що використовуються у комерційних повітряних перевезеннях) перелік мінімального обладнання та перелік відхилень конфігурації, якщо застосовні, до типу ПС;
3. виконання всього обсягу робіт з ТО відповідно до схваленої програми ТО ПС, що передбачена статтею М.А.302;
4. проведення аналізу ефективності, передбаченої статтею М.А.302, схваленої програми ТО всіх великих ПС або ПС, що використовуються у комерційних повітряних перевезеннях;
5. виконання будь-якої застосовної:
 - (i) директиви льотної придатності,
 - (ii) експлуатації директиви, що впливає на підтримання льотної придатності,
 - (iii) вимоги щодо підтримання льотної придатності, встановленої Агентством,
 - (iv) заходів, негайне виконання яких визнано компетентним органом обов'язковим у зв'язку з виникненням проблеми з безпекою;
6. виконання модифікацій і ремонтів відповідно до статті М.А.304;
7. впровадження політики проведення необов'язкових модифікацій та/або оглядів стосовно всіх великих ПС або ПС, що використовуються у комерційних повітряних перевезеннях;
8. проведення контрольних польотів після виконання ТО у разі необхідності.

1.3.2. (М.А.302) Програма технічного обслуговування повітряних суден

- (a) ТО кожного ПС має виконуватися відповідно до програми ТО цього ПС.
- (b) Програма ТО ПС та будь-які подальші зміни до неї мають бути схвалені компетентним органом.
- (c) Коли управління підтриманням льотної придатності ПС здійснює організація з управління підтриманням льотної придатності, схвалена відповідно до вимог Підчастини G Розділу A цих Правил, програма ТО ПС та зміни до неї можуть бути схвалені шляхом процедури непрямого схвалення.

(i) У цьому випадку процедура непрямого схвалення має бути встановлена організацією з управління підтриманням льотної придатності як частина Керівництва з управління підтриманням льотної придатності та має бути схвалена компетентним органом, який відповідає за діяльність цієї організації з управління підтриманням льотної придатності,

(ii) Організація з управління підтриманням льотної придатності не повинна використовувати процедуру непрямого схвалення, якщо ця організація не перебуває під наглядом держави-члена, що є державою реєстрації, доки не буде укладено відповідного договору згідно з параграфами 4(ii) або 4(iii) статті М1, якщо застосовно, за яким повноваження щодо схвалення програми ТО ПС передається компетентному органу, відповідальному за діяльність організації з управління підтриманням льотної придатності.

(d) Програма ТО ПС має встановлювати відповідність:

(i) інструкціям, виданим компетентним органом,

(ii) інструкціям щодо підтримання льотної придатності, виданим утримувачами сертифіката типу, обмеженого сертифіката типу, додаткового сертифіката типу, схвалень головних ремонтів конструкції, авторизація європейських технічних стандартів (ETSO) або будь-якого іншого важливого схвалення, виданого відповідно до вимог Part-21,

внесених до експлуатаційних специфікацій, які зазначені у статті 21A.90B або 21A.431B Part-21, якщо застосовно,

(iii) додаткових або альтернативних інструкцій, запропонованих власником або організацією з управління підтриманням льотної придатності, що вже були схвалені відповідно до статті М.А.302, за винятком інтервалів виконання завдань, що стосуються безпеки, на які є посилання у параграфі (e) цієї статті та які можуть бути збільшені залежно від значних оглядів, що проводяться згідно з параграфом (g) цієї статті, та лише за умови наявності прямого схвалення відповідно до статті М.А.302(b).

(e) Програма ТО ПС має включати детальну інформацію, включаючи періоди, щодо всього обсягу робіт з ТО, включаючи будь-які особливі завдання, пов'язані з типом та особливостями експлуатації.

(f) Для великого ПС, коли програма ТО базується на логіці групи аналізу розвитку ТО (MSG) або на моніторингу стану, програма ТО ПС має включати програму надійності.

(g) Програма ТО ПС має підлягати періодичним переглядам та відповідно оновлюватись, за необхідності. Ці перегляди будуть гарантувати, що програма продовжує бути чинною з урахуванням досвіду експлуатації та інструкцій компетентного органу, приймаючи до уваги нові та/або модифіковані інструкції з ТО, видані утримувачами сертифіката типу та додаткового сертифіката типу або будь-якою іншою організацією, яка публікує ці дані відповідно до вимог Part-21.

1.3.3. (М.А.303) Директиви льотної придатності

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

1.3.4. (М.А.304) Дані для модифікацій та ремонтів

Пошкодження має бути оцінено та модифікації і ремонти виконані з використанням даних залежно від обставин:

(a) схвалених компетентним органом; або

(b) схвалених організацією - розробником, схваленою відповідно до вимог Part-21; або

(c) внесених до сертифікаційних специфікацій, які зазначені в статті 21A.90B або 21A.431B Part-21.

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

(a) Після завершення будь-яких робіт з ТО до записів про підтримання льотної придатності ПС повинні вноситися записи про відповідний сертифікат передачі до експлуатації, передбачений статтею [М.А.801](#) або статтею 145.A.50. Кожний запис повинен бути внесений не пізніше ніж через 30 днів після дня виконання ТО.

(b) Записи про підтримання льотної придатності ПС мають складатися з:

1. бортового журналу ПС, формуляра(ів) двигуна, реєстраційних карток модулів двигуна, формуляра(ів) та карток гвинта, стосовно кожного компонента, який має обмежений ресурс;

2. технічного бортового журналу експлуатанта, як вимагається у статті М.А.306 для комерційних повітряних перевезень або коли вимагається державою-членом для комерційної експлуатації, а не для комерційних повітряних перевезень.

(c) До бортового журналу ПС мають вноситися записи про тип і реєстраційний номер ПС, дату, а також загальний час нальоту, та/або льотні цикли, та/або посадки, залежно від обставин.

(d) Записи про підтримання льотної придатності ПС мають містити відомості про поточний:

1. статус директив льотної придатності та заходів, негайне виконання яких визначено компетентним органом, обов'язковим у зв'язку з виникненням проблеми з безпекою;

2. статус модифікацій та ремонтів;

3. статус виконання програми ТО;

4. статус компонентів, які мають обмежений ресурс;

5. звіт про масу та центрування;

6. перелік відкладених робіт з ТО.

(е) У додаток до сертифіката дозволеної передачі, [EASA Form 1](#) або її еквівалента, наступна інформація, що стосується будь-якого встановленого компонента (двигуна, гвинта, модуля двигуна чи компонента, який має обмежений ресурс), має бути внесена до відповідного формуляра двигуна чи гвинта, картки модуля двигуна чи компонента, який має обмежений ресурс:

1. дані, що ідентифікують компонент;

2. тип, серійний номер і реєстраційні знаки ПС, двигуна, гвинта, модуля двигуна чи компонента, який має обмежений ресурс, на якому було встановлено конкретний компонент, а також разом з посиланням на встановлення та зняття компонента;

3. дата, а також загальний час нальоту, та/або льотні цикли, та/або посадки, та/або календарний час, залежно від обставин, для конкретного компонента;

4. поточні дані стосовно цього компонента, передбачені параграфом (d) цієї статті.

(f) Особа, відповідальна за управління підтриманням льотної придатності відповідно до [Підчастини В Розділу А](#), має контролювати записи, що зазначені у цьому розділі, та надавати ці записи компетентному органу за вимогою.

(g) Усі записи з підтримання льотної придатності ПС мають бути чіткими і точними. У разі необхідності виправити запис виправлення повинно вноситись таким чином, щоб первинний запис було добре видно.

(h) Власник чи експлуатант має забезпечити впровадження системи зберігання таких записів протягом визначених строків:

1. усі детальні записи з ТО ПС та будь-якого встановленого на ньому компонента, що має обмежений ресурс, до того часу, коли інформація, яка в них міститься, не буде замінена еквівалентною за обсягом та предметом новою інформацією, але не менше 36 місяців після того, як ПС чи компонент були передані до експлуатації;

2. загальний час експлуатації (години, календарний час, льотні цикли та/або посадки) ПС і всіх компонентів, що мають обмежений ресурс, - принаймні протягом 12 місяців після того, як ПС або компонент назавжди було знято з експлуатації;

3. загальний час експлуатації (години, календарний час, льотні цикли та/або посадки), залежно від обставин, після останнього планового ТО компонента, що має обмежений ресурс, - доки це планове ТО компонента не було замінено іншим плановим ТО, аналогічним за обсягом і предметом робіт;

4. поточний статус виконання програми ТО, що дозволяє перевірити відповідність схваленої програмі ТО ПС, - принаймні доки це планове ТО ПС чи компонента не було замінено іншим плановим ТО, аналогічним за обсягом і предметом робіт;

5. поточний статус виконання директив льотної придатності, застосованих до ПС і компонентів, - принаймні протягом 12 місяців після того, як ПС або компонент назавжди було знято з експлуатації;

6. подробиці щодо всіх модифікацій та ремонтів ПС, двигунів, гвинтів та будь-яких інших компонентів, що мають суттєвий вплив на безпеку польотів, - принаймні протягом 12 місяців після того, як їх було знято з експлуатації.

1.3.6. (М.А.306) Система технічних бортових журналів експлуатанта

(a) У випадку комерційних повітряних перевезень, додатково до вимог статті М.А.305, експлуатант має використовувати систему технічних бортових журналів ПС, яка містить таку інформацію для кожного ПС:

1. інформацію щодо кожного польоту, яка необхідна, щоб гарантувати підтримання безпеки польотів;

2. поточний сертифікат передачі до експлуатації ПС;

3. поточну заяву щодо ТО, стосовно планового та позапланового ТО ПС, що має бути виконано наступним, за винятком випадків, коли компетентний орган може погодити зберігання заяви щодо ТО в будь-якому іншому місці;

4. всі існуючі відкладені дефекти, які впливають на експлуатацію ПС;

5. будь-які необхідні керівні інструкції щодо домовленостей з підтримки ТО.

(b) Система технічних бортових журналів ПС і будь-які подальші зміни до неї мають бути схвалені компетентним органом.

(c) Експлуатант повинен забезпечити зберігання технічного бортового журналу ПС протягом 36 місяців після внесення останнього запису.

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

(a) Якщо ПС назавжди передається від одного власника чи експлуатанта до іншого, власник або експлуатант мають забезпечити, що записи про підтримання льотної придатності, визначені статтею М.А.305, та, якщо застосовно, технічний бортовий журнал експлуатанта, передбачений статтею М.А.306, також передаються.

(b) У тому разі, коли власник на підставі договору доручає виконання завдань з управління підтриманням льотної придатності організації з управління підтриманням льотної придатності, він повинен забезпечити передачу записів про підтримання льотної придатності, визначених статтею М.А.305, такій організації.

(c) Визначені для зберігання записів строки повинні продовжувати застосовуватися до нового власника, експлуатанта чи організації з управління підтриманням льотної придатності.

1.4. (ПІДЧАСТИНА D)

СТАНДАРТИ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

1.4.1. (М.А.401) Дані для технічного обслуговування

(a) Особа чи організація, які виконують ТО ПС, повинні мати доступ та використовувати тільки застосовні, чинні дані для ТО при його виконанні, включаючи модифікації та ремонти.

(b) Для цілей цих Правил відповідними даними для ТО є такі:

1. будь-яка застосовна вимога, процедура, стандарт або інформація, видані компетентним органом або Агентством,

2. будь-яка застосовна директива льотної придатності,

3. застосовні інструкції щодо підтримання льотної придатності, видані утримувачами сертифіката типу, утримувачами додаткового сертифіката типу та будь-якою іншою організацією, яка опубліковує ці дані відповідно до Part-21,

4. будь-які відповідні дані, видані відповідно до параграфу (d) статті 145.А.45.

(c) Особа чи організація, які виконують ТО ПС, мають забезпечити, що всі застосовні дані для ТО є чинними та постійно доступними для використання в разі необхідності. Ця особа чи організація має запровадити для використання систему робочих карток чи листів і повинна або вносити точні дані для ТО у такі робочі картки чи листи, або робити точні посилання на конкретне (конкретні) завдання з ТО, що містяться у таких даних для ТО.

1.4.2. (М.А.402) Виконання технічного обслуговування

(a) Усі роботи з ТО мають виконуватися кваліфікованим персоналом із застосуванням методів, технічних прийомів, стандартів та інструкцій, що визначені у статті М.А.401. Крім того, після виконання кожного завдання з ТО, яке є важливим для безпеки польотів, має бути проведена незалежна перевірка, якщо інше не передбачено вимогами Part-145 або не погоджено компетентним органом.

(b) Усі роботи з ТО мають виконуватися з використанням інструментів, обладнання та матеріалів, визначених статтею М.А.401, якщо інше не передбачено вимогами Part-145. У разі необхідності, інструменти та обладнання мають проходити контроль і калібрування з метою приведення у відповідність до чинного стандарту.

(c) Зона, у якій виконуються роботи з ТО, має бути добре облаштована та очищена від сміття та бруду.

(d) Усі роботи з ТО повинні виконуватися з додержанням усіх обмежень зовнішнього середовища, визначених статтею М.А.401.

(e) У разі виникнення несприятливих погодних умов або у разі тривалого ТО повинні використовуватися належні приміщення.

(f) Після завершення всіх робіт з ТО необхідно провести загальну перевірку з метою вилучення з ПС 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.

1.4.3. (М.А.403) Дефекти повітряного судна

(a) Будь-який дефект ПС, що істотно загрожує безпеці польотів, має бути усунений до наступного польоту.

(b) Рішення про те, чи істотно загрожує дефект ПС безпеці польотів, та про те, коли та яка дія з усунення має бути виконана до наступного польоту, а яке усунення дефекту може бути відкладене, приймає лише уповноважений персонал, який засвідчує ТО відповідно до пунктів (b)1 та (b)2 статті [М.А.801](#), пунктів (c) та (d) статті М.А.801, або Part-145, використовуючи статтю М.А.401. Це правило не застосовується у тому разі, коли:

1. пілот використовує схвалений мінімальний перелік обладнання, що визначений компетентним органом як обов'язковий; або

2. дефекти ПС визначені компетентним органом як прийнятні.

(c) Будь-який дефект ПС, що істотно не загрожує безпеці польотів, має бути усунений якомога скоріше після дати, коли цей дефект ПС було виявлено вперше, і у межах, визначених у даних для ТО.

(d) Будь-який дефект, що не був усунений до польоту, має бути записаний, якщо застосовно, у системі записів про ТО ПС відповідно до вимог статті М.А.305 або у системі технічних бортових журналів експлуатанта відповідно до вимог статті М.А.306.

1.5. (ПІДЧАСТИНА E)

КОМПОНЕНТИ

1.5.1. (М.А.501) Встановлення

(а) Забороняється встановлення компонента, який перебуває у незадовільному стані, не був належним чином переданий до експлуатації відповідно до [EASA Form 1](#) або її аналогу і не був промаркований відповідно до вимог Підчастини Q Part-21, якщо інше не передбачено у Part-21, Part-145 або у [Підчастині F Розділу А](#) цих Правил.

(б) До встановлення компонента на ПС особа чи схвалена організація з ТО має переконатися щодо можливості встановлення конкретного компонента у тому разі, коли можуть бути застосовними різні модифікації та/або конфігурації, передбачені директивами льотної придатності.

