

**Предложение за**  
**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № .../... НА КОМИСИЯТА**  
**от [...]**

**за изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията относно  
поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и  
авиационните продукти, части и устройства, и за одобряване на организациите и  
персонала, изпълняващ тези задачи**

**(текст от значение за ЕИП)**

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО<sup>1</sup> („Основният регламент“), и по-специално членове 5 и 6 от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 година относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства, и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи<sup>2</sup>,

като има предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията в член 7, параграф 6 изисква Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „Агенцията“) да извършва оценка на въздействието на разпоредбите на приложение I (част М) върху настоящия регламент.
- (2) Агенцията определи след съответните оценки на въздействието, че разпоредбите на приложение I (част М) са твърде строги за въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, и по-специално за въздухоплавателни средства, които не са класифицирани като „въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга“.
- (3) Агенцията счита за необходимо да внесе значителни изменения в Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията, и по-специално в приложение I (част М) с оглед адаптирането му към различната сложност на различните категории въздухоплавателни средства и видовете експлоатация.
- (4) Агенцията счита за необходимо да въведе подходящи преходни мерки за разпоредбите, които не могат да бъдат основателно приложени преди края на текущия период за избор (opt-out) (28 септември 2008 г.), установен в член 7, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията, за въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт.

---

<sup>1</sup> ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр.1

<sup>2</sup> ОВ L 315, 28.11.2003 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 376/2007 (ОВ L 94, 4.4.2007, стр. 18)

- (5) Мерките в настоящия Регламент се основават на публикувано от Агенцията становище<sup>3</sup> в съответствие с член 17, параграф 2, буква б) и член 19, параграф 1 от Основния регламент.
- (6) Мерките в настоящия Регламент са в съответствие със становището<sup>4</sup> на Комитета на Европейската агенция за авиационна безопасност, създаден на основание член 65, параграф 3 от Основния регламент.
- (7) Поради това е необходимо Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията да бъде съответно изменен,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

Регламент (ЕО) 2042/2003 на Комисията с настоящото се изменя, както следва:

1) В член 2 се добавят следните точки к) и л):

„к) „ELA1 въздухоплателни средства“ означава всяко от следните въздухоплателни средства (ELA означава „европейски леки въздухоплателни средства“):

- самолет, планер или мотопланер с максимална излетна маса (МТОМ), по-малка от 1000 кг, който не е класифициран като въздухоплателно средство със сложна моторна тяга;
- балон с максимален проектен обем на балонния газ или на горещия въздух не повече от:
  - 3400 м<sup>3</sup> за балоните с горещ въздух,
  - 1050 м<sup>3</sup> за балоните с газ,
  - 300 м<sup>3</sup> за привързани балони с газ;
- дирижабъл, проектиран за не повече от двама пътници и максимален проектен обем на балонния газ или на горещия въздух не повече от:
  - 2500 м<sup>3</sup> за дирижабли с горещ въздух,
  - 1000 м<sup>3</sup> за дирижабли с газ;

л) „LSA въздухоплателни средства“ означава самолет с (LSA означава „лек спортен самолет“):

- максимална излетна маса (МТОМ) не повече от 600 кг и
- максимална скорост на сриване в конфигурация за кацане (VS0) не повече от 45 възела от калибрираната въздушна скорост (CAS) при максимална сертифицирана излетна маса и най-критичния център на тежестта, и
- максимална пътничкова вместимост не повече от две лица, включително пилота, и
- единичен двигател, който не е турбина и е снабден с витло,
- салон, който не е херметически затворен.“

2) В член 3 се добавят следните точки 4, 5 и 6:

„4. Чрез дерогация от М.А.201(д), М.А.201(и)1, М.А.901 и М.А.904(а)2 за въздухоплателни средства, които не се използват за търговски въздушен транспорт, различни от големи въздухоплателни средства и само до 28 септември 2009 г, задачите по поддържане на летателната годност, прегледите на летателната годност и издаването и продължаването на срока на сертификати за преглед на летателната годност могат да бъдат изпълнявани от организация за поддържане на летателната годност, която е надлежно одобрена в съответствие с изискванията на държавата-членка.

