

Додаток V до прийятних методів відповідності (АМС) та керівного матеріалу (GM) до додатка 5 (Part-T) до Авіаційних правил України

Прийятні методи відповідності (АМС) та керівний матеріал (GM) до додатка 5 (Part-T) до Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань»

Зміст

GM T.1 Компетентний орган

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

ПІДЧАСТИНА В – ОBOB'ЯЗКИ

АМС T.A.201(1)(h) Обов'язки

GM T.A.201(1)(j) Обов'язки

АМС1 T.A.201(3) Обов'язки

АМС2 T.A.201(3) Обов'язки

АМС3 T.A.201(3) Обов'язки

ПІДЧАСТИНА Е – ОРГАНІЗАЦІЯ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

GM1 T.A.501 Організація з технічного обслуговування

AMC1 T.A.501(3) Організація з технічного обслуговування

**ПІДЧАСТИНА G – ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЙ З
УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ, СХВАЛЕНИХ
ВІДПОВІДНО ДО ПІДЧАСТИНИ G ДОДАТКА 1 (PART-M)**

AMC T.A.704 Керівництво з управління підтриманням льотної придатності
(SAME)

AMC T.A.706 Вимоги до персоналу

GM T.A.708 Управління підтриманням льотної придатності

AMC T.A.709 Дані для ТО

AMC T.A.711 Привілеї

**РОЗДІЛ В – ДОДАТКОВІ ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ
ОРГАНІВ****ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

AMC T.V.102(3) Компетентний орган

AMC T.V.102(4) Компетентний орган

АМС Т.В.104 Ведення записів

ПІДЧАСТИНА G – ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЙ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ, СХВАЛЕНИХ ВІДПОВІДНО ДО ПІДЧАСТИНИ G ДОДАТКА 1 (PART-M)

АМС Т.В.702 Первинне схвалення

ДОПОВНЕННЯ ДО АМС та GM

Доповнення I до АМС Т.А.704 Керівництво з управління підтриманням льотної придатності (CAME)

Доповнення II до АМС Т.В.702 Форма 13T EASA

GM T.1 Компетентний орган

Підпункт 1(b) Розділу I та пункт 5 Розділу III Авіаційних правил встановлюють застосовність додатка 5 (Part-T) до повітряних суден, зареєстрованих у третій країні, для яких нагляд за безпекою польотів не було передано державі-члену, та які передано на умовах сухого лізингу авіаперевізнику.

Це означає, що положення Part-T не застосовуються до повітряних суден, зареєстрованих у третій країні, щодо яких їх нагляд за безпекою польотів був переданий державі-члену. У такому випадку, підпункт 1(a)(ii) Розділу I встановлює, що застосовуються положення Part-M.

Умови схвалення сухого лізингу визначені в ORO.AOC.110.

РОЗДІЛ А – ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

ПІДЧАСТИНА В – ОБОВ’ЯЗКИ

АМС Т.А.201(1)(h) Обов’язки

ПЕРЕДПОЛЬОТНИЙ ОГЛЯД

Вміст передпольотного огляду зазначений в АМС М.А.301(1).

GM Т.А.201(1)(j) Обов’язки

ЗАПИСИ

Записи повинні містити всю необхідну інформацію, щоб дозволити САМО та компетентному органу чітко встановити льотнопридатний стан повітряного судна протягом усього періоду лізингу.

АМС1 Т.А.201(3) Обов’язки

ОРГАНІЗАЦІЯ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

1. САМО є відповідальною за льотнопридатний стан повітряного судна, для якого вона виконує управління підтриманням льотної придатності; таким чином, перед виконанням запланованого польоту слід переконатися, що все необхідне технічне обслуговування було належним чином виконано організацією з технічного обслуговування.

2. САМО має впровадити процес перевірки відповідності організації з технічного обслуговування застосовним вимогам Підчастини Е.

АМС2 Т.А.201(3) Обов'язки

ДОГОВІР

1. Договір між САМО та організацією(ями) з технічного обслуговування має детально визначати обов'язки та роботи, які виконуються кожною стороною.