(в) Стандартні частини мають встановлюватися на ПС або компоненти лише у тому разі, коли дані для ТО визначають конкретну стандартну частину. Стандартні частини мають бути встановлені лише за наявності доказів відповідності, які можна простежити аж до застосовного стандарту.

(г) Матеріал, що є сировиною чи витратним матеріалом, має використовуватися на ПС чи компоненті лише у тому разі, коли виробник ПС чи компонента зазначає це у відповідних даних про ТО або якщо це передбачено Part-145. Цей матеріал має використовуватися лише у тому разі, коли він відповідає умовам необхідних специфікацій і може бути належним чином відстежений. Усі матеріали повинні супроводжуватися документацією, з якої чітко випливає, що вона стосується конкретного матеріалу, і яка містить заяву про відповідність специфікації, а також вказує на виробника та постачальника.

1.5.2. (М.А.502) Технічне обслуговування компонентів

(а) Крім компонентів, зазначених у статті 21А.307(с) Part-21, ТО компонентів має виконуватися організаціями з ТО, схваленими належним чином відповідно до вимог Підчастини F Розділу А цих Правил або Part-145.

(б) Частково обмежуючи дію параграфу (а) цієї статті, виконання ТО компонента відповідно до даних для ТО ПС або, якщо погоджено з компетентним органом, відповідно до даних для ТО компонента може здійснюватися організацією з категорією А, що схвалена відповідно до вимог Підчастини F Розділу А цих Правил або Part-145, так само, як і персоналом, що засвідчує ТО, визначеним у пункті (б)2 статті [М.А.801](#), тільки у випадку, коли такі компоненти встановлено на ПС. Тим не менш, така організація або персонал, що засвідчує ТО, може тимчасово зняти цей компонент для виконання ТО, щоб покращити доступ до компонента, за винятком, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового ТО, що не прийнятно для умов цього параграфу. ТО компонентів, що виконується відповідно до цього параграфу, не надає права видачі EASA Form 1 та має бути віднесено до вимог передачі ПС до експлуатації, що визначені у статті М.А.801.

(в) Частково обмежуючи дію параграфу (а) цієї статті, виконання ТО компонента двигуна/допоміжної силової установки (далі - ДСУ) відповідно до даних для ТО двигуна/ДСУ або, якщо погоджено компетентним органом, відповідно до даних для ТО компонента може здійснюватися організацією з категорією В, що схвалена відповідно до вимог Підчастини F Розділу А цих Правил або Part-145, доки такі компоненти встановлені на двигун/ДСУ. Організація, що має категорію В, може тимчасово зняти цей компонент для виконання ТО, щоб покращити доступ до компонента, за винятком, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового ТО, що не прийнятно для умов цього параграфу.

(г) Частково обмежуючи дію параграфу (а) цієї статті та пункту (б)2 статті М.А.801, ТО компонента, встановленого на або тимчасово знятого з ПС ELA1, що не використовується в комерційних повітряних перевезеннях, відповідно до даних для ТО компонента може бути виконано персоналом, що засвідчує ТО, що визначений у пункті (б)2 статті М.А.801, за винятком:

1. капітального ремонту компонентів, крім двигунів і повітряних гвинтів;
2. капітального ремонту двигунів і повітряних гвинтів для ПС, крім CS-VLA, CS-22 та LSA.

ТО компонента виконується відповідно до параграфу (д) цієї статті, не надає права видачі EASA Form 1 та має бути віднесено до вимог передачі ПС до експлуатації, що визначені у статті М.А.801.

(е) ТО компонентів, зазначених у статті 21А.307(с) Part-21, має виконуватися організацією з ТО з рейтингом А, схваленою відповідно до Підчастини F Розділу А цих Правил або Part-145, сертифікованим персоналом відповідно до статті М.А.801(б)2 або пілотом-власником відповідно до статті М.А.801(б)3, коли такий компонент встановлено на ПС або тимчасово знято для забезпечення доступу. ТО компонента, що виконується відповідно до цього параграфу, не надає права видачі EASA Form 1 та має бути віднесено до вимог передачі ПС до експлуатації, що визначені в статті М.А.801.

1.5.3. (М.А.503) Компоненти, що мають обмежений ресурс

(а) Встановлені компоненти, що мають обмежений ресурс, не мають перевищувати встановленого ресурсу, зазначеного у схваленій програмі ТО та директивах льотної придатності, за винятком визначеного у статті М.А.504(с).

(б) Встановлений ресурс визначається у календарному часі, годинах польоту, посадках або циклах, відповідно.

(с) Наприкінці встановленого ресурсу компоненти повинні бути зняті з ПС для проведення ТО або для виведення з експлуатації у разі закінчення сертифікованого ресурсу компонентів.

1.5.4. (М.А.504) Контроль за компонентами, непридатними до експлуатації

(а) Компонент має вважатися непридатним до експлуатації у разі виникнення будь-якої з наступних обставин:

1. закінчення обмеженого ресурсу, визначеного в програмі ТО;
2. невідповідності вимогам застосованих директив льотної придатності та іншим вимогам щодо підтримання льотної придатності, що визначені як обов'язкові Агентством;
3. відсутність даних, необхідних для визначення статусу льотної придатності чи придатності для встановлення;
4. наявність дефектів чи несправностей;
5. потрапляння в інцидент або катастрофу, що може вплинути на його придатність до експлуатації.

(б) Компоненти, непридатні до експлуатації, мають бути ідентифіковані та зберігатися у безпечному місці під контролем схваленої організації з ТО до прийняття рішення щодо майбутнього статусу таких компонентів. Для ПС, що не використовуються в комерційних повітряних перевезеннях, крім великих ПС, особа або організація, яка визнала, що компонент непридатний до експлуатації, може передати своє право зберігання після визначення його непридатності до експлуатації власникові ПС за умови, що така передача буде відображена у бортовому журналі ПС або у формулярі двигуна чи формулярі компонента.

(с) Компоненти, що досягли сертифікованого ресурсу чи мають дефект, що не підлягає ремонту, мають бути класифіковані як непридатні до експлуатації та не мають знову потрапити в систему поставки компонентів, якщо сертифіковані ресурси не були подовжені або спосіб їх ремонту не був схвалений відповідно до вимог статті [М.А.304](#).

(д) Особа чи організація, відповідальна за виконання вимог Part-M, у разі наявності невідновлюваних компонентів, зазначених у параграфі (с) цієї статті, має:

1. зберігати такий компонент у місці, визначеному параграфом (б) цієї статті, або
2. забезпечити пошкодження компонента у спосіб, що унеможливило його економічне відновлення чи ремонт, до відмови від такого компонента.

(е) Незалежно від положень параграфа (д) цієї статті особа чи організація, відповідальна за виконання вимог Part-M, може, не пошкоджуючи компоненти, що класифіковані як непридатні до експлуатації, передати їх організації для проведення навчань або досліджень.

1.6. (ПІДЧАСТИНА F)

ОРГАНІЗАЦІЯ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

1.6.1. (М.А.601) Сфера застосування

Ця підчастина встановлює вимоги, яким має відповідати організація, щоб подавати на отримання чи подовження схвалення на виконання ТО ПС і компонентів, що не зазначені у статті [М.А.201](#)(g).

1.6.2. (М.А.602) Заявка

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

1.6.3. (М.А.603) Обсяг схвалення

(а) Організація, діяльність якої підпорядкована положенням цієї підчастини, не має вести свою діяльність, доки не отримає схвалення компетентного органу. У [додатку 5](#) до цих Правил наведена форма сертифіката схвалення організації з ТО.

(б) Зазначене у статті М.А.604 керівництво організації з ТО має визначати обсяг робіт, щодо яких видається схвалення. У [додатку 4](#) до цих Правил визначені всі можливі класи та рейтинги, що використовуються для схвалення організацій з ТО, посилаючись на Підчастину F Part-M та Part-145.

(с) Схвалена організація з ТО може здійснювати виробництво відповідно до даних для ТО обмеженої номенклатури частин, які використовуються при проведенні робіт в межах власного виробництва, про що зазначається в Керівництві організації з ТО.

1.6.4. (М.А.604) Керівництво організації з технічного обслуговування

(а) Організація з ТО має подати керівництво, що містить таку інформацію:

1. заяву, підписану відповідальним керівником, що підтверджує намір організації постійно працювати відповідно до вимог Part-M і керівництва;
2. обсяг робіт організації,
3. посаду(и) та прізвище(а) особи(осіб), визначеної(их) у параграфі (б) статті М.А.606,
4. структуру організації із зазначенням підпорядкованості та відповідальності між особами, призначеними відповідно до параграфа (б) статті М.А.606,
5. перелік персоналу, який засвідчує ТО, із їх обсягом схвалення,
6. перелік місць розташування, де виконується ТО, разом з наданням загального опису виробничих приміщень та площ,

7. процедури, що визначають порядок забезпечення організацією з ТО дотримання вимог цих Правил,

8. процедуру (процедури) внесення змін до керівництва організації з ТО.

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

(c) Незалежно від положень параграфу (b) цієї статті незначні зміни до керівництва можуть погоджуватися за відповідною процедурою (надалі називається непрямым схваленням).

1.6.5. (М.А.605) Виробничі приміщення та площі

Організація має забезпечити:

(a) Наявність виробничих приміщень та площ для усіх запланованих видів робіт, спеціалізовані майстерні й бокси, належним чином ізольовані для забезпечення захисту від забруднення та впливу навколишнього середовища.

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

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

1.6.6. (М.А.606) Вимоги до персоналу

(a) Організація має призначити відповідального керівника, на якого покладаються корпоративні повноваження щодо забезпечення фінансування та виконання необхідного ТО відповідно до стандартів, передбачених цими Правилами.

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

(c) Усі особи, визначені у параграфі (b) цієї статті, мають бути спроможними показати наявність необхідних знань, освіти та відповідного досвіду щодо виконання ТО ПС та/або компонентів.

(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 сертифікат передачі до експлуатації.

(e) Кваліфікація всього персоналу, що залучений до ТО, має бути підтверджена та записана.

(f) Персонал, який виконує спеціалізовані роботи, такі як зварювання, неруйнівний контроль/інспекції, крім оцінки колірної контрастності, має бути кваліфікований відповідно до чинного стандарту.

(g) Організація з ТО має працевлаштувати достатню кількість персоналу, який засвідчує ТО, для видачі відповідно до статей М.А.612 та М.А.613 сертифікатів передачі до експлуатації ПС та компонентів. Цей персонал має відповідати вимогам Part-66.

(h) Частково обмежуючи дію параграфу (g) цієї статті, організація може використовувати персонал, який засвідчує ТО, кваліфікований відповідно до наведених нижче положень, при наданні підтримки з ТО експлуатантам, які задіяні у комерційній експлуатації, за умови схвалення відповідних процедур у керівництві організації:

1. Для виконання повторюваної передпольотної директиви льотної придатності, в якій зазначено, що екіпаж ПС може виконувати таку директиву льотної придатності, організація може видати командирові ПС обмежене повноваження персоналу, який засвідчує ТО на підставі чинного свідоцтва льотного екіпажу, яке засвідчує, що організація гарантує наявність достатньої практичної підготовки даної особи для виконання директиви льотної придатності відповідно до стандарту;

2. Якщо ПС експлуатується поза межами баз із підтримкою ТО, організація може видати командирові ПС обмежене повноваження персоналу, який засвідчує ТО, на підставі чинного свідоцтва льотного екіпажу, яке засвідчує, що організація гарантує наявність достатньої практичної підготовки даної особи для виконання завдань відповідно до стандарту.

1.6.7. (М.А.607) Персонал, який засвідчує технічне обслуговування

(a) Крім вимог, передбачених параграфом (g) статті М.А.606, персонал, який засвідчує ТО, може виконувати свої повноваження лише у тому разі, коли організація пересвідчилася у такому:

1. персонал, який засвідчує ТО, може продемонструвати свою відповідність вимогам статті 66.A.20(b) Part-66, за винятком, коли Part-66 посилається на законодавство держави-члена, - у такому випадку персонал має відповідати вимогам такого законодавства;

2. персонал, який засвідчує ТО, має достатнє розуміння відповідного ПС та/або компонента(ів) ПС, що підлягає ТО відповідно до процедури організації.

(b) У наступних непередбачуваних випадках, коли ПС приземлилося у місцях, що не належать до головних баз, де немає відповідного персоналу, який засвідчує ТО, організація, якій згідно з договором доручається виконання ТО, може видати разове сертифікаційне повноваження:

1. одному зі своїх працівників, який має кваліфікацію на тип ПС, схожий за технологією, конструкцією та системами; або

2. будь-якій особі, що має досвід роботи з ТО ПС не менше ніж 3 роки і чинне свідоцтво ІСАО на виконання ТО ПС типу, що потребує засвідчення ТО, за умови відсутності у згаданому місці організації, яка належним чином схвалена відповідно до вимог цих Правил, і за умови, що організація, якій згідно з договором доручається виконання ТО, отримує та зберігає документи про досвід та свідоцтва зазначеної особи.

Усі подібні випадки повинні бути повідомлені компетентному органу протягом семи днів після видачі такого сертифікаційного повноваження. Схвалена організація з ТО, що видає разове сертифікаційне повноваження, має гарантувати, що таке ТО, що може вплинути на безпеку польотів, буде повторно перевірено.

(c) Схвалена організація з ТО має вести детальні записи щодо персоналу, який засвідчує ТО, а також зберігати поточний список всього персоналу, який засвідчує ТО, разом з переліком їх повноважень як частину керівництва організації відповідно до вимог статті М.А.604(а)5.

1.6.8. (М.А.608) Компоненти, обладнання та інструменти

(a) Організація має:

1. зберігати обладнання та інструменти, визначені у даних для ТО, що визначені статтею М.А.609, або перевірені еквіваленти, перелік яких знаходиться у керівництві організації з ТО, як таких, що є необхідними для проведення повсякденного ТО у межах обсягу схвалення;

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 повинна вести записи про такі калібрування і використані стандарти.

(c) Організація повинна здійснювати контроль, класифікацію та належне відокремлення усіх компонентів, що до неї надходять.

1.6.9. (М.А.609) Дані для технічного обслуговування

При виконанні ТО, включаючи модифікації та ремонти, схвалена організація з ТО має зберігати та використовувати застосовні поточні дані для ТО, визначені у статті [М.А.401](#).

У тому разі, коли дані для ТО надаються замовником, необхідно мати такі дані лише під час виконання роботи.

1.6.10. (М.А.610) Замовлення на проведення робіт з технічного обслуговування

Перед тим, як розпочати ТО, організація з ТО та організація-замовник мають чітко погодити обсяг виконуваних робіт шляхом складання письмового замовлення на проведення робіт з ТО.

1.6.11. (М.А.611) Стандарти технічного обслуговування

Весь обсяг робіт з ТО має виконуватися відповідно до вимог Підчастини D Розділу А.

1.6.12. (М.А.612) Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

Після завершення усього необхідного обсягу робіт з ТО ПС відповідно до вимог цієї підчастини має видаватися сертифікат передачі до експлуатації ПС відповідно до статті [М.А.801](#).

1.6.13. (М.А.613) Сертифікат передачі до експлуатації компонента

(a) Після завершення всього необхідного ТО компонента відповідно до вимог цієї Підчастини має бути виданий сертифікат передачі до експлуатації компонента відповідно до статті М.А.802. EASA Form 1 має бути видана, окрім тих компонентів, обслуговування яких виконано відповідно до статей М.А.502(b), М.А.502(d) або М.А.502(e), а також тих компонентів, що виготовлені відповідно до вимог статті М.А.603(c).