<sup>3</sup> Становище 02/2008

<sup>4</sup> (Предстои да бъде издадено)

5. Чрез дерогация от М.А.901 за въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, всеки сертификат за преглед на летателна годност или равностоен документ, издаден в съответствие с изискванията на държавата-членка и валиден на 28 септември 2008 г., е валиден до датата на неговото изтичане или до 28 септември 2009 г., което от двете настъпи първо. След изтичане на неговата валидност компетентният орган или организацията за поддържане на летателната годност, надлежно одобрена съгласно изискванията на държавата-членка, може да преиздаде или да удължи еднократно сертификата за преглед на летателната годност или равностоен документ за една година, ако това е допустимо съгласно изискванията на държавата-членка. При последващо изтичане компетентният орган може да преиздаде или да удължи още веднъж сертификата за преглед на летателната годност или на равностойния документ за една година, ако това е допустимо съгласно изискванията на държавата-членка. Не се разрешава по-нататъшно преиздаване или продължаване на срока. Чрез дерогация от М.А.903(б), когато въздухоплавателно средство, което не извършва търговски въздушен транспорт, се прехвърля в рамките на ЕС, държавата-членка, в която то е регистрирано, може да не приеме горепосочения сертификат за преглед на летателната годност или равностоен документ, когато той е бил издаден в съответствие с дерогацията от М.А.901, посочена по-горе. В такъв случай се издава нов сертификат за преглед на летателна годност в съответствие с М.А.904.
6. Чрез дерогация от М.А.302(б) до (д) за въздухоплавателно средство, което не извършва търговски въздушен транспорт, различно от голямо въздухоплавателно средство, и само до 28 септември 2009 г. следните документи също се считат за одобрени програми за техническо обслужване, когато отговарят на съответните изисквания на държавата-членка:
1. програма за техническо обслужване, одобрена или приета от компетентния орган или
  2. препоръчителен график, издаден от притежател на типов сертификат, или
  3. програма за техническо обслужване, издадена от компетентния орган.
- Тези документи се допълват от съответните задачи на пилота собственик по М.А.803."

3) В член 4 се добавя следната точка 4:

„4. Чрез дерогация от М.А.201(и)2, М.А.502 и М.А.801(б)1 за въздухоплавателно средство, което не извършва търговски въздушен транспорт, различно от голямо въздухоплавателно средство, и само до 28 септември 2009 г. техническо обслужване и повторно пускане в експлоатация на въздухоплавателно средство и компоненти могат да бъдат извършвани от организация за техническо обслужване, надлежно одобрена в съответствие с изискванията на държавата-членка. Сертификатите за повторно пускане в експлоатация и сертификатите за разрешено пускане в експлоатация, издадени на или преди 28 септември 2009 г. от организация за техническо обслужване, одобрена съгласно изискванията на държавата-членка, се считат за равностойни на сертификатите, изисквани съгласно М.А.801 и М.А.802 според случая.“

4) Точка 1 от член 5 се заменя със следното:

„1. Персоналът, отговарящ за сертифицирането, е квалифициран в съответствие с разпоредбите на приложение III, с изключение на предвиденото в М.А.606(з), М.А.607(б), М.А.801(г) и М.А.803 от приложение I и в 145.А.30(й) от приложение II, и допълнение IV към приложение II. В допълнение, за въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, различни от голямо въздухоплавателно средство,

персоналът, отговарящ за сертифицирането, може да бъде квалифициран в съответствие със съответните изисквания на държавата-членка до 28 септември 2009 г.“

5) Точка 3, буква а) от член 7 се заменя със следното:

- „3 а) разпоредбите на приложение I за въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, до 28 септември 2008 г., освен за:
- М.А.201(е), както е приложимо към голямо въздухоплавателно средство, използвано от оператор от трета страна, до 28 септември 2009 г.,
  - М.А.201(и) параграфи 1 и 2, до 28 септември 2009 г.“

## Член 2

Приложение I (част М) от Регламент (ЕО) 2042/2003 на Комисията с настоящото се изменя както следва:

1) В М.1 се добавя следната точка 4 iii):

- „4 iii) чрез дерогация от параграф 4 i), когато въздухоплавателно средство, което не извършва търговски въздушен транспорт, се управлява от организация по М.А. подчаст Ж, върху която не се упражнява надзор от държавата-членка по регистрация, и само ако е съгласувано с държавата-членка преди одобрението на програмата за техническо обслужване:
- органът, определен от държавата-членка, отговарящ за упражняването на надзор върху организацията по М.А. подчаст Ж или
  - Агенцията, ако организацията по М.А. подчаст Ж се намира в трета страна.“

2) Буква д) от М.А.201 се заменя със следното:

„д) За да изпълни отговорностите, посочени в параграф а), собственикът на въздухоплавателното средство може да възложи чрез сключване на договор изпълнението на задачите, свързани с поддържане на летателната годност, на одобрена организация, ръководеща поддържането на летателната годност, както е посочено в М.А., подчаст Ж в съответствие с допълнение I. В този случай организацията за управление на поддържането на летателната годност поема отговорност за точното изпълнение на тези задачи.