2. Як специфікація робіт, так і розподіл обов'язків мають бути чіткими, однозначними та достатньо деталізованими для гарантування того, що між зацікавленими сторонами не виникає непорозумінь, які можуть призвести до ситуації, коли робота, яка впливає на льотну придатність або придатність до експлуатації повітряного судна, не виконана або не буде виконана належним чином. Доповнення XI до АМС М.А.708(с) надає додаткові дані щодо змісту договору.

3. САМО має розглянути можливість перевірки на виробничих приміщеннях та площах з технічного обслуговування будь-якого аспекту договірних робіт з метою виконання своїх обов'язків за льотну придатність повітряного судна протягом періоду дії договору.

АМС3 Т.А.201(3) Обов'язки

ДОГОВІР

Зазвичай договір з організацією з технічного обслуговування має бути укладений на строк лізингу, що не повинен бути більше 7 місяців. Щодо позапланового лінійного технічного обслуговування та технічного обслуговування компонентів, включаючи двигуни, договір може мати форму окремого замовлення на ТО за умови, що обсяг робіт та обов'язки САМО і організації з технічного обслуговування зазначені належним чином.

ПІДЧАСТИНА Е – ОРГАНІЗАЦІЯ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ**GM1 T.A.501 Організація з технічного обслуговування**

САМО має впровадити процес перевірки того, що організація з технічного обслуговування відповідає застосовним вимогам Підчастини Е, одним із вхідних даних до цього процесу може бути те, чи організація з технічного обслуговування є утримувачем схвалення держави реєстрації, виданого відповідно до вимог пункту 8.7 Частини І додатка 6 ІСАО.

AMC1 T.A.501(3) Організація з технічного обслуговування

Система звітування про події має описувати процедури, яких дотримується організація та згідно з якими інформація про відмови, несправності, дефекти та інші події, що призвели або можуть призвести до негативного впливу на підтримання льотної придатності повітряного судна, передається експлуатанту, організації, відповідальній за типову конструкцію такого повітряного судна, та державі реєстрації.

ПІДЧАСТИНА G – ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЙ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬотної ПРИДАТНОСТІ, СХВАЛЕНИХ ВІДПОВІДНО ДО ПІДЧАСТИНИ G ДОДАТКА 1 (PART-M)**AMC T.A.704 Керівництво з управління підтриманням льотної придатності (СAME)**

В доповнення до положень в AMC M.A.704 SAME має надавати додаткову інформацію, яка описує як САМО управляє підтриманням льотної придатності

ПС відповідно до Part-T. Інструкції щодо конкретного змісту знаходяться в Доповненні I до АМС Т.А.704.

АМС Т.А.706 Вимоги до персоналу

1. Достатні знання можуть бути продемонстровані шляхом підготовки або наявності досвіду роботи із застосовними правилами третіх країн або комбінацією підготовки та досвіду.

2. Оцінка компетенції, що вимагається М.А.706(d), має включати знання, необхідні для виконання діяльності відповідно до Part-T.

GM Т.А.708 Управління підтриманням льотної придатності

САМО вже схвалила процедури для виконання управління повітряного судна відповідно до Part-M. Ці процедури можуть бути адаптовані, як необхідно, щоб задовільними вимоги Т.А.708, або САМО може вирішити розробити інші процедури.

АМС Т.А.709 Дані для ТО

Застосовні дані для технічного обслуговування повинні включати ІСА, застосовні до повітряного судна, вимоги, процедури, стандарти та обов'язкову інформацію з безпеки польотів (MSI), видані державою реєстрації, вимоги, процедури, стандарти та MSI, видані Агентством.

Мова застосовних даних для ТО має бути прийнятною для компетентного органу.

АМС Т.А.711 Привілеї

Відповідно до привілеїв, зазначених у М.А.711(a)(3), САМО може укласти договір на виконання завдань з підтримання льотної придатності, що вимагаються Part-T, з іншою організацією, що працює під контролем системи якості САМО та зазначена в сертифікаті схвалення.

РОЗДІЛ В – ДОДАТКОВІ ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ КОМПЕТЕНТНИХ ОРГАНІВ

ПІДЧАСТИНА А – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

АМС Т.В.102(3) Компетентний орган

Персонал повинен мати достатню кваліфікацію та повинен отримати достатню підготовку, як описано в АМС1 М.В.102 та АМС2 М.В.102, та, додатково, персонал повинен мати достатні знання щодо застосовних вимог з льотної придатності третьої країни. Такі знання можуть бути продемонстровані, якщо персонал пройшов підготовку або має досвід роботи із застосовними вимогами з льотної придатності третьої країни або комбінацією підготовки та досвіду роботи.