(b) Сертифікат передачі до експлуатації компонента EASA Form 1 може бути складений з використанням комп'ютерної бази даних.

1.6.14. (М.А.614) Записи з технічного обслуговування

(a) Схвалена організація з ТО має записувати всі деталі виконаних робіт з ТО. Записи повинні підтверджувати виконання всіх вимог щодо видачі сертифіката передачі до експлуатації, включаючи всі документи про передачу до експлуатації, оформлені субпідрядними організаціями.

(b) Схвалена організація з ТО має передати копію кожного сертифіката передачі до експлуатації власникові ПС разом із копією будь-яких даних про індивідуальні ремонти/модифікації, які використовувалися під час проведення ремонтів/модифікацій.

(c) Схвалена організація з ТО має зберігати копії усіх детальних записів з ТО та всіх пов'язаних з ним даних для ТО протягом трьох років після того, як ПС або компонент ПС, на якому проводилися роботи, було передано зі схваленої організації з ТО.

1. Записи, про які йдеться у цьому параграфі, повинні зберігатись у спосіб, що гарантує захист від пошкодження, зміни чи викрадення.

2. Весь обсяг комп'ютерних файлів, що забезпечує резервування, має зберігатися окремо від робочих екземплярів, в середовищі, у якому забезпечується їх збереження у належному стані.

3. У діяльності схваленої організації з ТО усі записи з ТО за останні три роки, що перебувають на зберіганні, мають бути передані останньому власникові або користувачеві відповідного ПС чи компонента або підлягають зберіганню у спосіб, визначений компетентним органом.

1.6.15. (М.А.615) Привілеї організації

Організація з ТО, схвалена відповідно до вимог Підчастини F Розділу A цих Правил, може:

(a) виконувати ТО будь-якого ПС та/або компонента, на який поширюється отримане нею схвалення, у місцях, визначених у сертифікаті схвалення та керівництві організації з ТО.

(b) організовувати виконання спеціальних робіт під наглядом організації з ТО в іншій організації, що має відповідну кваліфікацію, за умови безпосереднього схвалення компетентним органом відповідних процедур, визначених у керівництві організації з ТО.

(c) здійснювати ТО будь-якого ПС та/або будь-якого компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, у будь-якому місці, якщо потреба в такому ТО виникне внаслідок непридатності ПС до експлуатації або через необхідність підтримання разового обслуговування відповідно до умов, визначених в керівництві організації з ТО.

(d) видавати сертифікати передачі до експлуатації після завершення ТО відповідно до статей М.А.612 або М.А.613.

1.6.16. (М.А.616) Внутрішні перевірки організації

З метою забезпечення виконання схваленою організацією з ТО вимог цієї підчастини організація має проводити регулярні внутрішні перевірки.

1.6.17. (М.А.617) Зміни у схваленій організації з технічного обслуговування

З метою забезпечення можливості компетентному органу визначити стан підтримання відповідності вимогам цих Правил схвалена організація з ТО має повідомляти про всі наміри щодо проведення будь-яких із зазначених нижче змін до їх впровадження:

1. найменування організації;
2. місцезнаходження організації;
3. додаткових місць розташування організації;
4. відповідального керівника;
5. будь-якої з осіб, зазначених у параграфі (b) статті М.А.606;
6. виробничих приміщень та площ, обладнання, інструментів, матеріалів, процедур, сфери діяльності та персоналу, який засвідчує ТО, якщо вони можуть впливати на чинність схвалення.

Якщо запропоновані зміни складу персоналу не були заздалегіть відомі керівництву, про такі зміни необхідно повідомляти за першої можливості.

1.6.18. (М.А.618) Підтримання схвалення

(a) Сертифікат схвалення надається на необмежений строк і залишається чинним за умови, що:

1. організація і надалі відповідає вимогам цих Правил відповідно до положень, пов'язаних з опрацюванням, як зазначено в статті М.А.619,
2. компетентному органу надано доступ до організації з метою перевірки безперервності відповідності вимогам цих Правил,
3. сертифікат схвалення не було припинено або анульовано;

(b) У разі припинення або анулювання схвалення сертифікат підлягає поверненню компетентному органу.

1.6.19. (М.А.619) Недоліки

(a) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам Part-M, яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам Part-M, яка може знизити стандарт безпеки та ймовірно становить загрозу безпеці польотів.

(c) Після отримання повідомлення про невідповідності згідно із статтею М.В.605 цих Правил утримувач схвалення організації з ТО має розробити план коригуючих дій і вжити коригувальних заходів, які задовольняють компетентний орган, протягом періоду, погодженого із цим органом.

1.7. (ПІДЧАСТИНА G)

ОРГАНІЗАЦІЯ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

1.7.1. (М.А.701) Сфера застосування

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

1.7.2. (М.А.702) Заявка

Заявка на видачу чи зміну схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності має надаватися за формою та у порядку, встановленому компетентним органом.

1.7.3. (М.А.703) Обсяг схвалення

(а) Схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності визначається в сертифікаті, що видається компетентним органом відповідно до [додатка 6](#) до цих Правил.

(б) Незалежно від параграфу (а) цієї статті у випадку комерційних повітряних перевезень схвалення має бути частиною сертифіката експлуатанта, виданого компетентним органом для ПС, що експлуатуються.

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

1.7.4. (М.А.704) Керівництво з управління підтриманням льотної придатності

(а) Організація з управління підтриманням льотної придатності має забезпечити Керівництво з управління підтриманням льотної придатності, що включає таку інформацію:

1. заяву, підписану відповідальним керівником, що підтверджує намір організації постійно працювати відповідно до вимог цих Правил і керівництва;

2. обсяг робіт організації;

3. посаду(и) та прізвище(а) особи (осіб), визначеної(их) у параграфах (а), (с), (d) та (і) статті М.А.706;

4. структуру організації із зазначенням підпорядкованості та відповідальності між особами, призначеними відповідно до параграфів (а), (с), (d) та (і) статті М.А.706;

5. список визначеного статтею М.А.707 персоналу з підтримання льотної придатності, визначаючи, де застосовно, персонал, уповноважений видавати дозвіл на виконання польотів відповідно до параграфу (с) статті [М.А.711](#);

6. загальний опис та місця розташування виробничих приміщень та площ;

7. процедури, що визначають, як організація з управління підтриманням льотної придатності забезпечує відповідність вимогам цих Правил;

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

9. перелік схвалених програм ТО ПС або для ПС, що не використовуються у комерційних повітряних перевезеннях, список «стандартних» та «базових» програм ТО.

(б) Керівництво з управління підтриманням льотної придатності та зміни до нього мають бути схваленими компетентним органом.

(с) Незалежно від положень параграфу (б) цієї статті незначні зміни до керівництва можуть бути схвалені побічно за процедурою непрямого схвалення. Процедура непрямого схвалення має визначати незначні допустимі доповнення, встановлені організацією з управління підтриманням льотної придатності як частина керівництва, які мають бути схвалені компетентним органом, відповідальним за цю організацію з управління підтриманням льотної придатності.

1.7.5. (М.А.705) Приміщення

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

1.7.6. (М.А.706) Вимоги до персоналу

(а) Організація має призначити відповідального керівника, на якого покладаються корпоративні повноваження щодо забезпечення фінансування та виконання всієї діяльності з управління підтриманням льотної придатності відповідно до вимог цих Правил.

(б) У випадку комерційних повітряних перевезень відповідальним керівником, що передбачений параграфом (а) цієї статті, має бути особа, яка також має корпоративні повноваження для забезпечення того, що весь обсяг робіт експлуатанта виконується та фінансується відповідно до стандарту, необхідного для отримання сертифіката експлуатанта.

(с) Організація має призначити особу або групу осіб, до обов'язків яких входить забезпечення відповідності організації вимогам цієї Підчастини. Ця особа(и) має(ють) підпорядковуватися безпосередньо відповідальному керівнику.

(d) У випадку комерційних повітряних перевезень відповідальний керівник має визначити призначену посадову особу. Ця особа забезпечує управління та нагляд за підтриманням льотної придатності відповідно до параграфу (с) цієї статті.

(е) Призначена посадова особа, визначена у параграфі (d) цієї статті, не повинна бути працевлаштована за договором з організацією з ТО, схваленою відповідно до вимог Part-145, 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 параграфах (с) і (d) цієї статті, мають бути спроможними показати наявність необхідних знань, освіти та відповідного досвіду щодо підтримання льотної придатності ПС.

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

(i) Для організацій, що продовжують дію сертифікатів перегляду льотної придатності відповідно до вимог статті М.А.711(a)4 та статті М.А.901(f), організація має призначати осіб, уповноважених на виконання таких дій, за умови їх погодження компетентним органом.

(j) Організація повинна визначити та підтримувати оновленими у керівництві з управління підтриманням льотної придатності посаду(и) та прізвище(а) особи (осіб), які визначені у статтях М.А.706(a), М.А.706(c), М.А.706(d) та М.А.706(i).

(k) для всіх великих ПС і ПС, які використовуються у комерційних повітряних перевезеннях, організація має визначити та контролювати повноваження персоналу, який бере участь в управлінні підтриманням льотної придатності, перегляді льотної придатності та/або аудитах якості відповідно до процедур та стандарту, погоджених компетентним органом.

1.7.7. (М.А.707) Персонал з перегляду льотної придатності

(a) Для отримання схвалення щодо виконання перегляду льотної придатності та, якщо застосовно, дозволів на виконання польотів схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності повинна мати відповідний персонал з перегляду льотної придатності для видачі сертифікатів з перегляду льотної придатності або рекомендацій, як зазначено у Підчастині I Розділу А та, якщо застосовно, видавати дозволи на виконання польотів відповідно до вимог статті М.А.711(c):

1. Для всіх ПС, що використовуються в комерційних повітряних перевезеннях, та ПС з максимальною злітною масою більше 2730 кг, за винятком аеростатів, цей персонал повинен мати:

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

(b) відповідне свідоцтво, передбачене Part-66, або авіаційну освіту чи її національний еквівалент,

(c) формальне авіаційне навчання з ТО,

(d) досвід роботи у схваленій організації на посаді з відповідними обов'язками;

(e) Незважаючи на параграфи з (a) до (d), вимоги, викладені в статті М.А.707(a)1(b), можуть бути замінені п'ятирічним досвідом роботи у сфері підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у статті М.А.707(a)1(a).

2. Для ПС, що не використовуються у комерційних повітряних перевезеннях, з максимальною злітною масою 2730 кг та менше та аеростатів цей персонал повинен мати:

(a) щонайменше три роки досвіду з підтримання льотної придатності,

(b) відповідне свідоцтво, передбачене Part-66, або авіаційну освіту чи її національний еквівалент,

(c) формальне авіаційне навчання з ТО,

(d) досвід роботи у схваленій організації на посаді з відповідними обов'язками.

(e) Незважаючи на параграфи з (a) до (d) вимоги, викладені в статті М.А.707(a)2(b), можуть бути замінені чотирирічним досвідом роботи у сфері підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у статті М.А.707(a)2(a).

(b) Призначений персонал з перегляду льотної придатності схваленій організації з управління підтриманням льотної придатності може бути уповноважений схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності лише тоді, коли він буде формально прийнятий компетентним органом після успішного проведення перегляду льотної придатності під наглядом.

(c) Організація має забезпечити, що персонал з перегляду льотної придатності ПС може показати відповідний сучасний досвід в управлінні підтриманням льотної придатності.

(d) Персонал з перегляду льотної придатності має бути ідентифікований шляхом внесення кожної особи до керівництва з управління підтриманням льотної придатності із зазначенням номера її авторизації на перегляд льотної придатності.

(e) Організація має зберігати записи щодо всього персоналу з перегляду льотної придатності, що мають включати детальну інформацію щодо будь-якої відповідної кваліфікації разом з переліком досвіду з управління підтриманням льотної придатності та наявності підготовки, та копію авторизації. Ці записи мають зберігатися протягом двох років після того, як особа, що входила до складу персоналу з перегляду льотної придатності, звільнилася з організації.

1.7.8. (М.А.708) Управління підтриманням льотної придатності

(a) Вся діяльність з управління підтриманням льотної придатності має виконуватися відповідно до вимог [Підчастини С Розділу А](#).

(b) Для кожного ПС, для якого виконується управління, схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності має:

1. розробляти та контролювати програму ТО ПС, для якого виконується управління, включаючи будь-яку застосовну програму надійності,

2. подавати на схвалення компетентному органу програму ТО та доповнення до неї, якщо останні не підпадають під процедуру непрямого схвалення відповідно до статті [М.А.302\(c\)](#), а також надати копію цієї програми власнику, якщо ПС не використовується у комерційних повітряних перевезеннях,

3. виконувати управління схваленнями модифікацій та ремонтів,
4. забезпечити проведення всього обсягу робіт з ТО відповідно до схваленої програми ТО та передачу до експлуатації відповідно до [Підчастини Н Розділу А](#),
5. забезпечити виконання усіх застосовних директив льотної придатності та експлуатаційних директив, що впливають на підтримання льотної придатності,
6. забезпечити усунення всіх дефектів, виявлених під час проведення планового ТО чи тих, про які було повідомлено, в належним чином схваленій організації з ТО,
7. забезпечити передачу ПС до належним чином схваленої організації з ТО у разі необхідності,
8. координувати проведення планового ТО, застосовність 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 журналу експлуатанта,
10. забезпечити відповідність звітів про масу і центрування фактичному стану ПС.

(с) У випадку комерційних повітряних перевезень, якщо експлуатант не схвалений належним чином відповідно до вимог Part-145, експлуатант має укласти письмовий договір з ТО між експлуатантом та схваленою відповідно до вимог Part-145 організацією чи іншим експлуатантом, у якому детально визначені функції, передбачені статтями [М.А.301-2](#), [М.А.301-3](#), [М.А.301-5](#) та [М.А.301-6](#), для забезпечення того, що весь обсяг робіт з ТО буде своєчасно виконаний організацією з ТО, схваленою відповідно до вимог Part-145, та визначити виконання функцій з якості, що передбачені статтею [М.А.712\(б\)](#). Договори на базове ТО ПС, планове лінійне ТО ПС та ТО двигунів, а також всі зміни до них мають бути схвалені компетентним органом. Проте у разі:

1. необхідності проведення позапланового лінійного ТО ПС договір може бути укладений у формі окремих замовлень на проведення робіт, переданих до організації з ТО, схваленої відповідно до вимог Part-145;

2. виконання ТО компонента, включаючи ТО двигуна, договір, який передбачений параграфом (с) цієї статті, може бути складений у формі окремих замовлень на проведення робіт, переданих до організації з ТО, схваленої відповідно до вимог Part-145.

1.7.9. (М.А.709) Документація

(а) При виконанні завдань з підтримання льотної придатності, передбачених статтею М.А.708, схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності повинна мати та використовувати відповідні поточні дані для ТО відповідно до статті [М.А.401](#). Ці дані можуть бути надані власником або експлуатантом за умови укладення відповідного договору з власником або експлуатантом. У цьому випадку організація з управління підтриманням льотної придатності повинна тільки зберігати такі дані протягом терміну дії договору, окрім випадків, коли інше вимагається статтею М.А.714.