Собственик, който реши да ръководи поддържането на летателната годност на въздухоплавателно средство на своя собствена отговорност, без договор, в съответствие с допълнение I може да сключи и ограничен договор с организация по М.А., подчаст Ж за разработката на програма за техническо обслужване и, ако организацията провежда подходящите одобрени процедури, нейното одобрение чрез процедурата за непряко одобрение, както е описана в М.А.302(в).

Този ограничен договор прехвърля отговорността за разработката и одобрението на програмата за техническо обслужване на организацията по М.А., подчаст Ж.“

3) В буква и) от М.А.201, „оперативната си дейност“ се заменя с „търговски операции“.

4) В буква а) от М.А.202, „трябва да докладват на държавата по регистрация“ се заменя с „трябва да докладват на компетентния орган на държавата по регистрация“.

5) М.А.302 се заменя със следното:

### **„М.А.302 Програма за техническо обслужване**

- а) Техническото обслужване на въздухоплавателното средство се организира в съответствие с програмата за техническо обслужване.
- б) Програмата за техническо обслужване и всички последващи изменения се одобряват от компетентния орган, определен в М.1, параграф 4.
- в) Когато поддържането на летателната годност се управлява от организация по М.А., подчаст Ж, програмата за техническо обслужване и измененията в нея могат да бъдат одобрени по процедура за одобрение (наричано по-нататък „непряко одобрение“). Тази процедура се установява от организация по М.А., подчаст Ж, включена в описанието на поддържането на летателната годност и одобрена от компетентния орган, отговарящ за тази организация по М.А., подчаст Ж.  
Организацията по М.А., подчаст Ж, не използва процедурата за непряко одобрение, когато върху тази организация не се упражнява надзор от държавата-членка по регистрация, освен ако не съществува споразумение в съответствие с М.1, параграф 4 ii) или 4 iii), както е приложимо, което прехвърля отговорността за одобрението на програмата за техническо обслужване на държавата-членка, от която е организацията по М.А., подчаст Ж.
- г) Програмата за техническо обслужване трябва да установи съответствие с:
  - 1. инструкциите за поддържане на летателната годност, издадени от притежателите на типов сертификат и допълнителен типов сертификат и всяка друга организация, която публикува такива данни в съответствие с част 21, или
  - 2. инструкциите, издадени от компетентен орган, ако те се различават от посочените в алинея 1, или в случай на липса на специални препоръки.  
Собственикът или операторът могат да предложат на компетентния орган алтернативни и/или допълнителни инструкции към тези, посочени в параграфи 1 и 2. Тези алтернативни и/или допълнителни инструкции могат да бъдат включени в програмата за техническо обслужване, след като са одобрени в съответствие с М.А.302(б) или М.А.302(в).
- д) Програмата за техническо обслужване съдържа подробности, включително честота на провеждане, за цялата дейност по техническото обслужване, която трябва да се извърши, в това число всички специфични задачи, свързани със специфични операции.
- е) За голямо въздухоплавателно средство, когато програмата за техническо обслужване се основава:
  - 1. на логиката на Управителния комитет по техническо обслужване, или
  - 2. главно върху наблюдение на състоянието  
програмата трябва да съдържа надеждна програма.
- ж) Програмата за техническо обслужване се подлага на периодични прегледи и се изменя, когато това е необходимо. Прегледите осигуряват валидността на програмата в светлината на експлоатационния опит, като същевременно вземат предвид нови и/или променени инструкции за техническо обслужване, обявени от притежателите на типов сертификат и допълнителен типов сертификат и всяка друга организация, която публикува такива данни в съответствие с част 21.
- з) Програмата за техническо обслужване трябва да отразява приложимите задължителни регулаторни изисквания, посочени в документи, издадени от притежателя на типов сертификат, ограничен типов сертификат, допълнителен типов сертификат, одобрение за проект на значителен ремонт, разрешение ETSO или всяко друго имащо отношение одобрение, за което се счита, че е издадено съгласно Регламент 1702/2003 на Комисията, което е в съответствие с изискванията за издаване на инструкции за поддържане на летателната годност в част 21.“

б) Буква б) от М.А.305 се заменя със следното:

- „б) Документацията във връзка с поддържане на летателната годност на въздухоплавателното средство съдържа дневник на въздухоплавателното средство, дневник/дневници на двигателите или модулни регистрационни карти на двигателите, дневник/дневници на витлата и регистрационни карти за всеки

компонент с ограничен срок на експлоатация и, когато това се изисква от М.А.306 за търговски въздушен транспорт или от държавата-членка за търговски операции, различни от търговски въздушен транспорт, техническия дневник на оператора."