АМС Т.В.102(4) Компетентний орган

Для впровадження процедур, що вимагаються для відповідності Part-T, компетентний орган може використовувати АМС М.В.102(d). Додатково компетентний орган має впровадити процедури для забезпечення належної координації з державою реєстрації.

АМС Т.В.104 Ведення записів

Для впровадження системи ведення записів компетентний орган може використовувати АМС М.В.104(a) та АМС М.В.104(f).

ПІДЧАСТИНА G – ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЙ З
УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ, СХВАЛЕНИХ
ВІДПОВІДНО ДО ПІДЧАСТИНИ G ДОДАТКА 1 (PART-M)

АМС Т.В.702 Первинне схвалення

1. Для ведення записів проведення аудиту та недоліків повинен використовуватися звіт з аудиту (Форма 13Т EASA). Форма 13Т EASA міститься у Доповненні II до АМС Т.В.702.

2. Якщо організація не схвалена відповідно до Підчастини G Part-M на конкретний тип повітряного судна, організація має подати заявку на внесення змін відповідно до М.А.713 з метою включення цього типу повітряного судна в обсяг схвалення одночасно із подачею заявки на схвалення відповідно до Підчастини G Part-T для управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, зазначених у Т.В.101.

3. Якщо організація вже схвалена відповідно до Підчастини G Part-M для конкретного типу повітряного судна, тоді схвалення на управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, зазначених в Т.В.101, слід розглядати як зміну, що вимагає попереднього схвалення компетентним органом. Схвалення компетентним органом повинно здійснюватися шляхом схвалення запропонованих змін до САМЕ.

Доповнення I до АМС Т.А.704
Прийнятних методів відповідності
(АМС) та керівного матеріалу (GM)
до додатка 5 (Part-T)

ДОПОВНЕННЯ ДО АМС та GM

Доповнення I до АМС Т.А.704 – Керівництво з управління підтриманням льотної придатності (CAME)

У CAME організації з управління підтриманням льотної придатності мають бути внесені зміни з урахуванням наступних елементів:

1. В Частині 0.1 корпоративне зобов'язання відповідального керівника, який заявляє відповідність Part-T:

ЧАСТИНА 0 – ЗАГАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ

0.1. Корпоративне зобов'язання відповідального керівника

В заяві відповідального керівника в керівництві мають міститися наміри, вказані у нижченаведеному підпункті, і фактично ця заява може використовуватися без поправок. Будь-яка зміна, внесена до заяви, не має змінювати її наміри.

«Це керівництво визначає організацію та процедури, на яких базується схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності Joe Bloggs відповідно до Part-M та Part-T.

Ці процедури схвалені підписантом та мають виконуватися, як застосовно, для того, щоб гарантувати, що вся діяльність з підтримання льотної придатності, включаючи технічне обслуговування повітряних суден, управління якими здійснює організація Joe Bloggs, виконується вчасно та відповідно до схваленого стандарту.

Приймається, що ці процедури не перевищують необхідності відповідати будь-яким новим або зміненим правилам, що видаються Агентством або

компетентним органом час від часу, коли ці нові або змінені правила суперечать цим процедурам.

Компетентний орган схвалить цю організацію, доки він переконаний, що процедури виконуються. Зрозуміло, що компетентний орган зберігає право анулювати, обмежити або призупинити схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності, як застосовно, якщо компетентний орган має докази, що процедури не виконуються та стандарти не підтримуються.

У випадку авіаперевізників, анулювання або призупинення схвалення організації з управління підтриманням льотною придатністю призведе до втрати чинності АОС.»

2. У пункті с) Частини 0.2 «Обсяг робіт – повітряні судна під управлінням»:

0.2. Загальна інформація

с) Обсяг робіт – повітряні судна під управлінням

Цей підпункт має зазначати обсяг робіт, на який схвалено САМО. Це включає тип/серії повітряних суден, реєстраційні дані повітряних суден, власника/експлуатанта, посилання на договір, державу реєстрації САМО, схваленої відповідно до Part-T, тощо. Нижченаведене як приклад:

Тип/серія ПС	Дата включення до обсягу робіт	Програма ТО ПС або 'загальна/ базова' Програма ТО	Реєстраційні дані ПС	Власник/ експлуатант	Посилання на договір САМО	Держава реєстрації Part-T

Для авіаперевізників цей підпункт може містити посилання на експлуатаційні специфікації або керівництво з експлуатації, де перелічені реєстраційні дані повітряних суден.