(б) Для ПС, які не використовуються в комерційних повітряних перевезеннях, схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності може розробити базові та/або загальні програми ТО, щоб отримати первинне схвалення та/або розширити обсяг схвалення без складання договорів, зазначених у [додатку 1](#) до цих Правил. Проте ці базові та/або загальні програми ТО не виключають необхідності своєчасного розроблення відповідної програми ТО ПС відповідно до вимог статті М.А.302 до використання привілей, зазначених у статті М.А.711.

1.7.10. (М.А.710) Перегляд льотної придатності

(а) Для того, щоб задовольнити вимоги щодо перегляду льотної придатності ПС, зазначених у статті [М.А.901](#), схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності має провести повний перегляд записів та документації ПС, щоб переконатися у такому:

1. години нальоту та відповідні льотні цикли планера, двигуна та гвинта записувалися відповідним чином,
2. керівництво з льотної експлуатації застосовно до конфігурації ПС та відповідає статусу останньої ревізії,
3. виконано весь обсяг обов'язкових робіт з ТО ПС відповідно до схваленої програми ТО,
4. усунено або, коли застосовно, відкладено усі відомі дефекти,
5. виконано та належним чином записано всі застосовні директиви з льотної придатності,
6. усі застосовні модифікації та ремонти, виконані на ПС, було зареєстровано та вони відповідають вимогам Part-21,
7. усі компоненти з обмеженим ресурсом, встановлені на ПС, належним чином позначено та зареєстровано та не перевищено схвалений обмежений ресурс,
8. весь обсяг виконаних робіт з ТО було передано до експлуатації відповідно до вимог цих Правил,
9. поточний звіт про масу і центрування відповідає конфігурації ПС і є чинним,
10. ПС відповідає останній ревізії типової конструкції, схваленої Агентством,

11. якщо потрібно, ПС має сертифікат щодо шуму, який відповідає поточній конфігурації ПС, відповідно до вимог Підчастини I Part-21.

(b) Персонал з перегляду льотної придатності схваленої організації з управління підтриманням льотної придатності має проводити фізичний огляд ПС. Для виконання такого огляду персонал з перегляду льотної придатності, що не має відповідної кваліфікації щодо вимог Part-66, має отримати допомогу від персоналу з відповідною кваліфікацією.

(c) Шляхом проведення фізичного огляду ПС персонал з перегляду льотної придатності має переконатися, що:

1. всі необхідні маркування та інформаційні табло встановлено належним чином,
2. ПС відповідає схваленому керівництву з льотної експлуатації,
3. конфігурація ПС відповідає схваленій документації,
4. неможливо виявити очевидний дефект, який не був розглянутий відповідно до статті [M.A.403](#),
5. неможливо виявити розбіжності між ПС і переглядом документації ПС відповідно до параграфа

(a) цієї статті.

(d) Частково обмежуючи дію статті [M.A.901\(a\)](#), перегляд льотної придатності може проводитись раніше, але не більше ніж на 90 діб, без втрати періодичності проведення переглядів льотної придатності, щоб мати можливість проводити фізичний огляд під час проведення форми ТО.

(e) [Сертифікат перегляду льотної придатності \(EASA Form 15b\)](#) або рекомендація для видачі сертифіката перегляду льотної придатності (EASA Form 15a), що зазначені у додатку 3 до цих Правил, може бути виданий тільки:

1. уповноваженим відповідно до вимог статті M.A.707 персоналом, що виконує перегляд льотної придатності, від імені схваленої організації з управління підтриманням льотної придатності або персоналом, який засвідчує ТО, у випадках, визначених у статті [M.A.901\(g\)](#),

2. якщо виконаний перегляд з льотної придатності був повністю проведений та не виявлено невідповідностей, що становлять загрозу безпеці польотів.

(f) копія будь-якого сертифіката перегляду льотної придатності, виданого або продовженого для ПС, має надсилатися протягом 10 днів до держави-члена, яка є державою реєстрації ПС.

(g) завдання щодо перегляду льотної придатності не мають передаватися за субконтрактом.

(h) якщо результат перегляду льотної придатності не є відповідним, компетентний орган має бути проінформований якомога швидше, але в будь-якому разі протягом 72 годин з часу виявлення порушення при проведенні перегляду.

1.7.11. (M.A.711) Привілеї організації

(a) Організація з управління підтриманням льотної придатності, схвалена відповідно до вимог [Підчастини G Розділу A](#) цих Правил, має право:

1. виконувати управління підтриманням льотної придатності ПС, за винятком тих, що здійснюють комерційні повітряні перевезення, як зазначено у сертифікаті схвалення;

2. виконувати управління підтриманням льотної придатності ПС, що здійснюють комерційні повітряні перевезення, які зазначені як у сертифікаті схвалення, так і у сертифікаті експлуатанта (АОС);

3. організовувати виконання обмеженої кількості завдань з підтримання льотної придатності за договором з будь-якою організацією під її системою якості, які зазначено у сертифікаті схвалення;

4. продовжувати відповідно до умов статті [M.A.901\(f\)](#) сертифікати перегляду льотної придатності, видані компетентним органом або іншою організацією з управління підтриманням льотної придатності, схваленою відповідно до Підчастини G Розділу A цих 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 статті M.A.710, а також:

1. видавати відповідний сертифікат перегляду льотної придатності і продовжувати його дію відповідно до умов, що викладені у статтях [M.A.901\(c\)2](#) або [M.A.901\(e\)2](#);

2. надавати рекомендацію щодо перегляду льотної придатності компетентному органу держави-члена, що є державою реєстрації.

(c) Організація з управління підтриманням льотної придатності, чие схвалення включає привілеї, визначені у статті M.A.711(b), може бути додатково схвалена на право видачі дозволу на виконання польотів відповідно до статті 21.A.711(d) Part-21 для відповідного ПС, для якого організація схвалена видавати сертифікат перегляду льотної придатності, коли організація з управління підтриманням льотної придатності проводить перевірку на відповідність затвердженим умовам польоту з урахуванням відповідної схваленої процедури в Керівництві, зазначеної у статті M.A.704.

1.7.12. (M.A.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 відстеження відповідності та адекватності процедур, необхідних для забезпечення льотної придатності ПС. Відстеження відповідності має включати систему зворотного зв'язку з відповідальним керівником з метою забезпечення впровадження корегуючих заходів в разі необхідності.

(b) Система якості має відстежувати діяльність відповідно до вимог, передбачених [Підчастиною G Розділу A](#). Вона має виконувати принаймні такі функції:

1. відстеження того, що весь обсяг діяльності відповідно до вимог Підчастини G Розділу A виконується відповідно до схвалених процедур,

2. відстеження того, що весь обсяг договірних ТО виконується відповідно до умов договору,

3. відстеження постійної відповідності вимогам цих Правил.

(c) Записи про цю діяльність мають зберігатися протягом щонайменше двох років.

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

(e) У випадку комерційних повітряних перевезень відповідно до вимог Підчастини G Розділу A система якості має бути невід'ємною частиною системи якості експлуатанта.

(f) Для невеликої організації, яка не виконує управління підтриманням льотної придатності ПС, що використовуються у комерційних повітряних перевезеннях, система якості може бути замінена проведенням регулярних перевірок організації за умови схвалення компетентним органом, крім випадків, коли організація видає сертифікати перегляду льотної придатності для ПС з максимальною злітною масою більше 2730 кг, крім аеростатів. Коли система якості відсутня, організація не має передавати за договором іншим сторонам завдання з управління підтриманням льотної придатності.

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

З метою забезпечення можливості компетентному органу визначити постійну відповідність вимогам цих Правил схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності має завчасно повідомляти компетентний орган про будь-яку пропозицію щодо введення таких змін перед їх проведенням:

1. назва організації;

2. місця розташування організації;

3. додаткові місця розташування організації;

4. відповідальний керівник;

5. будь-яка з осіб, зазначених у параграфі (c) статті М.А.706;

6. приміщення, процедури, обсяг робіт та персоналу, якщо вони можуть впливати на чинність схвалення.

Якщо запропоновані зміни у складі персоналу не були заздалегідь відомі керівництву, про такі зміни необхідно повідомляти за першої можливості.

1.7.14. (М.А.714) Ведення записів

(a) Організація з управління підтриманням льотної придатності має вести докладні записи про виконані роботи. Записи, передбачені статтею [М.А.305](#) та, якщо застосовно, статтею [М.А.306](#), мають зберігатися.

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

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

(d) Організація з управління підтриманням льотної придатності має зберігати копію всіх записів, зазначених у параграфах (b) і (c) цієї статті, протягом двох років після того, як ПС назавжди було знято з експлуатації.

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

(f) Весь обсяг комп'ютерних файлів, що забезпечує резервування, має зберігатися окремо від робочих екземплярів, в середовищі, у якому забезпечується їх збереження у належному стані.

(g) У разі передачі управління підтриманням льотної придатності ПС іншій організації чи особі усі записи, що зберігаються, мають бути передані зазначеній організації чи особі. Визначені строки зберігання записів мають продовжуватися для зазначеної організації чи особи.

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

1.7.15. (М.А.715) Підтримання схвалення

(а) Схвалення має видаватися на необмежений строк. Воно має залишатися чинним за умов, що:

1. організація і надалі відповідає вимогам цих Правил відповідно до положень, пов'язаних з опрацюванням недоліків, як зазначено в статті [М.В.705](#),

2. компетентному органу надано доступ до організації з метою перевірки безперервності відповідності вимогам цих Правил,

3. сертифікат схвалення не було припинено або анульовано.

(b) У разі припинення або анулювання сертифіката схвалення він підлягає поверненню компетентному органу.

1.7.16. (М.А.716) Недоліки

(а) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам Part-M, яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам Part-M, яка може знизити стандарт безпеки і ймовірно становить загрозу безпеці польотів.

(c) Після отримання повідомлення про невідповідності згідно зі статтею М.В.705 цих Правил утримувач схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності повинен розробити план коригуючих дій і вжити коригуючих заходів, які задовольняють компетентний орган, протягом періоду, погодженого з цим органом.

1.8. (ПІДЧАСТИНА Н)

СЕРТИФІКАТ ПЕРЕДАЧІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ (CRS)

1.8.1. (М.А.801) Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

(а) Сертифікат передачі до експлуатації ПС має видаватися відповідно до вимог цієї підчастини, за винятком ПС, що передані до експлуатації організацією з ТО, схваленою відповідно до вимог Part-145.

(b) ПС не може бути передане до експлуатації, поки не буде виданий сертифікат передачі до експлуатації після виконання будь-якого ТО, за умови, що весь необхідний об'єм робіт з ТО було виконано належним чином:

1. відповідним персоналом, який засвідчує ТО від імені організації з ТО, схваленої відповідно до вимог [Підчастини F Розділу A](#) цих Правил, або

2. персоналом, який засвідчує ТО відповідно до вимог, викладених у Part-66, за винятком складних завдань з ТО, визначених у [додатку 7](#) до цих Правил, для яких застосовується пункт 1, або

3. пілотом-власником відповідно до вимог статті [М.А.803](#).

(c) Обмежуючи дію статті М.А.801(b)2, для ELA1 ПС, що не використовуються у комерційних повітряних перевезеннях, наведені у додатку 7 до цих Правил складні завдання з ТО ПС можуть бути передані до експлуатації персоналом, який засвідчує ТО та зазначений у статті М.А.801(b)2.

(d) Обмежуючи дію статті М.А.801(b), у випадку непередбачених ситуацій, коли ПС знаходиться на землі, у місці, де немає схваленої організації з ТО, відповідно до вимог цих Правил або Part-145, а також де немає відповідного персоналу, який засвідчує ТО, власник може уповноважити будь-яку особу, що має не менше ніж три роки досвіду виконання ТО та має відповідну кваліфікацію, виконувати ТО відповідно до стандартів, що викладені у [Підчастині D](#) цих Правил, на передачу ПС до експлуатації. У такому випадку власник має:

1. отримати та зберегти у записах ПС детальну інформацію про весь обсяг виконаних робіт та кваліфікацію, що мав персонал, який видав сертифікат,

2. забезпечити, щоб за першої можливості, але не пізніше, ніж за сім днів, будь-яке таке ТО було перевірено, а ПС - передано до експлуатації особою, яка має відповідні повноваження, які зазначені у статті М.А.801(b), або організацією, що схвалена відповідно до вимог [Підчастини F Розділу A](#) цих Правил або відповідно до Part-145,

3. проінформувати організацію, відповідальну за управління підтриманням льотної придатності ПС, з якою укладено договір відповідно до статті [М.А.201\(е\)](#), або компетентний орган за відсутності такого договору протягом семи днів після видачі такого уповноваження на передачу до експлуатації.

(e) У випадку передачі до експлуатації відповідно до вимог статті М.А.801(b)2 або статті М.А.801(c) персонал, який засвідчує ТО, під час виконання робіт з ТО може скористатися допомогою однієї або більше осіб, які знаходяться під його безпосереднім та постійним контролем.

(f) Сертифікат передачі до експлуатації має містити принаймні:

1. основні подробиці виконаного ТО,

2. дату завершення такого ТО,

3. відомості про організацію та/або особу, яка видає сертифікат передачі до експлуатації, у тому числі:

- (i) посилання на схвалення організації з ТО, що схвалена відповідно до вимог Підчастини F Розділу А цих Правил, та персонал, який засвідчує ТО та видає даний сертифікат, або
- (ii) якщо сертифікат передачі до експлуатації видано відповідно до вимог статті М.А.801(b)2 або статті М.А.801(c), - відомості та, коли застосовно, номер свідоцтва персоналу, який засвідчує ТО та видає сертифікат;

4. обмеження щодо льотної придатності або експлуатації, за наявності.

(g) Обмежуючи дію параграфу (b) цієї статті та незалежно від положень параграфу (h) цієї статті, коли заплановане ТО не може бути закінчено, сертифікат передачі до експлуатації може бути виданий з урахуванням схвалених обмежень ПС. Цей факт разом з усіма можливими обмеженнями льотної придатності або експлуатації має бути зазначений у сертифікаті передачі до експлуатації ПС перед його видачею як частина обов'язкової інформації, що наведена у параграфі (f)4 цієї статті;

(h) Сертифікат передачі до експлуатації не має видаватися у випадку, коли відомі будь-які невідповідності, що можуть становити загрозу для безпеки польотів.

1.8.2. (М.А.802) Сертифікат передачі до експлуатації компонента

(a) Сертифікат передачі до експлуатації має бути виданий після завершення виконання ТО цього компонента ПС відповідно до статті [М.А.502](#).

(b) Сертифікат дозволеної передачі, який визначається як EASA Form 1 та містить сертифікат передачі до експлуатації компонента, за винятком, коли ТО компонентів ПС проведено відповідно до статей М.А.502(b), М.А.502(d) або статті М.А.502(e), - тоді ТО підпадає під дію процедур передачі ПС до експлуатації відповідно до вимог статті М.А.801.

1.8.3. (М.А.803) Уповноваження пілота-власника

(a) Щоб отримати кваліфікацію пілота-власника, необхідно:

1. мати свідоцтво пілота (або еквівалент), видане або валідоване державою-членом для типу ПС або рейтингу класу,

2. бути власником ПС одноосібно або разом з іншою особою; причому ця особа повинна бути:

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

(ii) представником неприбуткової організації, що діє у галузі розваг та відпочинку, при цьому особа визначається у реєстраційному посвідченні як власник або експлуатант, та особою, безпосередньо задіяною у процесі прийняття рішення та уповноваженою організацією як пілот-власник, що виконує ТО.