- 7) В буква б) от М.А.401 думата „и“ се добавя в края на точки 1, 2 и 3.
- 8) В буква б) от М.А.403 текстът „съгласно М.А.801(б)1, М.А.801(б)2 или част 145“ се заменя с текста „съгласно М.А.801(б)1, М.А.801(б)2, М.А.801(в), М.А.801(г) или част 145“.
- 9) В буква а) от М.А.501, текстът „посочено друго в част 145 и подчаст Е“ се заменя с текста „посочено друго в част 21, част 145 или М.А., подчаст Е“.
- 10) М.А.502 се заменя със следното:

**„М.А.502 Техническо обслужване на компоненти**

- а) Техническото обслужване на компонентите се извършва от организации за техническо обслужване, одобрени по М.А., подчаст Е или част 145.
- б) Чрез дерогация от М.А.502(а) техническото обслужване на компонент в съответствие с данните за техническо обслужване на въздухоплавателното средство или, ако е изрично договорено от компетентния орган, в съответствие с данните за техническо обслужване на компонента може да бъде извършено от организация по М.А., подчаст Е или част 145, оценена с А, както и от персонала, удостоверяващ техническо обслужване по М.А.801(б)2, само когато тези компоненти са монтирани на въздухоплавателното средство. Такава организация по М.А. подчаст Е или част 145, оценена с А или персонал, удостоверяващ техническото обслужване по М.А.801(б)2 може и временно да демонтира този компонент за целите на техническото обслужване, за да улесни достъпа до компонента, освен когато такова демонтиране води до необходимостта от допълнително техническо обслужване, което не подлежи на действието на разпоредбите на тази алинея. За техническото обслужване на компонентите, извършено в съответствие с тази алинея, не може да бъде издаден формуляр 1 на EASA, то подлежи на действието на изискванията за повторно пускане в експлоатация по М.А.801.
- в) Чрез дерогация от М.А.502(а) техническото обслужване на компонента на двигател/спомагателен енергиен агрегат в съответствие с данните за техническото обслужване на двигателя/спомагателния енергиен агрегат или, ако е изрично договорено от компетентния орган, в съответствие с данните за техническото обслужване на компонента може да бъде извършено от организация по М.А., подчаст Е или част 145, оценена с В, само когато тези компоненти са монтирани на двигателя/спомагателния енергиен агрегат. Такава организация по М.А., подчаст Е или част 145, оценена с В, може и временно да демонтира този компонент за целите на техническото обслужване, за да улесни достъпа до компонента, освен когато такова демонтиране води до необходимостта от допълнително техническо обслужване, което не подлежи на действието на разпоредбите на тази алинея.
- г) Чрез дерогация от М.А.502(а) техническото обслужване на компонент, докато е монтиран или временно демонтиран от ELA1 въздухоплавателно средство, което не извършва търговски въздушен транспорт, извършено в съответствие с данните за техническото обслужване на компонента, може да бъде извършено от персонал, отговарящ за сертифицирането по М.А.801(б)2, с изключение на:
  1. основен ремонт на компоненти, различни от двигатели и витла;
  2. основен ремонт на двигатели и витла за въздухоплавателни средства, различни от CS-VLA, CS-22 и LSA;
  3. основен ремонт на двигатели и витла на CS-VLA, CS-22 и LSA въздухоплавателни средства и сложни задачи по техническото обслужване на компонент, изброени в допълнение VII, освен ако собственикът не е договорил програма за работа с компетентния орган преди започването на тези задачи и компетентният орган е убеден, че персоналят, отговарящ за

сертифицирането по М.А.801(б)2, притежава подходящите квалификации и съответния опит, приложимите данни за техническото обслужване, инструменти, оборудване и материали и има достъп до подходящи съоръжения.

За техническо обслужване на компонент, извършено в съответствие с параграф М.А.502(г), не може да бъде издаден формуляр 1 на EASA, то подлежи на действието на изискванията за повторно пускане в експлоатация по М.А.801."