Залежно від кількості повітряних суден цей підпункт може бути оновлений таким чином:

1) до підпункту вносяться зміни кожного разу, коли повітряне судно видаляється або додається до переліку;

2) до підпункту вносяться зміни кожного разу, коли з переліку видаляється або до нього додається новий тип повітряного судна або значна кількість повітряних суден. У такому випадку підпункт має пояснювати, де можна подивитися поточний перелік повітряних суден, які знаходяться в управлінні організації.

3. Додано нову Частину 6 з метою включення процедур з управління підтриманням льотною придатністю:

ЧАСТИНА 6 – ПРОЦЕДУРИ ПІДТРИМАННЯ ЛЬотної ПРИДАТНОСТІ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН, ЗАЗНАЧЕНИХ В Т.А.101

6.1. УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬотної ПРИДАТНОСТІ

6.1.1. Система записів з підтримання льотної придатності повітряного судна

а) Система записів з підтримання льотної придатності повітряного судна та технічний бортовий журнал повітряного судна.

Цей підпункт має описувати систему, що використовується САМО для управління записами з підтримання льотної придатності повітряного судна.

б) Процедури щодо Переліку мінімального обладнання (MEL)

Цей підпункт має описувати специфічні обов'язки САМО щодо видачі, оновлення, використання та управління MEL, якщо це застосовно до повітряного судна.

6.1.2. Програма технічного обслуговування повітряного судна

Цей підпункт має визначати вимоги держави реєстрації до програми технічного обслуговування та має описувати як впроваджена процедура САМО задовольняє цим вимогам. Ця процедура має стосуватися конкретних обов'язків САМО щодо розробки, оновлення, схвалення або прийняття та управління

програмою технічного обслуговування. Мають бути чітко визначені джерела програми технічного обслуговування та обов'язкові завдання.

6.1.3. Записи про напрацювання та підтримання льотної придатності, обов'язки, зберігання та доступ

а) Записи годин та циклів

Запис годин нальоту та циклів є важливим для планування завдань з технічного обслуговування. Цей підпункт має описувати, як саме САМО має доступ до поточної інформації про години нальоту і цикли та як ця інформація оброблюється організацією.

б) Записи

Цей підпункт має детально описувати тип документів, які мають записуватися, та вимоги до періоду записів для кожного документа. Це може бути наведено у формі таблиці або групи таблиць, які мають містити наступне:

- група документів (якщо необхідно),
- назва документа,
- період зберігання,
- особа, яка є відповідальною за зберігання,
- місце зберігання.

с) Зберігання записів

Цей підпункт має встановлювати засоби для захисту записів від пожежі, повені тощо, а також конкретні процедури, які гарантують, що записи не будуть змінені під час періоду зберігання [особливо це стосується комп'ютерних записів].

д) Передача записів з підтримання льотної придатності

Передача в:

Цей підпункт має описувати процедуру для отримання САМО необхідних записів з підтримання льотної придатності до лізингу повітряного судна та хто є відповідальним за виконання передачі. Записи мають включати застосовний статус відповідності, передачу до експлуатації, дані щодо схвалення та

підтвердження модифікацій та ремонтів, відповідність обов'язковій інформації, тощо.

Передача з:

Цей підпункт має описувати процедуру для передачі записів у разі передачі повітряного судна іншій організації.

Особливо він повинен вказувати, які записи мають бути передані, а також особу, яка є відповідальною за координування (якщо необхідно) передачі.

6.1.4. Виконання та контроль обов'язкової інформації з безпеки польотів (MSI), що видані державою реєстрації та Агентством

Цей підпункт має визначити вимоги щодо MSI, видані державою реєстрації та Агентством. Крім того, він має продемонструвати, що САМО має всеохоплюючу систему управління MSI, включаючи директиви льотної придатності (AD), видані державою реєстрації та Агентством. Він може, наприклад, включати наступні підпункти:

а) Надходження MSI

Цей підпункт має визначати джерела MSI (держава реєстрації, виробник, утримувач сертифіката типу, Агентство).