(b) Для будь-якого нескладного моторного ПС з максимальною злітною масою 2730 кг або менше, планера, моторного планера або аеростата, які перебувають у приватній експлуатації, пілот-власник може видавати сертифікат передачі до експлуатації після проведення пілотом-власником обмеженого ТО, як визначено у [додатку 8](#) до цих Правил.

(c) Обсяг обмеженого ТО, яке виконує пілот-власник, має бути визначений у програмі ТО ПС, на яку посилається стаття [М.А.302](#).

(d) Сертифікат передачі до експлуатації має бути внесений до бортового журналу та містити основні деталі виконаного ТО, дані для ТО, що були використані, дату завершення ТО та персональні дані, підпис і номер ліцензії пілота-власника, який видав цей сертифікат.

1.9. (ПІДЧАСТИНА I)

СЕРТИФІКАТ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬотної ПРИДАТНОСТІ

1.9.1. (М.А.901) Перегляд льотної придатності повітряного судна

Щоб гарантувати чинність сертифіката льотної придатності ПС, необхідно періодично проводити перегляд льотної придатності ПС та записи про підтримання льотної придатності.

(a) [Сертифікат перегляду льотної придатності](#) видається за формою, наведеною у додатку 3 до цих Правил (EASA Form 15a або 15b) після завершення задовільного перегляду льотної придатності. Сертифікат перегляду льотної придатності є дійсним протягом одного року.

(b) ПС у підконтрольній експлуатації - це ПС:

(i) яке постійно перебувало протягом останніх 12 місяців під управлінням однієї організації з управління підтриманням льотної придатності, схваленої відповідно до вимог [Підчастини G Розділу А](#) цих Правил,

(ii) ТО якого протягом останніх 12 місяців виконувалось організацією з ТО, схваленою відповідно до вимог [Підчастини F Розділу А](#) цих Правил або Part-145. Це включає виконання завдань з ТО відповідно до статті [М.А.803\(b\)](#) та передачу до експлуатації відповідно до параграфів (b)2 або (b)3 статті [М.А.801](#).

(c) Для всіх підконтрольних ПС, що використовуються у комерційних повітряних перевезеннях, та ПС з максимальною злітною масою, що перевищує 2730 кг, за винятком аеростатів, організація, на яку посилається параграф (b) цієї статті, що відповідає за управління підтриманням льотної придатності ПС, може, за наявності відповідного схвалення та за умови відповідності вимогам параграфу (k) цієї статті, виконувати таке:

1. видавати сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до статті [М.А.701](#),
2. для виданих нею сертифікатів перегляду льотної придатності, якщо ПС залишалося під її контролем, продовжувати двічі дію сертифіката перегляду льотної придатності кожного разу на період, що становить один рік.

(d) Для всіх ПС, що використовуються у комерційних повітряних перевезеннях, та ПС, максимальна злітна маса яких перевищує 2730 кг, за винятком аеростатів:

(i) які не в підконтрольній експлуатації, або

(ii) управління підтриманням льотної придатності яких здійснює організація з управління підтриманням льотної придатності, що не має привілеї на виконання перегляду льотної придатності, сертифікат перегляду льотної придатності має бути виданий компетентним органом при задовільних результатах оцінювання на підставі надісланої разом із заявкою власника або експлуатанта рекомендації організації з управління підтриманням льотної придатності, схваленої належним чином відповідно до вимог [Підчастини G Розділу A](#) цих Правил. Підставою для такої рекомендації має бути перегляд льотної придатності, проведений відповідно до вимог статті [М.А.710](#).

(e) Для ПС, які не використовуються у комерційних повітряних перевезеннях, максимальна злітна маса яких складає 2730 кг та менше, а також для аеростатів, будь-яка організація з управління підтриманням льотної придатності, схвалена відповідно до вимог [Підчастини G Розділу A](#) цих Правил та призначена власником або експлуатантом, у разі відповідного схвалення та відповідності вимогам параграфу (k) цієї статті може:

1. видавати сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до статті [М.А.701](#),

2. для виданих нею сертифікатів перегляду льотної придатності, якщо ПС залишався у підконтрольній експлуатації, продовжувати двічі дію сертифіката перегляду льотної придатності кожного разу на період, що становить один рік.

(f) Обмежуючи дію параграфів (c)2 та (e)2 статті М.А.901, для ПС у підконтрольній експлуатації організація, на яку посилається параграф (b) цієї статті, що здійснює управління підтриманням льотної придатності ПС, за умови відповідності параграфу (k) цієї статті може двічі продовжити на період, що становить один рік, дію сертифіката перегляду льотної придатності, виданого повноважним органом або іншою організацією з управління підтриманням льотної придатності, схваленою відповідно до вимог [Підчастини G Розділу A](#) цих Правил.

(g) Обмежуючи дію параграфів (e) та (i)2 статті М.А.901, для ELA1 ПС, що не використовується у комерційних повітряних перевезеннях та не підпадає під дію статті [М.А.201\(i\)](#), сертифікат перегляду льотної придатності може також видавати компетентний орган при задовільних результатах оцінювання на підставі надісланої разом із заявкою власника або експлуатанта рекомендації, зробленої персоналом, який засвідчує ТО, формально схвалений компетентним органом і відповідає вимогам положень Part-66, а також вимогам, викладеним у статті [М.А.707\(a\)2\(a\)](#). Ця рекомендація має базуватися на перегляді льотної придатності, виконаному відповідно до статті М.А.710, та не має видаватися на термін більше, ніж два послідовні роки.

(h) У разі виявлення наявності потенційної загрози для безпеки компетентний орган має самостійно виконати перегляд льотної придатності та видати сертифікат перегляду льотної придатності.

(i) На додаток до параграфу (h) цієї статті компетентний орган може також самостійно виконувати перегляд льотної придатності та видавати сертифікат перегляду льотної придатності у таких випадках:

1. коли ПС знаходиться в організації з управління підтриманням льотної придатності, що схвалена відповідно до вимог [Підчастини G Розділу A](#) цих Правил та розташована у третій країні;

2. для всіх аеростатів та будь-яких інших ПС з максимальною злітною масою 2730 кг та менше, за вимогою власника.

(j) У випадках, коли компетентний орган самостійно виконує перегляд льотної придатності та видає сертифікат перегляду льотної придатності, власник або експлуатант має надати повноважному органу:

1. документацію, яку вимагає компетентний орган,

2. необхідне приміщення для персоналу у відповідному місці,

3. за необхідності, підтримку персоналу, кваліфікованого відповідно до вимог Part-66 або еквівалентних вимог до персоналу, викладених у статті 145.A.30(j)(1) та (2) Part-145.

(k) Сертифікат перегляду льотної придатності не може бути виданий або подовжений у випадку наявності свідчень або підстав вважати, що ПС не є льотно придатним.

1.9.2. (М.А.902) Чинність сертифіката перегляду льотної придатності

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

1. припинення або анулювання, або

2. припинення або анулювання сертифіката льотної придатності, або

3. ПС не внесено до реєстру ПС держави-члена, або

4. припинення або анулювання сертифіката типу, на підставі якого було видано сертифікат льотної придатності.

(b) ПС не повинен літати, якщо сертифікат льотної придатності недійсний або коли:

1. підтримання льотної придатності ПС чи будь-якого компонента, встановленого на ПС, не відповідає вимогам цих Правил, або

2. ПС не відповідає типовій конструкції, схваленій компетентним органом, або

3. експлуатація ПС здійснювалася з перевищенням обмежень, передбачених схваленим керівництвом з льотної експлуатації чи сертифікатом льотної придатності, без застосування відповідних заходів, або

4. ПС потрапило у катастрофу або інцидент, що вплинуло на льотну придатність ПС, але подальші відповідні дії щодо відновлення льотної придатності не були вжиті, або

5. модифікація або ремонт виконані не у відповідності до вимог Part-21.

(c) У разі припинення або анулювання сертифіката перегляду льотної придатності він має бути повернений до компетентного органу.

1.9.3. (М.А.903) Зміна реєстрації повітряного судна у межах ЄС

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

1. повідомити державу-члена, яка є державою реєстрації, про те, у якій державі-члені ПС буде зареєстровано,

2. подати заявку до нової держави-члена про видачу нового сертифіката льотної придатності відповідно до вимог Part-21.

(b) Незалежно від положень статті М.А.902(а)(3) раніше виданий сертифікат перегляду льотної придатності залишається дійсним до дати втрати його чинності.

1.9.4. (М.А.904) Перегляд льотної придатності повітряного судна, що імпортується

(a) При імпортуванні ПС до реєстру держави-члена з третьої країни заявник має:

1. подати заявку до держави-члена, яка є державою реєстрації, щодо видачі нового сертифіката льотної придатності відповідно до вимог Part-21,

2. провести перегляд льотної придатності ПС, окрім нових ПС, відповідно до статті [М.А.901](#),

3. виконати весь обсяг робіт з ТО, щоб відповідати схваленій програмі ТО згідно зі статтею [М.А.302](#).

(b) Переконавшись у тому, що ПС відповідає застосовним вимогам, організація з управління підтриманням льотної придатності, якщо це застосовно, має надіслати задокументовану рекомендацію для видачі сертифіката перегляду льотної придатності державі-члену, яка є державою реєстрації.

(c) Власник має забезпечити доступ для проведення інспектування ПС державі-члену, яка є державою реєстрації.

(d) Держава-член, яка є державою реєстрації, видає новий сертифікат льотної придатності після того, як вона задоволена щодо відповідності ПС вимогам Part-21.

(e) Держава-член видає також сертифікат перегляду льотної придатності, який, як правило, є дійсним протягом одного року, якщо з питань безпеки держава-член не обмежить термін його дії.

1.9.5. (М.А.905) Недоліки

(a) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам Part-M, яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам Part-M, яка може знизити стандарт безпеки і ймовірно становить загрозу безпеці польотів.

(c) Після отримання повідомлення про невідповідності згідно зі статтею [М.В.903](#) відповідальна особа або організація, визначені у статті [М.А.201](#), мають розробити план корегуючих дій і вжити коригуючих заходів, які задовольняють компетентний орган, протягом періоду, погодженого із цим органом, включаючи відповідні корегуючі дії для попередження повторення невідповідностей та їх причин.

II (РОЗДІЛ V)

ПРОЦЕДУРА ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

2.1. (ПІДЧАСТИНА А)

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

2.1.1. (М.В.101) Сфера застосування

Цей розділ встановлює адміністративні вимоги, яких має дотримуватися компетентний орган, відповідальний за застосування та дотримання положень [Розділу А](#) цих Правил.

2.1.2. (М.В.102) Компетентний орган

(a) Загальні положення

Держава-член має визначити компетентний орган, до обов'язків якого належать видача, продовження дії, зміна, припинення або анулювання сертифікатів, а також нагляд за підтриманням

льотної придатності. Цей компетентний орган має встановити письмові процедури та створити організаційну структуру.

(b) Ресурси

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

(c) Кваліфікація та навчання

Весь персонал, залучений до діяльності щодо Part-M, має бути відповідно кваліфікований та мати відповідні знання, досвід, початкове навчання та підвищення кваліфікації з метою виконання покладених на нього завдань.

(d) Процедури

Компетентний орган має встановити процедури, які визначають порядок забезпечення відповідності вимогам цих Правил.

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

2.1.3. (М.В.104) Ведення записів

(a) Компетентний орган має запровадити систему ведення записів, яка забезпечує відповідне відстеження процесу видачі, продовження дії, зміни, припинення або анулювання кожного сертифіката.

(b) Записи для здійснення нагляду за діяльністю схвалених Part-M організацій повинні містити такі відомості:

1. заявку про видачу схвалення організації;
2. сертифікат про схвалення організації, включаючи будь-які зміни до нього;
3. копію програми аудитів, що визначає дату, коли необхідно провести аудит, і дату, коли аудити було проведено;
4. записи компетентного органу про постійне здійснення нагляду, включаючи всі записи про аудити;
5. копії всього відповідного листування;
6. докладні відомості про будь-які заходи щодо винятків та застосованих санкцій;
7. будь-який звіт від інших компетентних органів стосовно нагляду за організацією;
8. керівництво організації або інструкція, а також зміни до них;
9. копію будь-якого іншого документа, безпосередньо схваленого компетентним органом.

(c) Строк зберігання записів, передбачених параграфом (b) цієї статті, має становити щонайменше чотири роки.

(d) Мінімальний перелік записів для здійснення нагляду за кожним ПС має містити копії:

1. сертифіката льотної придатності ПС,
2. сертифікатів перегляду льотної придатності,
3. рекомендацій організації, що передбачені [Підчастиною G Розділу А](#),
4. звітів про результати переглядів льотної придатності, проведених безпосередньо державою-членом,
5. всього відповідного листування, що стосується ПС,
6. докладних відомостей про будь-які заходи щодо винятків та застосованих санкцій,
7. будь-яких документів, схвалених компетентним органом відповідно до цих Правил або EU-OPS додатка до Регламенту (ЄК) № 3922/91.

(e) Записи, що визначені у параграфі (d) цієї статті, мають зберігатися протягом двох років після виводу ПС з експлуатації.

(f) Усі записи, що визначені у статті М.В.104, мають бути надані на вимогу іншої держави-члена чи Агентства.

2.1.4. (М.В.105) Взаємний обмін інформацією

(a) З метою сприяння підвищенню рівня безпеки компетентні органи приймають участь у взаємному обміні всією необхідною інформацією відповідно до статті 11 базового Регламенту.

(b) Без упередження компетенції держав-членів у разі виникнення потенційної загрози безпеці, що стосується декількох держав-членів, відповідні компетентні органи мають сприяти одне одному щодо вживання необхідних заходів з нагляду.

2.2. (ПІДЧАСТИНА В)

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

2.2.1. (М.В.201) Розподіл обов'язків

Компетентні органи, зазначені у статті М.1, забезпечують проведення інспекцій та перевірок з метою підтвердження відповідності вимогам цих Правил.

2.3. (ПІДЧАСТИНА С)

ПІДТРИМАННЯ ЛЬотної ПРИДАТНОСТІ

2.3.1. (М.В.301) Програма технічного обслуговування

- (a) Компетентний орган має перевіряти відповідність програми ТО вимогам статті [М.А.302](#).
- (b) Якщо інше не передбачено у статті М.А.302(с), програма ТО та зміни до неї мають бути схвалені безпосередньо компетентним органом.
- (c) У разі непрямого схвалення програми ТО процедура має бути схвалена компетентним органом через керівництво з управління підтриманням льотної придатності.
- (d) З метою схвалення програми ТО відповідно до параграфу (b) цієї статті компетентний орган повинен мати доступ до всіх даних, визначених параграфами (d), (e) та (f) статті М.А.302.

2.3.2. (М.В.302) Винятки

Компетентний орган має записувати та зберігати всі винятки, які були надані відповідно до статті 14(4) базового Регламенту.

