

Європейське Агентство з безпеки польотів

**DECISION NO 2007/018/R
ВИКОНАВЧОГО ДИРЕКТОРА ЄВРОПЕЙСЬКОГО АГЕНТСТВА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ**

ВІД 18 ГРУДНЯ 2007 РОКУ

ПРО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО ДОДАТКІВ IV ТА V РІШЕННЯ NO 2003/19/RM ВИКОНАВЧОГО ДИРЕКТОРА АГЕНТСТВА ВІД 8 ЛИСТОПАДА 2003 РОКУ ЩОДО ПРИЙНЯТНИХ ЗАСОБІВ ВІДПОВІДНОСТІ І КЕРІВНОГО МАТЕРІАЛУ ДЛЯ ПОСТАНОВИ КОМІСІЇ (ЄС) NO 2042/2003 ВІД 20 ЛИСТОПАДА 2003 РОКУ ПРО ПІДТРИМАННЯ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН І АЕРОНАВІГАЦІЙНИХ ПРОДУКТІВ, ЧАСТИН І ПРИЛАДІВ ТА ПРО СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙ І ПЕРСОНАЛУ, ЯКІ ВИКОНУЮТЬ ЦІ ЗАВДАННЯ

“ПЕРЕВИДАННЯ ЛІЦЕНЗІЇ PART-66 НА ВИКОНАННЯ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН”

ВИКОНАВЧИЙ ДИРЕКТОР ЄВРОПЕЙСЬКОГО АГЕНТСТВА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ,

Беручи до уваги Постанову (ЄС) No 1592/2002 Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2002 року про спільні правила у галузі цивільної авіації і заснування Європейського агентства з безпеки польотів¹ (далі – базова Постанова) та, зокрема, її статті 13 і 14,

Беручи до уваги Постанову Комісії (ЄС) No 2042/2003 від 20 листопада 2003 року про підтримання льотної придатності повітряних суден і аеронавігаційних продуктів, частин і приладів та про схвалення організацій і персоналу, які виконують ці завдання²,

оскільки:

- (1) Є потреба оновити Рішення No 2003/19/RM Виконавчого директора Агентства від 28 листопада 2003 року шляхом зміни існуючих та внесення нових AMC's and GM.
- (2) Агентство видає сертифікаційні специфікації, включаючи норми льотної придатності і прийнятні засоби відповідності та також всілякий керівний матеріал для застосування базової Постанови та її імплементаційних правил.
- (3) Агентство згідно зі статтею 43.1(c) базової Постанови та статей 5(3) і 6 нормотворчої процедури³ EASA провело розширені консультації з зацікавленими сторонами (Див: NPA 2007-04⁴) з питань, які є предметом цього Рішення і відповідно представило письмову відповідь на отримані коментарі (see: CRD No 2007-04⁵).

¹ OJ L 240, 7.9.2002, p. 1. Постанова з останніми змінами, які внесені Постановою (ЄС) No 334/2007 (OJ L 88, 29.3.2007, p. 39).

² OJ L 315, 28.11.2003, p. 1. Постанова з останніми змінами, які внесені Постановою (ЄС) No 376/2007 (OJ L 94, 4.4.2007, p. 18).

³ Рішення Керуючої Ради щодо процедури, яка застосовується Агентством для видання висновків, сертифікаційних специфікацій і керівного матеріалу (“нормотворча процедура”), EASA MB/08/07, 13.6.2007.

⁴ NPA 2007-04 доступне за адресою http://www.easa.europa.eu/home/r_archives.html

⁵ CRD 2007-04 доступне за адресою http://www.easa.europa.eu/home/r_archives.html

ВИРІШИВ:

Стаття 1

Цим, Додатки IV та V Рішення No 2003/19/RM Виконавчого директора Агентства від 28 листопада 2003 року щодо прийнятних засобів відповідності і керівного матеріалу для Постанови Комісії (ЄС) No 2042/2003 змінюються згідно з Додатком 1 цього Рішення.