б) Рішення щодо MSI

Цей підпункт має описувати як та хто виконує аналіз MSI. Він має також описувати процес прийняття рішення у випадку, коли MSI держави реєстрації суперечить MSI, виданій Агентством, або будь-яким вимогам ЄС з льотної придатності та експлуатаційним вимогам ЄС. Цей підпункт має також описувати який тип інформації надається договірній організації з технічного обслуговування для планування та виконання MSI. Він має включати, за необхідності, спеціальну процедуру для управління аварійної MSI.

с) Контроль MSI

Цей підпункт має вказувати як організація забезпечує належне та вчасне виконання всіх застосовних MSI. Це повинне включати систему із замкнутим циклом, яка дозволяє перевірити, що для кожної нової або зміненої MSI та для кожного повітряного судна:

1. MSI не застосовна, або
2. якщо MSI застосовна:
 - MSI ще не виконана, але час для її виконання ще не сплив,
 - MSI виконана та будь-які повторні огляди визначені та виконані.

Це може бути безперервним процесом або може базуватися на планових переглядах.

6.1.5. Модифікації та ремонти

Цей підпункт має описувати вимоги держави реєстрації до модифікацій та ремонтів. Зокрема, процес видачі та схвалення проектних даних для ремонтів та модифікацій, класифікацію ремонтів та модифікацій та специфічні обов'язки САМО стосовно управління та схвалення будь-якої модифікації та ремонту перед їх виконанням.

6.1.6. Звіти про дефекти

а) Аналіз

Цей підпункт має описувати як САМО обробляє звіти про дефекти, надані договірними організаціями з технічного обслуговування. Аналіз цих звітів має враховуватися для розвитку програми технічного обслуговування та політики необов'язкових модифікацій.

б) Зв'язок з утримувачами сертифікатів типу та регулюючими органами

Якщо звіт про дефекти показує, що такий дефект може статися на іншому повітряному судні, необхідно встановити зв'язок з утримувачем сертифіката типу та органом, який видав сертифікат типу, щоб вони могли вжити всіх необхідних заходів.

с) Політика щодо відкладених дефектів

Цей підпункт має описувати вимоги держави реєстрації щодо відкладених дефектів. Такі дефекти, як тріщини та дефекти конструкції, не розглядаються в MEL та переліку відхилень конфігурації (CDL). Однак у певних випадках може виникнути необхідність у відкладенні усунення дефекту. Цей підпункт має встановити процедуру, якій необхідно слідувати, для забезпечення того, що відкладення будь-якого усунення дефекту не призведе до загрози безпеці. Сюди входить відповідний зв'язок з виробником та державою реєстрації.

6.1.7. Програми надійності

Цей підпункт має належним чином описувати управління програмою надійності, якщо вона вимагається. Вона має описувати принаймні наступне:

- обсяг та сфера застосування програми надійності,
- специфічна організаційна структура, обов'язки та відповідальність,
- встановлення даних про надійність,
- аналіз даних про надійність,
- система коригуючих дій (внесення змін до програми технічного обслуговування),
- планові перегляди (зустрічі з надійності за участю компетентного органу).

Цей підпункт може бути поділений, якщо необхідно, наступним чином:

- а) планер,
- б) силова установка,
- с) компонент.

6.1.8. Передпольотні огляди

Цей підпункт має показати як обсяг та визначення передпольотного огляду, який зазвичай виконується екіпажем, узгоджується з обсягом технічного обслуговування, що виконує договірна організація з технічного обслуговування. Він також має продемонструвати відповідність змісту передпольотного огляду та програми технічного обслуговування, коли в них відбуваються зміни.

Нижченаведені підпункти є роз'ясненнями. Хоча ця діяльність зазвичай не виконується персоналом з підтримання льотної придатності, ці підпункти були розміщені тут для забезпечення узгодженості пов'язаних процедур з процедурами щодо діяльності з підтримання льотної придатності.