2.3.3. (М.В.303) Моніторинг підтримання льотної придатності повітряних суден

- (a) Компетентний орган має розробити програму інспекцій з метою нагляду за станом льотної придатності флоту ПС, внесених до його реєстру.
- (b) Програма інспекцій має включати вибіркові інспекції ПС.
- (c) Програма має бути розроблена з урахуванням кількості внесених до реєстру ПС, місцевих знань і досвіду проведених наглядів.
- (d) Інспекції екземплярів ПС мають зосереджуватися на низці складових, що становлять основний ризик для льотної придатності, та виявляти будь-які недоліки. Крім того, компетентний орган має аналізувати кожний недолік з метою визначення його причини.
- (e) Усі недоліки мають бути викладені у письмовій формі та надаватися особі чи організації, що є відповідальною згідно зі статтею [М.А.201](#).
- (f) Компетентний орган фіксує всі недоліки, заходи щодо усунення недоліків та рекомендації.
- (g) Якщо під час проведення інспектування ПС виявлено факт невідповідності вимогам Part-M, компетентний орган має вжити заходів, що передбачені статтею [М.В.903](#).
- (h) Якщо основною причиною недоліку є невідповідність вимогам будь-якої підчастини цих Правил або інших правил, необхідно вжити заходів щодо усунення недоліку, як визначено у відповідних правилах.
- (i) З метою полегшення відповідних санкцій компетентні органи мають обмінюватися інформацією про невідповідності, виявлені відповідно до параграфу (h) цієї статті.

2.3.4. (М.В.304) Анулювання, припинення та обмеження

Компетентний орган:

- (a) припиняє дію сертифіката перегляду льотної придатності за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози для безпеки, або
- (b) припиняє дію, відкликає або обмежує сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до параграфу (g) статті М.В.303.

2.4. (ПІДЧАСТИНА D)

СТАНДАРТИ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

(розробляється у разі необхідності)

2.5. (ПІДЧАСТИНА E)

КОМПОНЕНТИ

(розробляється у разі необхідності)

2.6. (ПІДЧАСТИНА F)

ОРГАНІЗАЦІЯ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

2.6.1. (М.В.601) Заявка

Якщо виробничі приміщення та площі з ТО розташовані на території більше ніж однієї держави-члена, перевірки та постійний нагляд за схваленням мають здійснюватися спільно з визначеними компетентними органами держав-членів, на території яких розташовані інші виробничі приміщення та площі для забезпечення ТО.

2.6.2. (М.В.602) Первинне схвалення

- (a) Для встановлення відповідності вимогам параграфів (a) та (b) статті [М.А.606](#) цих Правил компетентний орган підтверджує заявникові у письмовому вигляді погодження персоналу, зазначеного в параграфах (a) та (b) статті М.А.606 цих Правил.
- (b) Компетентний орган має перевірити відповідність процедур, зазначених у керівництві організації з ТО, вимогам [Підчастини F Розділу А](#) і впевнитись у наявності підпису відповідального керівника на заяві про зобов'язання.
- (c) Компетентний орган має перевіряти відповідність організації вимогам Підчастини F Розділу А цих Правил.
- (d) Під час перевірки для надання схвалення слід провести зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він/вона повною мірою розуміє значення схвалення та причину для підписання зобов'язань у керівництві організації щодо відповідності процедурам, зазначеним у керівництві.

- (e) Усі недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді і надані організації заявнику.
- (f) Компетентний орган в письмовому вигляді записує усі недоліки, заходи з їх усунення та рекомендації.
- (g) Для отримання первинного схвалення усі недоліки мають бути усунені організацією та їх усунення перевірено компетентним органом до видачі схвалення.

2.6.3. (М.В.603) Видача схвалення

- (a) Компетентний орган має видати заявнику сертифікат схвалення EASA Form 3 ([додаток 5](#) до цих Правил), який включає рейтинги схвалення, коли організація з ТО відповідає застосовним параграфам цих Правил.
- (b) Компетентний орган має вказати умови, що додаються до схвалення у сертифікаті схвалення EASA Form 3.
- (c) Номер схвалення вказується в сертифікаті схвалення EASA Form 3 у спосіб, визначений Агентством.

2.6.4. (М.В.604) Постійний нагляд

- (a) Компетентний орган має зберігати та оновлювати програму, яка містить перелік схвалених відповідно до вимог Підчастини F Розділу А організацій з ТО, що працюють під його наглядом, дати запланованих і проведених аудитів.
- (b) Кожна організація має бути повністю перевірена за період, що не перевищує 24 місяці.
- (c) Усі недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді і надані організації - заявнику.
- (d) Компетентний орган в письмовому вигляді записує усі недоліки, заходи з їх усунення та рекомендації.
- (e) Не менше одного разу на 24 місяці має проводитися зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він належним чином поінформований про основні питання, які виникають під час аудитів.

2.6.5. (М.В.605) Недоліки

- (a) Якщо під час аудитів або за допомогою інших засобів буде виявлено невідповідність вимогам Part-M, компетентний орган має вжити таких заходів:
 - 1. у разі недоліків рівня 1 - вживає негайних заходів з анулювання, обмеження або припинення схвалення організації з ТО в цілому або частково залежно від серйозності недоліків рівня 1, доки організацією не буде вжито ефективних коригуючих заходів;
 - 2. у разі недоліків рівня 2 - визначає період здійснення коригуючих заходів залежно від характеру невідповідності, 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 коригуючих дій.
- (b) У разі неспроможності забезпечити відповідність вимогам протягом визначеного компетентним органом періоду останній вживає заходів із часткового або повного припинення дії наданого організації схвалення.

2.6.6. (М.В.606) Зміни

- (a) Компетентний орган має дотримуватися застосовних елементів первинного схвалення щодо будь-яких змін організації, про які було повідомлено відповідно до статті [М.А.617](#).
- (b) Компетентний орган може встановлювати умови, за якими може працювати схвалена організація з ТО під час таких змін, якщо він не визначить, що схвалення має бути припинено з огляду на характер або ступінь змін.
- (c) Для будь-якої зміни у керівництві організації з ТО:
 - 1. У разі прямого схвалення змін відповідно до статті [М.А.604\(b\)](#) компетентний орган, перш ніж офіційно повідомляти схвалену організацію про схвалення, має здійснити перевірку відповідності визначених у керівництві процедур вимогам цих Правил.
 - 2. У разі використання процедури непрямого схвалення змін відповідно до статті [М.А.604\(c\)](#) компетентний орган має забезпечити:
 - (i) що зміни залишаються незначними, а також
 - (ii) що він зберігає належний контроль за схваленням змін, щоб забезпечити їх відповідність вимогами цих Правил.

2.6.7. (М.В.607) Анулювання, припинення та обмеження схвалення

- Компетентний орган повинен:
- (a) припинити сертифікат схвалення у разі наявності достатніх підстав вважати реальною потенційну загрозу безпеці польотів; або
 - (b) припинити, анулювати або обмежити сертифікат схвалення відповідно до положень статті М.В.605 цих Правил.

2.7. (ПІДЧАСТИНА G)

ОРГАНІЗАЦІЯ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

2.7.1. (М.В.701) Заявка

(а) У випадку комерційних повітряних перевезень компетентний орган має отримати на схвалення разом з початковою заявкою на сертифікат експлуатанта, а якщо застосовно - для схвалення будь-яких заявлених змін, а також стосовно кожного типу ПС, що експлуатуватиметься:

1. керівництво з управління підтриманням льотної придатності;
2. програми ТО ПС експлуатанта;
3. технічний бортовий журнал ПС;
4. у відповідних випадках - технічні умови договорів з ТО, що укладені між експлуатантом і схваленою організацією з ТО відповідно до вимог Part-145.

(б) Якщо виробничі приміщення та площі розташовані на території більше ніж однієї держави-члена, перевірки та постійний нагляд за схваленням мають здійснюватися спільно з визначеними компетентними органами держав-членів, на території яких розташовані інші виробничі приміщення та площі.

2.7.2. (М.В.702) Первинне схвалення

(а) Для встановлення відповідності вимогам параграфів (а), (с) і (d) статті [М.А.706](#) та статті [М.А.707](#) цих Правил компетентний орган підтверджує заявникові у письмовому вигляді погодження персоналу, зазначеного в параграфах (а), (с) і (d) статті М.А.706 та статті М.А.707 цих Правил.

(б) Компетентний орган має перевірити відповідність процедур, зазначених в керівництві з управління підтриманням льотної придатності, вимогам [Підчастини G Розділу А Part-M](#) і впевнитись у наявності підпису відповідального керівника на заяві про зобов'язання.

(с) Компетентний орган має перевіряти відповідність організації вимогам Підчастини G Розділу А.

(d) Під час перевірки для надання схвалення слід провести зустріч з відповідальним керівником, щоб переконатися, що він повною мірою розуміє значення схвалення та причину для підписання зобов'язань у керівництві організації щодо відповідності процедурам, зазначеним у керівництві з управління підтриманням льотної придатності.

(е) Усі недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді і надані організації-заявнику.

(f) Компетентний орган в письмовому вигляді записує усі недоліки, заходи з їх усунення та рекомендації.

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

2.7.3. (М.В.703) Видача схвалення

(а) Компетентний орган має видати заявнику сертифікат схвалення EASA Form 14 ([додаток 6](#) до цих Правил), який включає межі схвалення, коли організація з управління підтриманням льотної придатності відповідає вимогам цих Правил.

(б) Компетентний орган має вказати умови дії схвалення у сертифікаті схвалення EASA Form 14.

(с) Номер схвалення вказується в сертифікаті схвалення EASA Form 14 у спосіб, визначений Агентством.

(d) У випадку комерційних повітряних перевезень, наведених у EASA Form 14, інформація вноситься до сертифіката експлуатанта.

2.7.4. (М.В.704) Постійний нагляд

(а) Компетентний орган має зберігати та оновлювати програму, яка містить перелік схвалених відповідно до вимог [Підчастини G Розділу А](#) організацій з управління підтриманням льотної придатності, що працюють під його наглядом, дати запланованих і проведених аудитів.

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

(с) Один раз на 24 місяці має здійснюватися інспектування відповідних ПС, що знаходяться під контролем організації, схваленої відповідно до [Підчастини G Розділу В](#). Обсяг перевірки визначається компетентним органом за результатами попередніх аудитів і раніше проведених інспекцій.

(d) Усі недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді і надані організації-заявнику.

(е) Компетентний орган в письмовому вигляді має записувати усі недоліки, заходи з їх усунення та рекомендації.

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

2.7.5. (М.В.705) Недоліки

(а) Якщо під час аудитів або за допомогою інших засобів буде виявлено невідповідність вимогам Part-M, компетентний орган має вжити таких заходів:

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

2. у разі недоліків рівня 2 - визначає період здійснення коригуючих заходів залежно від характеру невідповідності, 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 коригуючих дій.

(b) У разі неспроможності забезпечити відповідність вимогам протягом визначеного компетентним органом періоду останній вживає заходів із обмеження або припинення дії наданого організації схвалення.

2.7.6. (М.В.706) Зміни

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

(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 припинено з огляду на характер або ступінь змін.

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

1. У разі прямого схвалення змін відповідно до статті [М.А.704\(b\)](#) компетентний орган, перш ніж офіційно повідомляти схвалену організацію про схвалення, має перевірити відповідність визначених у керівництві процедур вимогам цих Правил.

2. У разі використання процедури непрямого схвалення змін відповідно до статті [М.А.704\(c\)](#) компетентний орган має забезпечити:

(i) що зміни залишаються незначними,

(ii) що він зберігає належний контроль за схваленням змін, щоб забезпечити їх відповідність вимогам цих Правил.

2.7.7. (М.В.707) Анулювання, припинення та обмеження схвалення

Компетентний орган повинен:

(a) припинити сертифікат схвалення у разі наявності достатніх підстав вважати реальною потенційну загрозу безпеці польотів; або

(b) припинити, анулювати або обмежити сертифікат схвалення відповідно до положень статті М.В.705 цих Правил.

2.8. (ПІДЧАСТИНА Н)

СЕРТИФІКАТ ПЕРЕДАЧІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ (CRS)

(розробляється у разі необхідності)

2.9. (ПІДЧАСТИНА І)

СЕРТИФІКАТ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬотної ПРИДАТНОСТІ

2.9.1. (М.В.901) Оцінка рекомендацій

Після отримання заявки та відповідної рекомендації щодо сертифіката перегляду льотної придатності відповідно до статті [М.А.901](#):

1. Відповідний кваліфікований персонал компетентного органу має перевірити наявність у заяві про відповідність, що міститься у рекомендації, що повний перегляд льотної придатності відповідно до статті [М.А.710](#) було виконано.

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

2.9.2. (М.В.902) Перегляд льотної придатності компетентним органом

(a) У разі проведення компетентним органом перегляду льотної придатності та видачі [сертифіката перегляду льотної придатності EASA Form 15a](#) (додаток 3 до цих Правил) компетентний орган має здійснювати перегляд льотної придатності відповідно до вимог статті М.А.710.

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

1. Для всіх ПС, що використовуються для комерційних повітряних перевезень, та ПС з максимальною злітною масою більше 2730 кг, за винятком аеростатів, цей персонал повинен мати:

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

(b) відповідне свідоцтво, передбачене Part-66, або визнане національними правилами свідоцтво персоналу з ТО ПС відповідної категорії (якщо Part-66 відноситься до національних правил), або авіаційну освіту чи її національний еквівалент, та

(c) формальне авіаційне навчання з ТО, та

(d) обіймати посаду з відповідними обов'язками.

Незважаючи на параграфи з (a) до (d) цієї статті, вимоги, викладені в статті М.В.902(b)1(b), можуть бути замінені п'ятирічним досвідом роботи у сфері підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у статті [М.А.902\(b\)1\(a\)](#).

2. Для ПС, що не використовуються у комерційних повітряних перевезеннях і мають максимальну злітну масу 2730 кг і менше, та для аеростатів цей персонал повинен мати:

(a) щонайменше три роки досвіду з підтримання льотної придатності,
(b) відповідне свідоцтво, передбачене Part-66, або визнане національними правилами свідоцтво персоналу з ТО ПС відповідної категорії (якщо Part-66 відноситься до національних правил), або авіаційну освіту чи її національний еквівалент,

(c) відповідне авіаційне навчання з ТО,

(d) обіймати посаду з відповідними обов'язками.

Незважаючи на параграфи з (a) до (d), вимоги, показані в статті M.V.902(b)2(b), можуть бути замінені чотирирічним досвідом роботи у сфері підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у статті M.A.902(b)2(a).

(c) Компетентний орган має вести записи про весь персонал з перегляду льотної придатності, в яких мають зазначатися докладні відомості про будь-яку відповідну кваліфікацію, а також стислі дані щодо відповідного досвіду з управління підтриманням льотної придатності та відомості про проходження навчання.

(d) При проведенні перегляду льотної придатності компетентний орган повинен мати доступ до відповідних даних, що визначені у статтях [M.A.305](#), [M.A.306](#) та [M.A.401](#).

(e) Персонал з перегляду льотної придатності видає Form 15a після успішного завершення перегляду льотної придатності.

2.9.3. (M.V.903) Недоліки

Якщо під час аудитів або за допомогою інших засобів буде виявлено невідповідність вимогам Part-M, компетентний орган має вжити таких заходів:

1. у разі недоліків рівня 1 - має вживати негайних корегуючих заходів перед польотом та негайні дії мають бути вжиті перед тим, як компетентний орган анулює або припинить сертифікат перегляду льотної придатності;

2. у разі недоліків рівня 2 - визначає період здійснення коригуючих заходів залежно від характеру невідповідності.