11) М.А.503 се заменя със следното:

**„М.А.503 Компоненти с ограничен експлоатационен срок**

Монтираните компоненти с ограничен експлоатационен срок не трябва да се използват след определения срок за експлоатация, указан в одобрената програма за техническо обслужване и указанията за летателна годност, освен както е предвидено в М.А.504(в)."

12) Буква б) от М.А.504 се заменя със следното:

„б) Негодните за експлоатация компоненти се идентифицират и съхраняват на сигурно място под контрола на одобрена организация за техническо обслужване, докато се вземе решение за по-нататъшното им използване. Въпреки това, за въздухоплавателно средство, което не извършва търговски въздушен транспорт, различно от голямо въздухоплавателно средство, лицето или организацията, която е декларирала компонента като негоден за експлоатация, може да прехвърли отговорността за него, след като го идентифицира като негоден, на собственика на въздухоплавателното средство, при условие че това прехвърляне е отразено в дневника на въздухоплавателното средство/двигателя/компонента."

13) В М.А.601 текстът „не са изброени в М.А.201(е) и (ж)“ се заменя с текста „не са изброени в М.А.201(ж)“.

14) Буква а)5 от М.А.604 се заменя със следното:

а)5. списък на персонала, отговарящ за сертифицирането, с неговия обхват на одобрение, и"

15) В М.А.606, се добавя следната точка з):

„з) Чрез дерогация от параграф ж) организация може да използва персонал, отговарящ за сертифицирането, квалифициран в съответствие със следните разпоредби, когато предоставя помощ по техническото обслужване на оператори, които извършват търговски операции:

1. При повтарящо се указание за предполетна летателна годност, в което изрично се посочва, че екипажът на борда може да изпълни такова указание за летателна годност, организацията може да издаде ограничено разрешение за сертифициране на командира на въздухоплавателното средство на основата на лиценза на бордния екипаж. Все пак организацията трябва да се увери, че е проведено достатъчно практическо обучение и този командир на въздухоплавателното средство може да изпълни указанието за летателна годност в съответствие с изисквания стандарт.
2. Когато дадено въздухоплавателно средство се експлоатира далеч от база за поддържане на техническа изправност, организацията може да издаде ограничено разрешение за сертифициране на командира на въздухоплавателното средство на основата на лиценза на бордния екипаж. Организацията обаче трябва да се увери, че е проведено достатъчно практическо обучение и този командир на въздухоплавателното средство може да изпълни указанието за летателна годност в съответствие с изисквания стандарт. Разпоредбите на този параграф ще бъдат подробно разработени в описателна процедура."

16) Буква а)1 от М.А.607 се заменя със следното:

„а)1. персоналът, отговарящ за сертифицирането, може да докаже, че отговаря на изискванията, посочени в 66.А.20(б), освен когато част 66 се отнася до подзаконовите актове на държава-членка, в който случай те трябва да отговарят на изискванията на такъв подзаконов акт, и“

17) Буква в) от М.А.607 се заменя със следното:

„в) Одобрената организация за техническо обслужване води регистър за персонала, отговарящ за сертифицирането, и поддържа актуален списък на целия персонал, отговарящ за сертифицирането, включително областта на приложение на тяхното одобрение.“

18) Буква а)1 от М.А.608 се заменя със следното:

„а)1. притежава оборудването и инструментите, посочени в данните за техническото обслужване, описани в М.А.609, или потвърждава, че равностойното оборудване и инструменти съответстват на изброените в ръководствата за техническо обслужване на организацията, които са необходими за ежедневната работа по техническото обслужване; и“

19) В М.А.610, текстът „клиентът“ се заменя с „организацията, заявила техническото обслужване“.

20) Буква а) от М.А.613 се заменя със следното:

„а) След завършване на цялото заявено техническо обслужване на компонента в съответствие с тази подчаст се издава сертификат за повторно пускане в експлоатация в съответствие с М.А.802. EASA формуляр 1, с изключение на онези компоненти, на които се извършва техническо обслужване в съответствие с М.А.502(б) и М.А.502(г), и компоненти, които са изработени в съответствие с М.А.603(б).“

21) М.А.615 се заменя със следното:

**„М.А.615 Права на организацията**

Организацията може да:

1. обслужва всяко въздухоплавателно средство и/или компонент, за което тя е одобрена в местата, посочени в лиценза и ръководството за техническо обслужване;
2. да възлага изпълнението на специализирани услуги на друга организация, която е квалифицирана и е под контрола на организацията по М.А., подчаст Е, в съответствие с процедурите, описани в нейното ръководство за техническо обслужване на организацията, както е пряко одобрено от компетентния орган. Това се отнася за работа, извършвана от организация за специализирани услуги, която не е съответно одобрена по М.А., подчаст Е или част 145 да извършва такива задачи.
3. да извършва техническо обслужване на всички въздухоплавателни средства и/или компоненти, за които е лицензирана, на всяко място при възникване на необходимост от такова техническо обслужване, произтичаща или от неизправност на въздухоплавателното средство, или от необходимост временно да се извършва техническо обслужване, предмет на условията, посочени в описанието.
4. да издава сертификати за повторно пускане в експлоатация след завършване на техническото обслужване в съответствие с М.А.612 или М.А.613.“



22) Буква а) от М.А.703 се заменя със следното:

„а)Предоставянето на одобрение се изразява в издаване на сертификат, включен в допълнение VI от компетентния орган. В описанието на одобрената организация за поддържането на летателната годност по М.А.704 трябва да се определя обхватът на работата, за която се иска одобрението, включително препратка към:

1. одобрената програма за техническо обслужване или
2. в случай че въздухоплавателното средство не извършва търговски въздушен транспорт, програмите за „основно“ и/или „цялостно“ техническо обслужване, описани в М.А.709.“

23) Буква а)3 от М.А.704 се заменя със следното:

а)3. длъжността/длъжностите и имената на лицето/лицата, посочени в М.А.706(а) и М.А.706(в), като се посочва, ако е приложимо, кои лица по М.А.706(в) имат право да удължават сертификата за преглед на летателната годност в съответствие с М.А.711(а)4 и М.А.901(е), и“

24) Буква в) от М.А.706 се заменя със следното:

„в)Определят се лице или група от лица, отговорни за осигуряване на непрекъснато съответствие на организацията с изискванията на тази подчаст. Това лице(а) е подчинено на отговорния ръководител.

В описанието за поддържането на летателната годност организацията определя кои от тези лица, ако има такива, имат право да удължават сертификата за преглед на летателната годност в съответствие с М.А.711(а)4 и М.А.901(е). На такова лице(а) се издава разрешение, след като са официално приети от компетентния орган.“

25) Буква а) от М.А.707 се заменя със следното:

„а)За да бъде одобрена за извършване на прегледи за летателна годност, одобрената организация за поддържането на летателната годност трябва да има съответния персонал за преглед на летателната годност, който издава сертификати за преглед на летателната годност или препоръки по М.А., подчаст И.

1. За

- всички въздухоплавателни средства, които извършват търговски въздушен транспорт, и
- въздухоплавателни средства с МТОМ над 2730 кг с изключение на балони,

този персонал трябва:

- а. да има най-малко 5 години опит в поддържането на летателната годност и
- б. да притежава съответния лиценз по част 66 или квалификация за персонал по техническо обслужване, призната от държава-членка, която съответства на категорията на въздухоплавателните средства (когато част 66 се отнася до подзаконови актове на държавата-членка), или аеронавигационна степен или равностойна на нея, и
- в. да е преминал признат курс на обучение за техническо обслужване на въздухоплавателни средства и техни компоненти, и
- г. работи в одобрена организация със съответните отговорности.

Независимо от горепосоченото, изискването, посочено в параграф М.А.707(а)1(б), може да бъде заменено с пет години опит в поддържането на летателна годност в допълнение на тези, изисквани в параграф М.А.707(а)1(а).

2. За

- въздухоплавателни средства с МТОМ 2730 кг и по-малка и
- балони,

които не извършват търговски въздушен транспорт,  
този персонал трябва:

- а. да има най-малко 3 години опит в поддържането на летателната годност и
  - б. да притежава съответния лиценз по част бб или национално призната квалификация за персонал по техническото обслужване, която съответства на категорията на въздухоплавателното средство (когато част бб се отнася за национални правила), или аеронавигационна степен или равностойна на нея, и
  - в. да има съответното обучение за техническо обслужване на въздухоплавателни средства и техни компоненти, и
  - г. да работи в одобрена организация със съответните отговорности
- Независимо от горепосоченото, изискването, посочено в параграф М.А.707(а)2(б), може да бъде заменено с четири години опит в поддържането на летателна годност в допълнение на тези, изисквани в параграф М.А.707(а)2(а)."