- a) Підготовка повітряного судна для польоту,
- b) Функція наземного обслуговування за субпідрядом,
- c) Безпека завантаження вантажу та багажу,
- d) Контроль заправки паливом, кількості/якості,
- e) Контроль забруднення снігом, льодом, залишків рідини проти- та/або анти-обледеніння, пилом та піском згідно із схваленим стандартом.

6.1.9. Зважування повітряного судна

Цей підпункт має зазначати, в яких випадках повітряне судно необхідно зважувати, враховуючи експлуатаційні вимоги ЄС та вимоги держави реєстрації. Зважування може також вимагатися після головної модифікації. Цей підпункт має описувати хто виконує зважування, відповідно до якої процедури, хто розраховує нову масу та центрування, та як організація обробляє результати.

6.1.10. Процедури контрольного польоту

Цей підпункт має описувати критерії виконання контрольного польоту, враховуючи вимоги держави реєстрації та застосовних інструкцій з підтримання льотної придатності (ІСА).

Цей підпункт має описувати як встановлюється процедура контрольного польоту, щоб відповідати передбаченим цілям такого польоту, наприклад після значної форми технічного обслуговування, зняття та встановлення двигуна або засобів керування польотом, тощо, та процедури передачі для допуску до такого контрольного польоту.

6.2. ДОГОВІРНЕ ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

6.2.1. Процедури для договірної технічної обслуговування

а) Процедури для розробки договорів з технічної обслуговування

Цей підпункт має описувати процедури, яким слідує організація для розробки договорів з технічної обслуговування. Необхідно описати процеси САМО для впровадження різних елементів, описаних у Доповненні XI до АМС М.А.708(с). Зокрема, він повин охоплювати відповідальність, завдання та взаємодію з договірною організацією з технічної обслуговування.

Цей підпункт також має описувати, коли необхідно, використання замовлення на виконання робіт для позапланового лінійного технічної обслуговування та технічної обслуговування компонентів. Організація може розробити шаблон замовлення на виконання робіт для забезпечення того, що враховані застосовні елементи Доповнення XI до АМС М.А.708(с). Такий шаблон має бути включений до Частини 5.1.

б) Процедура вибору підрядника з технічної обслуговування

Цей підпункт має описувати як САМО вибирає підрядника з технічної обслуговування. Процедура вибору має описувати перевірку того, що організація з технічної обслуговування відповідає Підчастині Е, а також що підрядник має промислову потужність для виконання необхідного технічної обслуговування. Процедура вибору має переважно включати процес перегляду договору для забезпечення наступного:

договір є всеосяжним та не має неврахованих або незрозумілих моментів,

всі особи, що залучені до виконання договору [як САМО, так і підрядника з технічної обслуговування], погоджуються з умовами договору та повністю розуміють свою відповідальність,

функціональні обов'язки всіх сторін чітко визначені.

6.2.2. Аудит повітряного судна

Цей підпункт має встановлювати процедури проведення аудиту повітряного судна. Він має описувати аудит повітряного судна перед переданням у лізинг та аудит якості повітряного судна протягом періоду лізингу.

а) Аудит повітряного судна перед переданням у лізинг

Цей аудит має включати огляд повітряного судна та перевірку його записів для забезпечення того, що повітряне судно є льотнопридатним та відповідає вимогам держави реєстрації, Part-T та будь-яким вимогам ЄС, застосовним до запланованої експлуатації. Це має включати перевірку того, що наявне все аварійне та експлуатаційне обладнання, яке вимагається експлуатаційними правилами ЄС та правилами ЄС щодо повітряного простору, що все необхідне технічне обслуговування та MSI було виконано, що всі модифікації та ремонти відповідають вимогам держави реєстрації та вони записані, тощо.

б) Аудит повітряного судна протягом періоду лізингу

Цей підпункт має встановлювати процедуру проведення аудиту якості повітряного судна протягом періоду лізингу. Ця процедура може включати:

- відповідність схваленим процедурам,
- договірне технічне обслуговування виконане відповідно до договору,
- підтримання відповідності Part-T.