Заступник Міністра - керівник апарату	В. Корнієнко
--	---------------------

	Додаток 1 до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)
--	--

Доповнення I ДОГОВІР

з підтримання льотної придатності

1. У разі укладення власником відповідно до статті [M.A.201](#) договору з організацією з підтримання льотної придатності, що схвалена відповідно до вимог [Підчастини G Розділу A](#), про виконання завдань з управління підтриманням льотної придатності на вимогу компетентного органу власник має надіслати копію такого договору компетентному органу держави-члена, яка є державою реєстрації, після підписання цього договору обома сторонами.

2. Договір має розроблятися з урахуванням вимог Part-M і має визначати зобов'язання його сторін, що підписали договір, стосовно підтримання льотної придатності ПС.

3. Договір має включати такі відомості:

реєстрація ПС,

тип ПС,

серійний номер ПС,

ім'я власника чи зареєстрованого орендаря ПС або відомості про компанію, включаючи адресу,

відомості про організацію з підтримання льотної придатності, що схвалена відповідно до вимог [Підчастини G Розділу A](#), включаючи адресу.

4. У договорі має бути зазначено таке:

"Власник доручає схваленій організації здійснювати управління підтриманням льотної придатності ПС, розробляти програму ТО, що має бути схвалена органом з питань льотної придатності у державі-члені, у якій зареєстровано ПС, а також організувати ТО ПС відповідно до зазначеної програми ТО у схваленій організації з ТО.

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

Власник засвідчує та запевняє, що вся надана схваленій організації інформація щодо підтримання льотної придатності ПС є та залишатиметься точною та що ПС не буде змінюватися без попереднього погодження схваленної організації.

У разі будь-якого порушення умов цього договору будь-якою із сторін договір анулюється. У такому разі власник забезпечує виконання будь-якого завдання, пов'язаного з підтриманням льотної придатності ПС, і зобов'язується протягом двох повних тижнів повідомити про це компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації."

5. У разі укладення власником відповідно до статті [М.А.201](#) договору з організацією з підтримання льотної придатності, що схвалена відповідно до вимог [Підчастини G Розділу А](#), обов'язки між сторонами розподіляються таким чином:

5.1. Обов'язки схваленної організації:

1. обсяг схвалення включає відповідний тип ПС;
2. дотримуватися наведених нижче умов підтримання льотної придатності ПС:
 - (a) розробляти програму ТО ПС, включно з будь-якою програмою надійності, якщо застосовно;
 - (b) зазначати завдання з ТО (у програмі ТО), що можуть бути виконані пілотом-власником відповідно до статті [М.А.803\(с\)](#);
 - (c) організувати схвалення програми ТО ПС;
 - (d) надавати власнику копію програми ТО ПС після схвалення;
 - (e) організувати перехідну інспекцію ПС з попередньої програми ТО;
 - (f) організувати виконання усіх робіт з ТО схваленою організацією з ТО;
 - (g) організувати виконання всіх застосовних директив з льотної придатності;
 - (h) організувати усунення схваленою організацією з ТО всіх дефектів, виявлених під час проведення планового ТО, перегляду льотної придатності або тих, про які повідомить власник;
 - (i) здійснювати координацію планового ТО, виконання директив з льотної придатності, заміни частин з обмеженим ресурсом та виконання вимог щодо інспекцій компонентів;
 - (j) кожного разу повідомляти власника, коли ПС необхідно передати схваленій організації з ТО;
 - (k) вести всі технічні записи;
 - (l) зберігати всі технічні записи;
3. організувати схвалення будь-якої модифікації ПС відповідно до вимог Part-21, перш ніж її буде виконано;
4. організувати схвалення будь-якого ремонту ПС 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 ПС схваленій організації з ТО на вимогу цієї схваленної організації;
6. повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про кожний випадок порушення умов цього договору;
7. виконувати, у разі необхідності, перегляд льотної придатності ПС та видавати сертифікат перегляду льотної придатності ПС або складати рекомендацію компетентному органу держави-члена, що є державою реєстрації;
8. протягом 10 днів надсилати копію будь-якого виданого чи продовженого сертифіката перегляду льотної придатності ПС компетентному органу держави-члена, що є державою реєстрації;
9. надавати всі звіти про дефекти, передбачені застосовними правилами;
10. повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про розірвання цього договору будь-якою з його сторін.

5.2. Обов'язки власника:

1. мати загальне розуміння схваленної програми ТО;
2. мати загальне розуміння цих Правил;
3. передавати ПС схваленій організації з ТО, погоджене із схваленою організацією, у відповідний термін за запитом схваленної організації;
4. не робити модифікації ПС без попередньої консультації із схваленою організацією;
5. повідомляти схваленою організацією про всі роботи з ТО, що були виконані, як виняток, без відома та не під контролем схваленної організації;
6. повідомляти схваленою організацією через бортовий журнал про всі дефекти, виявлені під час експлуатації;
7. повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про розірвання цього договору будь-якою з його сторін;
8. повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, та схваленою організацією про продаж ПС;
9. надавати всі звіти про дефекти, передбачені застосовними правилами;

10. регулярно інформувати схвалену організацію щодо льотних годин та будь-яких інших даних щодо експлуатації, що стосуються ПС, за домовленістю із схваленою організацією;

11. вносити сертифікат передачі до експлуатації до бортового журналу, як зазначено у статті [M.A.803\(d\)](#), при виконанні ТО пілотом-власником без перевищення обмежень переліку завдань з ТО, як зазначено у схваленій програмі ТО відповідно до статті [M.A.803\(c\)](#);

12. інформувати схвалену організацію з управління підтриманням льотної придатності, що відповідає за управління підтриманням льотної придатності ПС, не пізніше ніж протягом 30 днів після виконання пілотом-власником будь-якого завдання з ТО відповідно до статті [M.A.305\(a\)](#).

	Додаток 2 до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)
--	--

Доповнення II
СЕРТИФІКАТ

дозволеної передачі Форма 1 EASA (EASA Form 1)

Ці інструкції пов'язані тільки з використанням EASA Form 1 для технічного обслуговування. Слід звернути увагу на Доповнення I до Part-21, яке описує використання EASA Form 1 для цілей виробництва.

1. ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ

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

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

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

1.4. Сертифікат не є документом для постачання або відвантаження.

1.5. Повітряне судно не може бути передано 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 наведеному формату, включаючи номери блоків та розміщення блоків. Однак розмір кожного блоку може різнитися залежно від застосування, але таким чином, 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 та чітким. У разі сумніву слід порадитися з компетентною владою.

2.3. Заява про відповідальність користувача/установлювача може бути розміщена на будь-якій стороні сертифіката.

2.4. Весь надрукований текст має бути чітким та розбірливим для читання без труднощів.

2.5. Сертифікат може бути у вигляді друкованого бланка або згенерований на комп'ютері, але у будь-якому випадку всі контури та символи мають бути чіткими та розбірливими, у відповідності 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 машинці/комп'ютері або написана від руки друкованими літерами та має бути розбірливою для читання.

2.8. Кількість скорочень має бути зведена до мінімуму для кращого розуміння.

2.9. Вільне місце на зворотній стороні сертифіката може використовуватися особою, що його видає, для будь-якої додаткової інформації, але вона не повинна містити будь-які сертифікаційні заяви. При будь-якому використанні зворотної сторони сертифіката необхідно надавати посилання у відповідному блоці на лицьовій стороні 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) в сертифікаті, він повинен письмово повідомити про неї (них) особу, яка видала сертифікат. Особа, яка видала сертифікат, може видати новий сертифікат, якщо можливо 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. Новий сертифікат не визначає наявний стан виробу, а має посилатися на попередній сертифікат у блоці 12 у вигляді такої заяви: “Цим сертифікатом виправляється помилка (помилки) в блоці [наводиться номер виправленого блоку] сертифіката [наводиться оригінальний порядковий номер], датованого [наводиться дата попередньої видачі], та не визначає відповідність/стан/передачу до експлуатації”. Обидва сертифікати мають зберігатися відповідно до строків зберігання первинного сертифіката.

5. ЗАПОВНЕННЯ СЕРТИФІКАТА ОСОБОЮ, ЯКА ЙОГО ВИДАЄ

Блок 1. Схвалення компетентним органом/Країною

Назва компетентного органу та країни, під юрисдикцією якої цей сертифікат виданий. Якщо компетентним органом є Агенство, лише «EASA» повинно бути зазначено.

Блок 2. Заголовок Форми 1 EASA (EASA Form 1)

“AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE
EASA FORM 1”
«СЕРТИФІКАТ ДОЗВОЛЕНОЇ ПЕРЕДАЧІ
Форма 1 EASA»

Блок 3. Порядковий номер форми

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

Блок 4. Найменування та місцезнаходження організації

Введіть повну назву та адресу схваленої організації (див. EASA Form 3), пов'язаної з роботами, які містяться у цьому сертифікаті. Логотип і т.п. організації можна використовувати, якщо їх можна розмістити в межах блоку.

Блок 5. Замовлення/Контракт /Рахунок

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

Блок 6. Виріб

Введіть надані організацією номери виробів, якщо їх більше одного. Цей блок дозволяє перехресні посилання на «Примітки» в блоці 12.

Блок 7. Опис

Введіть назву 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 - АММ), Сервісний бюлетень (Service Bulletin - SB), Керівництво з технічного обслуговування компонента (Component Maintenance Manual - СММ)).

Блок 8. Номер за кресленням

Введіть номер, який наноситься на виріб або зазначається на ярлику чи упаковці. Для двигуна або повітряного гвинта може використовуватися позначення типу.

Блок 9. Кількість

Зазначте кількість виробів.

Блок 10. Серійний номер

Введіть серійний номер виробу, якщо того вимагають правила. Додатково будь-який інший серійний номер, що не вимагається правилами, також може бути зазначений. Якщо серійний номер виробу відсутній, введіть «N/A».

Блок 11. Статус/робота

Далі описано інформацію, що може бути введена до блоку 11. Введіть тільки один з цих термінів. Коли 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 знаходиться у повній відповідності зі всіма допусками обслуговування, які вказані у сертифікаті типу його утримувачем, або інструкціями виробників обладнання для підтримання льотної придатності, або даними, які схвалені або прийняті компетентним органом. Виріб буде, як мінімум, демонтований, очищений, перевірений, відновлений за необхідності, повторно зібраний та випробуваний відповідно до вищевказаних даних.

(ii) Відремонтовано. Виправлення дефекту, використовуючи застосовні стандарти (*).

- (iii) Проінспектовано/Перевірено. Огляд, вимірювання і т.п. відповідно до застосовного стандарту (*) (наприклад, візуальний огляд, перевірка на працездатність, стендові випробування і т.п.).
- (iv) Модифіковано. Зміна виробу для приведення у відповідність до відповідного стандарту (*).

Блок 12. Примітки

Опишіть роботу, визначену у блоці 11, безпосередньо або шляхом посилання на відповідну документацію, яка необхідна користувачу чи установлювачу для визначення льотної придатності виробу (виробів) стосовно виду роботи, що підлягає сертифікації. У разі необхідності можна використати окремий аркуш з посиланнями на EASA Form 1. Кожна заява повинна чітко визначати, якого виробу (виробів), що зазначені в блоці 6, вона стосується

(*) Застосовний стандарт означає стандарт виробництва/проекування/технічного обслуговування/якості, схвалений компетентним органом. Застосовний стандарт має бути описаний у блоці 12.

Нижче наведено деякі приклади інформації, що може бути введена до блоку 12:

- (i) Данні про ТО, включаючи стан ревізії та номер.
- (ii) Відповідність директивам льотної придатності або сервісним бюлетеням.
- (iii) Виконані ремонти.
- (iv) Виконані модифікації.
- (v) Установлені змінні частини.
- (vi) Статус компонентів з обмеженим ресурсом та строком служби.
- (vii) Відхилення від замовлених робіт.
- (viii) Заява про передачу до експлуатації, що відповідає вимогам з ТО іноземних компетентних органів.
- (ix) Інформація, необхідна для підтримки при транспортуванні, яка пов'язана з зберіганням або складанням після доставки.

(x) Для організацій з ТО, схвалених відповідно до вимог Підрозділу F Part M, заява у сертифікаті передачі до експлуатації компонента має посилання на статтю [М.А.613](#):

«Засвідчує, що, якщо інше не визначено в цьому блоці, робота, зазначена у блоці 11 та описана в цьому блоці, була завершена відповідно до вимог [Розділу А Підчастини F Part-M](#) та виріб, що має відношення до цієї роботи, є придатним для передачі до експлуатації. Це не є передачею до експлуатації в межах Part-145.

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

Блоки 13а-13е

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

Блок 14а

Позначте відповідне вікно (вікна), вказуючи, які правила відносяться до завершеної роботи. Якщо вікно «Інші правила, що зазначені в блоці 12» має позначку, тоді інші правила органу з питань льотної придатності мають бути ідентифіковані в блоці 12. Як мінімум один блок має бути позначений, або обидва, якщо застосовно.

Для всього обсягу ТО, виконаного організаціями з ТО, схваленими відповідно до вимог Розділу А Підчастини F Part-M, вікно «інші правила, встановлені у блоці 12» повинно бути позначено та у Сертифікаті передачі до експлуатації відповідна заява зроблена у блоці 12. У випадку, коли сертифікаційна заява «якщо інше не визначено в цьому блоці» має мету звернутися до таких випадків:

- (a) Випадок, коли ТО не може бути завершено.
- (b) Випадок, коли ТО відхиляється від стандарту, що вимагається Part-M.
- (c) Випадок, коли ТО виконувалось відповідно до вимог інших, ніж визначені в Part-145. Блок 12 повинен чітко визначати відповідні національні правила.

Блок 14b. Підпис уповноваженої особи

Це місце повинно бути заповнено підписом уповноваженої особи. Тільки особам, які мають особливе повноваження згідно з правилами та політикою компетентного органу, дозволяється підписати цей блок. З метою полегшення ідентифікації, може бути доданий номер уповноваженої особи.

Блок 14с. Номер Схвалення/Повноваження

Введіть номер/реєстраційний код сертифіката/повноваження. Цей номер або реєстраційний код видається компетентним органом.

Блок 14d. Прізвище

Введіть прізвище особи, що підписалась у Блоці 14b.

Блок 14є. Дата

Введіть дату, коли блок 14b було підписано, дата повинна бути у форматі (dd (дд) = 2 цифри дня, mmm (ммм) = перші 3 літери назви місяця, уууу (рррр) = 4 цифри року).

Відповідальність користувача/установлювача

Розмістіть наступну заяву на сертифікаті, щоб повідомити кінцевих користувачів, що вони не звільняються від відповідальності щодо встановлення та використання будь-якого виробу, яка супроводжується цією формою:

«Цей сертифікат не надає автоматично повноваження на встановлення виробу (виробів). Якщо користувач/установлювач виконує роботи відповідно до правил органу з питань льотної придатності іншого, ніж зазначений в блоці 1, важливо, щоб користувач/установлювач забезпечив прийняття його/її органом з питань льотної придатності виробів від органу з питань льотної придатності, який зазначений в блоці 1. Заяви, що містяться в блоках 13а та 14а, не є сертифікацією установа. У всіх випадках записи про технічне обслуговування повинні включати сертифікацію установа, що видана користувачем/установлювачем згідно з національними правилами до виконання повітряним судном польоту.».