26) Буква б)2 от М.А.708 се заменя със следното:

„б)2. представя програмата за техническо обслужване на въздухоплавателното средство и измененията в нея на компетентния орган за одобрение (освен ако не е включена в процедура за непряко одобрение в съответствие с М.А.302) и предоставя копие от програмата на собственика на въздухоплавателното средство, извършващо нетърговски полети.“

27) М.А.709 се заменя със следното:

#### **„М.А.709 Документация**

Одобрената организация за поддържането на летателната годност притежава и използва актуални данни за техническото обслужване по М.А.401 при извършване на задачите по поддържане на летателната годност. В случай че клиентът предоставя данни за техническото обслужване, такива данни са необходими само когато има договор с този клиент, с изключение на необходимостта от съответствие с М.А.714.

За въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, с цел да се позволи първоначалното одобрение и/или разширението на областта на приложение на съществуващо одобрение на организацията за управление на поддържането на летателната годност, без да има сключен договор с клиент за заявения обхват на работа, се допуска да се разработи програма за „основно“ и/или „цялостно“ техническо обслужване, както следва:

- **Програма за „основно“ техническо обслужване:** това е програма за техническо обслужване, разработена за определени тип въздухоплавателно средство, която се изготвя, като се следва, където това е приложимо, доклада на съвета за преглед на техническото обслужване (MRB), документа за планиране на техническото обслужване (MPD) на притежателя на типов сертификат, съответните глави от ръководството за техническо обслужване или други данни за техническото обслужване, които съдържат информация за планирането.
- **Програма за „цялостно“ техническо обслужване:** това е програма за техническо обслужване, която може да бъде разработена, за да обхваща сходни типове въздухоплавателни средства. Тези програми се основават на същия вид инструкции, както и програмата за основно техническо обслужване.

Препратка към програмите за „основно“ или „цялостно“ техническо обслужване, където е приложимо, се включва в описанието за поддържане на летателната годност (CAME), както се изисква по М.А.703.“

28) М.А.711 се заменя със следното:

#### **„М.А.711 Права на организацията**

- а) Одобрена организация за поддържането на летателната годност може:

1. да управлява поддържането на летателната годност на въздухоплавателно средство, изпълняващо нетърговски полети, както е записано в сертификата за одобрение;
  2. да управлява поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство, изпълняващо търговски полети, когато това е записано в сертификата за одобрение и сертификата на оператора;
  3. да уреди извършването на всяка задача по поддържане на летателната годност с изключение на нейното одобрение от друга организация подизпълнител, която работи по своя система за качество;
  4. да удължава съгласно условията на М.А.901(е) сертификата за преглед на летателната годност, което е било издадено от компетентния орган или от друга организация по М.А., подчаст Ж.
- б) Одобрената организация за ръководство поддържането на летателната годност може допълнително да бъде одобрена да извършва прегледи на летателната годност по М.А.710 и за:
1. издаване на съответния сертификат за преглед на летателната годност и впоследствие за продължаване на срока съгласно условията на М.А.901(в)2 или М.А.901(д)2 и
  2. издаване на препоръки към компетентния орган на държавата-членка по регистрация за извършване на преглед на летателната годност. За случаите на балони и всяко друго въздухоплавателно средство с МТОМ 2730 кг и по-малка, което не извършва търговски въздушен транспорт, препоръката може да бъде издадена само при вноса на въздухоплавателно средство от трета страна в съответствие с част 21 и М.А.904.
- (в) Организацията може да упражнява права по параграф б) по-горе, ако е регистрирана в една от държавите-членки."

29)Точка е) от М.А.712 се заменя със следното:

- (е) В случай на малка организация по М.А., подчаст Ж, чиято дейност не включва въздухоплавателни средства, извършващи търговски въздушен транспорт, системата за качество може да бъде заменена от извършването на редовни организационни прегледи, освен когато организацията издава сертификати за преглед на летателната годност за въздухоплавателни средства с МТОМ над 2730 кг, различни от балони.
- Все пак организация за управление поддържането на летателната годност, която няма система за качество, не може да възложи задачите по поддържането на летателната годност на други организации.

30)Буква б) от М.А.714 се заменя със следното:

- „б) Организацията за поддържането на летателната годност съхранява копие от всеки сертификат за преглед на летателната годност, което тя е удължила съгласно правата си по М.А.711(а)4. В допълнение, ако организацията за поддържане на летателната годност има правата по М.А.711(б), тя съхранява копие от всеки издаден или по според случая всеки сертификат, чийто срок е продължен и препоръка, заедно с всички свързани с тях документи."