Доповнення II до АМС Т.В.702 – Форма 13Т EASA

ЗВІТ-РЕКОМЕНДАЦІЯ СХВАЛЕННЯ М.А. SUBPART G та Т.А. SUBPART G ФОРМА 13Т EASA**Частина 1: Загальні відомості**

Найменування організації:

Посилання на схвалення:

Заявлений рейтинг схвалення/

Форма 14 EASA або Сертифікат експлуатанта (АОС) від*:

Інші схвалення (за наявності)

Місцезнаходження перевірених
виробничих приміщень та площ:

Період аудиту: з до:

Дата(и) аудиту(ів):

Номер(и) аудиту:

Персонал організації, який був опитаний:

Інспектор компетентного органу:

Підпис(и):

Підрозділ компетентного органу:

Дата заповнення Частини 1 Форми 13Т EASA:

(*)Видалити, де доречно

Продовження доповнення II

Т.А.709	Документація								
М.А.710	Перегляд льотної придатності								
М.А.711	Привілеї організації								
Т.А.711	Привілеї								
М.А.712	Система якості								
Т.А.712	Система якості								
М.А.713	Зміни у схваленій організації з управлінням підтриманням льотної								
М.А.714	Ведення записів								
Т.А.714	Ведення записів								
М.А.716	Недоліки								
Т.А.716	Недоліки								
Інспектор(и) компетентного органу:		Підпис(и):							
Підрозділ компетентного органу:		Дата заповнення Частини 2 Форми 13Т EASA:							

ЗВІТ-РЕКОМЕНДАЦІЯ СХВАЛЕННЯ М.А. SUBPART G та Т.А. SUBPART G ФОРМА 13Т EASA		
Частина 3: Відповідність вимогам М.А. Підчастини G та Т.А. Підчастини G Керівництва з управління підтриманням льотної придатності (CAME)		
Будь-ласка поставте відмітку (√) у квадратик якщо цей пункт задовольняє вимоги; або хрестик (X), якщо цей пункт не задовольняє вимоги з посиланням на такий недолік Частина 4 або впишіть N/A, якщо пункт не відноситься, або N/R якщо пункт відноситься та не розглядався.		
Частина 0	Загальна організація	
0.1	<input type="checkbox"/>	Корпоративне зобов'язання відповідального керівника
0.2	<input type="checkbox"/>	Загальна інформація
0.3	<input type="checkbox"/>	Керівний персонал
0.4	<input type="checkbox"/>	Структура управління організації
0.5	<input type="checkbox"/>	Процедура повідомлення компетентного органу про зміни в діяльності/ схваленні/місцезнаходженні/персоналі організації
0.6	<input type="checkbox"/>	Процедури внесення змін до Керівництва
Частина 1	Процедури з управління підтриманням льотної придатності	
1.1	<input type="checkbox"/>	Використання технічного бортового журналу ПС та застосування MEL Використання системи записів з підтримання льотної придатності ПС
1.2	<input type="checkbox"/>	Програма технічного обслуговування ПС – розробка, внесення змін та схвалення
1.3	<input type="checkbox"/>	Записи про напрацювання та підтримання льотної придатності, обов'язки, зберігання та доступ
1.4	<input type="checkbox"/>	Виконання та контроль директив льотної придатності
1.5	<input type="checkbox"/>	Аналіз ефективності програми(м) технічного обслуговування
1.6	<input type="checkbox"/>	Політика виконання необов'язкових модифікацій
1.7	<input type="checkbox"/>	Стандарти головного ремонту та модифікації
1.8	<input type="checkbox"/>	Звіти про дефекти
1.9	<input type="checkbox"/>	Інженерна діяльність
1.10	<input type="checkbox"/>	Програми надійності
1.11	<input type="checkbox"/>	Передпольотні огляди
1.12	<input type="checkbox"/>	Зважування ПС
1.13	<input type="checkbox"/>	Процедури контрольного польоту