[СЕРТИФІКАТ ДОЗВОЛЕНОЇ ПЕРЕДАЧІ](#)

[Форма 1 EASA](#)

	Додаток 3 до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)
--	--

Доповнення III

[СЕРТИФІКАТ](#)

[перегляду льотної придатності - Форма 15 EASA \(EASA Form 15\)](#)

	Додаток 4 до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)
--	--

Доповнення IV

СИСТЕМА КЛАСІВ ТА РЕЙТИНГІВ,

що використовуються для схвалення організацій з технічного обслуговування, посилаючись на [Підчастину F Part-M та Part-145](#)

1. За виключенням того, як це визначено в параграфі 12 для невеликих організацій, таблиця в пункті 13 охоплює повний обсяг можливого схвалення організації з ТО відповідно до Підчастини F Part-M та Part-145 в стандартизованій формі. Організація повинна отримати схвалення від одного класу і рейтингу з обмеженнями до всіх класів і рейтингів з обмеженнями.

2. Додатково до таблиці, що зазначена в [пункті 13](#), від схваленої організації з ТО вимагається визначити обсяг робіт в керівництві організації з ТО. Див. також параграф 11.

3. В рамках схвалення класу (класів) та рейтингу (рейтингів), виданих компетентним органом, обсяг робіт, зазначених у керівництві організації з ТО, визначає відповідні обмеження схвалення. Таким чином, дуже важливо, щоб схвалені клас(и) та категорія(ї) і обсяг робіт організації були сумісними.

4. Категорія клас-рейтингу А означає, що схвалена організація з ТО може виконувати ТО ПС та будь-якого його компонента (включаючи двигуни/ДСУ) відповідно до даних з ТО ПС або, якщо погоджено компетентним органом, відповідно до даних з ТО компонента, тільки якщо такі компоненти встановлені на ПС. Проте схвалена організація з ТО рейтингу А може тимчасово знімати компонент для виконання ТО, щоб поліпшити доступ до цього компонента, за винятком, коли зняття потребує додаткового ТО, не передбаченого умовами цього параграфа. Це повинно бути відображено як контрольна процедура в керівництві організації з ТО та схвалено компетентним органом. Секція обмежень буде визначати обсяг такого ТО, таким чином вказуючи на межі схвалення.

5. Категорія клас-рейтингу В означає, що схвалена організація з ТО може виконувати ТО на невстановленому двигуні/ДСУ та компонентах двигуна/ДСУ відповідно до даних з ТО, якщо це узгоджено компетентним органом, відповідно до даних з ТО компонентів тільки тоді, коли такі компоненти встановлені на двигун/ДСУ. Проте схвалена організація з ТО рейтингу В може тимчасово знімати компонент для виконання ТО, щоб поліпшити доступу до цього компонента, за винятком, коли зняття потребує додаткового ТО, не передбаченого умовами цього параграфа. Секція обмежень буде визначати обсяг такого ТО, таким чином вказуючи на межі схвалення. Схвалена організація з ТО з категорією класу-рейтингу В може також виконувати ТО на встановленому двигуні під час лінійного

або базового ТО відповідно до контрольної процедури, яка викладена в керівництві організації з ТО та схвалена компетентним органом. Обсяг робіт, зазначений у керівництві організації з ТО, має відображати таку діяльність, що дозволена компетентним органом.

6. Категорія клас-рейтингу С означає, що схвалена організація з ТО може виконувати ТО на невідновлених компонентах (за виключенням двигунів та ДСУ), які призначаються для встановлення на ПС чи двигун/ДСУ. Секція обмежень буде визначати обсяг такого ТО, таким чином вказуючи на межі схвалення. Схвалена організація з ТО з категорією класу-рейтингу С може також виконувати ТО на встановленому компоненті під час лінійного або базового ТО або в виробничих приміщеннях ТО двигуна/ДСУ відповідно до контрольної процедури, яка викладена в керівництві організації з ТО та схвалена компетентним органом. Обсяг робіт, зазначений у керівництві організації з ТО, має відображати таку діяльність, що дозволена компетентним органом.

7. Категорія клас-рейтингу D самодостатня і не обов'язково відноситься до конкретних ПС, двигуна чи іншого компонента. D1 рейтинг - неруйнівний контроль (NDT) потрібен тільки для схваленої організації з ТО, яка виконує неруйнівний контроль як специфічне завдання для іншої організації. Схвалена організація з ТО з категорією класу-рейтингу А, В чи С може виконувати неруйнівний контроль на виробках, яким вона виконує ТО, без необхідності схвалення відповідно до класу-рейтингу D1 за умови, що керівництво організації з ТО містить процедури неруйнівного контролю.

8. У випадку схвалення організації з ТО відповідно до Part-145 категорія класу-рейтингу А підрозділяється на "базове" та "лінійне" ТО. Організація з ТО може бути схвалена як на виконання лінійного, так і базового ТО, або на обидва види ТО. Слід зазначити, що підрозділ організації, який виконує лінійне ТО і знаходиться на основній базі, вимагає схвалення на виконання лінійного ТО.

9. Секція "Обмеження" передбачена для того, щоб надати компетентним органам максимальну гнучкість при схваленні конкретної організації. Рейтинги мають бути згадані під час схвалення, тільки коли відповідно обмежені. Таблиця в пункті 13 визначає типи можливих обмежень. Якщо ТО перераховується для кожного класу-рейтингу, то можливо підкреслити завдання з ТО, а не тип ПС, двигуна чи виробника, якщо це є більш необхідним для організації (прикладом може бути встановлення та ТО систем авіоніки). Така згадка в секції обмеження указує, що організація з ТО схвалена, щоб здійснювати ТО і, зокрема, ці специфічні завдання.

10. Коли зроблені посилання на серії, тип та групу в секції обмежень класів А та В, 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 і т.п.; 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 поршнеvim двигуном або поршневі двигуни Lycoming без наддуву тощо.

11. Коли використовується великий перелік можливих робіт, який може зазнавати частих змін, то такі зміни можуть впроваджуватись відповідно до непрямої процедури схвалення, зазначеної в пунктах з [М.А.604\(с\)](#) до [М.А.606\(с\)](#) або 145А.70(с), 145В.40, якщо застосовно.

12. Організація з ТО, в якій працює тільки одна особа, що і планує і виконує все ТО, може мати тільки обмежений обсяг схвалених рейтингів. Максимально можливі обмеження приведені нижче:

Клас	Рейтинг	Обмеження
Клас «Повітряні судна»	Рейтинг А2 «Літаки 5700 кг и нижче»	З поршнеvim двигуном 5700 кг і нижче
Клас «Повітряні судна»	Рейтинг А3 «Вертольоти»	З одним 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
Клас «Спеціальні види робіт»	D1 Неруйнівний контроль	Методи неруйнівного контролю повинні бути перелічені

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

13. Таблиця

Клас	Рейтинг	Обмеження	Базове ТО	Лінійне ТО
ПС	A1 літаки понад 5700 кг	[Рейтинг для організації з ТО, схваленої відповідно до вимог Part-145] [Має вказуватись виробник, група, тип чи серія літака та/або завдання з ТО] <i>Приклад: Airbus A320 Series</i>	(Так/Ні) (Yes/No)	(Так/Ні) (Yes/No)
	A2 літаки 5700 кг і нижче	[Має вказуватись виробник, група, тип чи серія літака та/або завдання з ТО] <i>Приклад: DHC-6 Twin Otter Series</i>	(Так/Ні) (Yes/No)	(Так/Ні) (Yes/No)
	A3 Вертольоти	[Має вказуватись виробник, група, тип чи серія вертольота та/або завдання з ТО] <i>Приклад: Robinson R44</i>	(Так/Ні) (Yes/No)	(Так/Ні) (Yes/No)
	Рейтинг A4 «Повітряні судна, інші ніж A1, A2, A3»	[Має вказуватись тип чи серія літака та/або завдання з ТО]	(Так/Ні) (Yes/No)	(Так/Ні) (Yes/No)
Двигуни	B1 Газотурбінні	[Має вказуватись тип чи серія двигуна та/або завдання з ТО] <i>Приклад: PT6A Series</i>		
	B2 Поршневі	[Має вказуватись виробник, група, тип чи серія двигуна та/або завдання з ТО]		
	B3 ДСУ	[Має вказуватись виробник, тип чи серія двигуна та/або завдання з ТО]		
Компоненти (крім двигунів чи ДСУ в зборі)	S1 Система кондиціонування та наддув	[Має вказуватись тип ПС, або виробник ПС, або виробник компонента, або сам компонент та/або перехресне посилання на перелік робіт, зазначений у керівництві, та/або завдання з ТО] <i>Приклад: PT6A Fuel Control</i>		
	S2 Обладнання автоматичного керування польотом			
	S3 Зв'язкове і пілотажно-навігаційне обладнання			
	S4 Двері - Люки			
	S5 Система електропостачання			
	S6 Обладнання			
	S7 Двигун - ДСУ			
	S8 Система керування ПС			

	C9 Паливна система	
	C10 Гвинти вертольотів	
	C11 Трансмiсія вертольотів	
	C12 Гiдравлiчна система	
	C13 Приладове обладнання	
	C14 Шасi	
	C15 Кисневе обладнання	
	C16 Повiтрянi гвинти	
	C17 Пневматична система	
	C18 Пожежне обладнання Протикригова система Протидощова система	
	C19 Вiкна	
	C20 Деталi конструкцiї	
	C21 Водний баласт	
	C22 Засоби збiльшення тяги	
Спецiалiзованi види обслуговування	D1 Неруйнiвний контроль	[Має вказуватись вiдповiдний NDT метод (методи)]

	Додаток 5 до Правил з пiдтримання льотної придатностi (Part-M)
--	--

Доповнення V
СХВАЛЕННЯ

органiзацiї з технiчного обслуговування, посилаючись на Пiдчастину F Part-M

	Додаток 6 до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)
--	--

Доповнення VI

СХВАЛЕННЯ

організації з управління підтриманням льотної придатності відповідно до Підчастини G Part-M

	Додаток 7 до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)
--	--

Доповнення VII

СКЛАДНІ ЗАВДАННЯ

з технічного обслуговування

До складних завдань з ТО, що зазначені у статтях [M.A.502\(d\)3](#), [M.A.801\(b\)2](#) та [M.A.801\(c\)](#), належать такі:

1. Модифікація, ремонт або заміна шляхом клепання, металізації, ламінування або зварювання будь-яких з наведених нижче частин планера:

- (a) коробчаста балка/лонжерон;
- (b) стрингер крила або елемент хорди;
- (c) лонжерон;
- (d) полиця лонжерона;
- (e) елемент фермової балки/лонжерона;
- (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) підкос крила або хвостового оперення;
- (k) рама кріплення двигуна;
- (l) лонжерон чи планер;
- (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 лижа, за винятком заміни покриття, що забезпечує низький рівень тертя.

2. Модифікація чи ремонт будь-якої з наведених нижче частин:

(a) обшивка ПС чи обшивка поплавка ПС, якщо виконання цієї роботи вимагає використання підставки/опори, фіксатора або стапеля;

(b) обшивка ПС, що знаходиться під навантаженням внаслідок наддування, 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, роги штурвала 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-розтягування, 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 щодо підтримання льотної придатності.

3. Здійснення таких робіт з ТО на поршневому двигуні:

(a) демонтаж з наступним складанням поршневого двигуна, крім випадків, коли

(i) необхідно отримати доступ до блоків поршня/циліндра; або

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

(b) демонтаж з наступним складанням редуктора;

(с) зварювання та паяння стиків, крім незначних зварювальних ремонтних робіт на агрегатах вихлопної системи, що виконуються схваленим або уповноваженим зварювальником, але за винятком заміни компонентів;

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

4. Балансування гвинта, за винятком:

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

(б) динамічного балансування на встановлених гвинтах 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, що вимагає:

(а) спеціалізованих інструментів, обладнання чи виробничих приміщень та площі;

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

	Додаток 8 до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)
--	--

Доповнення VIII

ОБМЕЖЕНЕ ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ, яке виконує пілот-власник

На доповнення до вимог, викладених у Part-M, необхідно дотримуватися таких базових принципів, перш ніж виконувати будь-яке завдання з ТО, за умови виконання ТО пілотом-власником.

(а) Компетентність і відповідальність

1. Пілот-власник завжди є відповідальним за будь-яке ТО, що він виконує.

2. Перш ніж виконувати будь-які завдання з ТО, пілот-власник повинен переконатися, що він достатньо компетентний для виконання завдання. Обов'язок пілотів-власників полягає в тому, щоб ознайомитися із стандартною практикою проведення ТО ПС та з програмою ТО ПС. Якщо пілот-власник не має компетентності для виконання завдання, ця робота не може бути виконана пілотом-власником.

3. Пілот-власник (або його договірна організація з управління підтриманням льотної придатності, зазначена у [Підчастині G Розділу A](#) цих Правил) визначає завдання пілота-власника згідно з основними принципами програми ТО, а також відповідає за забезпечення своєчасного оновлення цього документа.

4. Схвалення програми ТО має бути виконано відповідно до статті [M.A.302](#).

(б) Завдання

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

Пілот-власник не має виконувати завдання з ТО, коли завдання:

1. є критичним з точки зору безпеки, а отже його неправильне виконання суттєво впливатиме на льотну придатність ПС, або є завданням, від якого залежить безпека польоту, як визначено у статті [M.A.402\(a\)](#), та/або;

2. вимагає зняття головних компонентів або головного агрегату, та/або;

3. здійснюється відповідно до директиви з льотної придатності або документа з обмеження льотної придатності (ALI), якщо це спеціально не обумовлюється в директиві льотної придатності або в документі з обмеження льотної придатності, та/або;

4. вимагає використання спеціальних інструментів, відкаліброваних інструментів (за винятком тарированого ключа та обтискного інструменту), та/або;

5. вимагає використання випробувального обладнання або проведення спеціальних випробувань (наприклад, NDT (неруйнівний контроль), випробування систем або експлуатаційні перевірки електронного обладнання), та/або;

6. складається з будь-яких позапланових спеціальних інспекцій (наприклад, перевірка після жорсткої посадки), та/або;

7. впливає на системи, що є важливими для виконання польотів за приладами (IFR), та/або;

8. перелічено у [додатку 7](#) до цих Правил або є завданням з ТО компонента відповідно до статті [M.A.502\(a\)](#), (b), (c) або (d).

Перелічені вище критерії 1-8 не можуть бути замінені менш обмежувальними інструкціями, що визначені у статті [«М.А.302\(d\) Програма технічного обслуговування»](#).

Будь-яке завдання, що визначене у керівництві з виконання польотів, таке як підготовка ПС до польоту (наприклад, монтаж крила планера або передпольотна підготовка), вважається завданнями пілота, а не завданнями з ТО для пілота-власника, а тому не вимагає сертифікат передачі до експлуатації.

(с) Виконання пілотом-власником завдань з ТО і записів

Як визначено у статті [М.А.401](#), дані з ТО мають бути завжди відповідними та доступними для пілота-власника під час виконання ТО. Відповідно до статті [М.А.803\(d\)](#) детальна інформація щодо даних, які пілот-власник використовував при виконанні ТО, повинна бути зазначена у сертифікаті передачі до експлуатації.

Пілот-власник повинен інформувати схвалену організацію з управління підтриманням льотної придатності, яка є відповідальною за підтримання льотної придатності ПС (якщо це застосовне), не пізніше ніж протягом 30 днів після виконання пілотом-власником завдання з ТО відповідно до статті [М.А.305\(a\)](#).