Стаття 2

Ця Рішення набуває чинності 25 грудня 2007 року. Воно повинно бути опубліковано у офіційному виданні Агентства.

Вчинено у Кельні 18 грудня 2007 року

P. GOUDOU

Додаток 1

У Додатку IV Рішення No 2003/19/RM:

Пункт АМС до 66.А.20(b)2 змінюється наступним чином:

АМС 66.А.20 (b) 2 Права

~~Необхідні 6 місяців досвіду повинні бути на конструкції, силовій установці і системах повітряного судна відповідно до категорії або під категорії та відноситися до кваліфікаційної відмітки типу або групи, яку має заявник. Досвід повинен підтверджуватися доказовою документацією.~~

6 місяців досвіду технічного обслуговування упродовж 2 років необхідно розуміти як такий, що складається з двох елементів: тривалості та характеру досвіду. Мінімум, який потрібен для виконання вимог щодо цих елементів може змінюватися в залежності від розміру та складності повітряного судна, видів експлуатації та технічного обслуговування.

1. Тривалість:

У схваленій організації з технічного обслуговування:

- 6 місяців безперервної роботи в одній тій самій організації; або
- 6 місяців, що складаються з різних відрізків часу при роботі в одній тій самій або різних організаціях.

Період тривалістю 6 місяців може бути замінений досвідом технічного обслуговування у 100 днів згідно з правами, які використовувалися або у схваленій організації з технічного обслуговування або у якості незалежного сертифікуючого персоналу відповідно до М.А.801(b)2 або поєднання цих випадків.

Коли сертифікуючий персонал випускає повітряне судно відповідно до М.А.801(b)2, у визначених умовах, ця кількість днів, навіть, може бути зменшена на 50%, якщо це заздалегідь узгоджено повноважним органом. Такі умови враховують випадки, коли утримувач ліцензії Part-66 є власником повітряного судна та виконує технічне обслуговування на своєму ж власному повітряному судні, або, коли утримувач ліцензії виконує технічне обслуговування повітряного судна, яке експлуатується з низкою інтенсивністю і це не дозволяє утримувачу ліцензії накопичити потрібний досвід. Таке зменшення досвіду не повинно поєднуватися зі зменшенням на 20%, яке дозволяється при здійсненні технічної підтримки або планування технічного обслуговування, управління льотною придатністю або робіт з інжинірингу. Для уникнення занадто тривалих періодів без досвіду, робочі дні повинні бути розподілені упродовж 6 місячного визначеного періоду.

2. Характер досвіду:

В залежності від категорії ліцензії на виконання технічного обслуговування повітряних суден, наступні види робіт вважаються відповідними для досвіду технічного обслуговування:

- Обслуговування (Servicing);
- Огляд (Inspection);
- Експлуатаційні та функціональні перевірки (Operational and functional testing);
- Пошук несправності (Trouble-shooting);
- Виконання ремонту (Repairing);
- Виконання модифікації (Modifying);
- Заміна компоненту (Changing component);
- Нагляд за виконанням цих робіт (Supervising these activities);
- Допуск повітряного судна до експлуатації (Releasing aircraft to service).

Для сертифікуючого персоналу категорії А, досвід повинен містити використання прав шляхом виконання задач згідно з дозволом, принаймні, на одному типу повітряного судна для кожної підкатегорії ліцензії.

Це означає задачі, які наведені у AMC 145.A.30(g), включаючи обслуговування, заміну компоненту і усунення простих дефектів.

Для категорії B1 та B2, для кожного повітряного судна, яке внесено до дозволу, досвід повинен бути на цьому конкретному повітряному судні або на схожому, у межах цієї самої підкатегорії ліцензії. Два повітряних судна можуть вважатися схожими, коли вони мають схожу технологію, конструкцію і порівнянні системи, що означає однакову оснащеність наступним (залежно від категорії ліцензії):

- a) Силова установка (поршнева або турбогвинтова або турбовентиляторна або турбовальна або реактивний двигун або штовхаючі гвинти); і
- b) Системи керування польотом (тільки механічні або з гідромеханічним приводом або з електромеханічним приводом); і
- c) Радіоелектронні системи (аналогові або цифрові системи); і
- d) Конструкція (виготовлена з металу або композиту або деревини).