Частина 2	Система якості	
2.1		Політика в сфері якості щодо підтримання льотної придатності, план та процедури аудитів
2.2		Моніторинг діяльності з управління підтриманням льотної придатності
2.3		Моніторинг ефективності програми (м) технічного обслуговування
2.4		Моніторинг того, що все технічне обслуговування виконується відповідною організацією по технічного обслуговування
2.5		Моніторинг того, що все договірне технічне обслуговування виконується у відповідності з договором, включаючи субпідрядників, що використовуються підрядником з технічного обслуговування
2.6		Персонал з проведення аудитів з якості
Частина 3	Договірне технічне обслуговування	
3.1		Процедури для договірного технічного обслуговування
3.2		Аудит з якості ПС
Частина 4	Процедури перегляду льотної придатності	
4.1		Персонал з перегляду льотної придатності
4.2		Перегляд записів ПС
4.3		Фізичний огляд
4.4		Додаткові процедури для надання рекомендацій компетентним органам для імпорту ПС
4.5		Рекомендації компетентним органам для видачі сертифікатів перегляду льотної придатності
4.6		Видача сертифікатів перегляду льотної придатності
4.7		Записи з перегляду льотної придатності, обов'язки, зберігання та доступ
Частина 4В	Процедури дозволу на виконання польотів	
4В.1		Відповідність із схваленими умовами польоту
4В.2		Видача дозволу на виконання польотів відповідно до привілеї САМО
4В.3		Уповноважені підписанти дозвіл на виконання польотів
4В.4		Взаємодія з компетентним органом для виконання польоту
4В.5		Записи щодо дозволу на виконання польотів, обов'язки, зберігання та доступ

Частина 5	Додатки	
5.1		Зразки документів
5.2		Перелік персоналу з перегляду льотної придатності
5.3		Перелік субпідрядників згідно з М.А.711 (а) (3)
5.4		Перелік схвалених договірних організацій з технічного обслуговування
5.5		Копії договорів на субпідрядну роботу (доповнення II до АМС М.А.711 (а) (3))
Частина 6	Процедури підтримання льотної придатності повітряних суден, зазначених в Т.А.101	
Частина 6.1	Управління підтриманням льотної придатності	
6.1.1		Система записів з підтримання льотної придатності ПС
6.1.2		Програма технічного обслуговування ПС
6.1.3		Записи про напрацювання та підтримання льотної придатності, обов'язки, зберігання та доступ
6.1.4		Виконання та контроль обов'язкової інформації з безпеки польотів (MSI), що видані державою реєстрації та Агентством
6.1.5		Стандарти ремонтів та модифікацій
6.1.6		Звіти про дефекти
6.1.7		Програми надійності
6.1.8		Передпольотні огляди
6.1.9		Зважування ПС
6.1.10		Процедури контрольного польоту
Частина 6.2	Договірне технічне обслуговування	
6.2.1		Процедури для договірного технічного обслуговування
6.2.2		Аудит ПС
Посилання на САМЕ :		Зміна САМЕ:
Персонал компетентного органу, який проводить аудит:		Підпис(и):
Підрозділ компетентного органу:		Дата заповнення Частини 3 Форми 13Т EASA:

ЗВІТ-РЕКОМЕНДАЦІЯ СХВАЛЕННЯ М.А. SUBPART G та Т.А. SUBPART G ФОРМА 13Т EASA					
Частина 4: Недоліки стосовно статусу відповідності М.А. Підчастини G та Т.А. Підчастини G					
Кожен недолік рівня 1 чи 2 має бути записний в будь-якому випадку, був він усунений чи ні, та має бути ідентифікований лише посиланням на пункт вимог Частина 2. Всі не усунені недоліки мають бути переписані та направлені в письмовій формі організації для виконання необхідних коригуючих дій.					
Посилання на Частину 2 або 3	Посилання на номер аудиту(ів) Недоліки	Р і в е н ь	Коригуючі дії		
			Дата усунення	Фактична дата усунення	Посилання на документ

ЗВІТ-РЕКОМЕНДАЦІЯ СХВАЛЕННЯ М.А. SUBPART G та Т.А. SUBPART G ФОРМА 13Т EASA**Частина 5: Схвалення чи підтримання схвалення або рекомендація щодо внесення змін*
М.А. Підчастини G та Т.А. Підчастини G**

Найменування організації:

Посилання на схвалення:

Номер аудиту(ів):

Для цієї організації рекомендовано схвалення наступного обсягу робіт згідно з М.А. Підчастиною G:

Або цим рекомендовано продовжити обсяг схвалення відповідно до М.А. Підчастини G, що зазначений у Формі 14 EASA

Прізвище інспектора компетентного органу, який підписав рекомендацію:

Підпис інспектора компетентного органу, який підписав рекомендацію:

Підрозділ компетентного органу:

Дата рекомендації:

Форму 13Т EASA перевірено (перевірка якості):

Дата:

(*).Видалити, де доречно