У якості альтернативи для вищенаведеного:

- У разі ліцензії B1 з внесеними кваліфікаційними відмітками групи (або група за виробником або повна група) як визначено у 66.A.45(g) утримувач може продемонструвати досвід, принаймні, на одному типі повітряного судна для групи та для конструкції (металічна, композитна, дерев'яна).
- У разі ліцензії B2 з внесеними кваліфікаційними відмітками групи (або група за виробником або повна група) як визначено у 66.A.45(g) утримувач може продемонструвати досвід, принаймні, на одному типі повітряного судна для групи.

Для категорії C досвід повинен охоплювати, принаймні, один з типів повітряних суден, які внесені до дозволу.

У разі поєднання категорій, досвід повинен містити деякі роботи, характер яких відображений у пункті 2 у кожній категорії.

Максимум 20% тривалості досвіду, який вимагається, може бути замінений наступними відповідними роботами на типі повітряного судна схожої технології, конструкції та з порівнянними системами:

- Технічне обслуговування повітряного судна, пов'язаного з навчанням у якості інструктора/експерта з практичної роботи або студента;
- Технічна підтримка технічного обслуговування/інжиніринг;
- Управління технічним обслуговуванням/його плануванням.

Досвід повинен бути записаний до персональної справи або до будь-якої іншої системи документації (яка може бути автоматичною) та містити наступні дані:

- a) Дата;
- b) Тип повітряного судна;
- c) Інформація про повітряне судно, тобто його реєстрація;
- d) Глава АТА (необов'язково);
- e) Виконані роботи, тобто 100-часова перевірка (100 FH check), заміна основного шасі (MLG wheel change), перевірка масла у двигуна та його доливання, виконання сервісного бюлетеня, пошук несправності, ремонт конструкції, виконання робіт за додатковим Сертифікатом типу ...;
- f) Види технічного обслуговування, тобто базове, лінійне;
- g) Вид роботи, тобто виконання, нагляд, випуск;
- h) Застосована категорія A, B1, B2 або C.

Примітка: згідно зі статтею 5 постанови 2042/2003, така вимога щодо досвіду не застосовується до:

- Сертифікуючого персоналу, який видає Сертифікат передачі в експлуатацію повітряного судна відповідно до M.A.607(b);
- Пілота-власника, сертифікуючого роботи відповідно до to M.A.803; і
- Сертифікуючого персоналу відповідно до 145.A30(j) та Додатку IV Part-145.

Додається новий AMC до 66.B.120:

AMC 66.B.120

Повноважний орган не повинен проводити будь-яку перевірку для впевненості у тому, що утримувач ліцензії в даний час займається виконанням технічного обслуговування, так як це не є умовою для перевидання ліцензії. Забезпечення постійної дії сертифікаційних прав є питанням Part-145 / Subpart-F схваленої організації з технічного обслуговування або сертифікуючого персоналу відповідно до M.A.801(b)2.

З метою забезпечення постійної дії сертифікаційних прав, повноважний орган може, коли періодично проводить оцінку організації відповідно до 145.B.30 or M.B.604 або під час вибіркового перевірок, вимагати від утримувача ліцензії документального підтвердження відповідності пункту 66.A.20(b) при виконанні сертифікаційних прав.

У Додатку V Рішення No 2003/19/RM:

Пункт GM до 66.B120 виключається:

~~GM 66.B.120~~

~~Повноважний орган не буде проводити будь-якої перевірки для впевненості у тому, що утримувач ліцензії в даний час займається виконанням технічного обслуговування так як це є питанням організації з технічного обслуговування, схваленої згідно з Part-145 забезпечувати дійсність сертифікаційного дозволу.~~