31)М.А.801 се заменя със следното:

**„М.А.801 Сертификат за повторно пускане в експлоатация на въздухоплавателно средство**

- а) С изключение на въздухоплавателно средство, повторно въведено в експлоатация от организация по част 145, сертификатът за повторно пускане в експлоатация се издава в съответствие с разпоредбите на тази подчаст.
- б) Сертификат за повторно пускане в експлоатация се издава при завършване на всяко техническо обслужване преди началото на първия полет след съответното техническо обслужване. Когато цялото техническо обслужване е било изпълнено задоволително, сертификатът за повторно пускане в експлоатация се издава:

1. от съответния персонал, отговарящ за сертифицирането, от името на одобрената по М.А. подчаст Е организация за техническо обслужване; или
  2. с изключение на сложните задачи по техническото обслужване, посочени в допълнение VII, от персонал, отговарящ за сертифицирането, в съответствие с изискванията на част 66; или
  3. от собственика пилот по М.А.803.
- в) За ELA1 въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, сложните задачи по техническото обслужване на въздухоплавателното средство, изброени в допълнение VII, могат да бъдат извършени от персонал по М.А.801(б)2, отговарящ за сертифицирането, обект на договаряне на работна програма с компетентния орган от страна на собственика преди започването на тези задачи, като компетентният орган трябва да е удовлетворен, че персоналят по М.А.801(б)2, отговарящ за сертифицирането, притежава подходящите квалификации и съответния опит, приложимите данни за техническото обслужване, инструменти, оборудване и материали и има достъп до подходящи съоръжения.
- г) Чрез дерогация от М.А.801(б), в случай на непредвидени ситуации, когато въздухоплавателно средство се намира на място, където няма одобрена организация за техническото обслужване или съответен персонал, отговарящ за сертифицирането, собственикът може да упълномощи лице, което има не по-малко от 3 години от съответния опит по техническо обслужване и което притежава съответните квалификации, да извърши техническо обслужване в съответствие със стандартите, заложи в подчаст Г, и да пусне повторно в експлоатация въздухоплавателното средство, при условие че на това място няма организация, която да е съответно одобрена съгласно тази част или част 145.

Собственикът:

1. получава и съхранява подробна документация за въздухоплавателното средство за цялата извършена работа и за квалификациите, които притежава лицето, издаващо сертификата, и
  2. осигурява повторната проверка на това техническо обслужване и одобрението ѝ от съответно упълномощено лице по М.А.801(б) или организация по подчаст Е или част 145 при първа възможност, но в рамките на период, не по-дълъг от 7 дни, и
  3. уведомява организацията по подчаст Ж, отговаряща за управлението на поддържането на леталната годност, когато с нея е сключен договор в съответствие с М.А.201(д), или компетентния орган при липсата на такъв договор, в рамките на 7 дни от издаването на такова разрешение за сертифициране.
- д) В случай на повторно пускане в експлоатация съгласно М.А.801(б)2 или М.А.801(в) персоналят, отговарящ за сертифицирането, може да бъде подпомаган при изпълнението на задачите по техническото обслужване от едно или повече лица, които са под непрекъснатия пряк контрол на персонала, отговарящ за сертифицирането.
- е) Сертификатът за повторно пускане в експлоатация съдържа основни данни за извършеното техническо обслужване, датата на извършване на това техническо обслужване и:
1. идентичността, включително данни за одобрението на одобрената по М.А., подчаст Е организация за техническо обслужване и персонала, отговарящ за сертифицирането и издал този сертификат; или
  2. в случай на сертификат за повторно пускане в експлоатация по алинея М.А.801(б)2 или М.А.801(в) идентичността и номера на лиценза, ако има такъв лиценз, на персонала, отговарящ за сертифицирането, издал този сертификат.
- ж) Независимо от разпоредбите на параграф б), в случай на непълно техническо обслужване този факт се записва в сертификата за повторно пускане в експлоатация на въздухоплавателното средство преди издаването на този сертификат.

- з) Сертификат за повторно пускане в експлоатация не се издава, ако е неизвестна информация за несъответствие, която би застрашила безопасността на полетите.“

32) М.А.802 се заменя със следното:

**„М.А.802 Сертификат за повторно пускане в експлоатация на компонент**

- а) Сертификатът за повторно пускане в експлоатация се издава при завършване на всяко техническо обслужване на компонент от въздухоплавателното средство в съответствие с М.А.502.
- б) Сертификатът за разрешено повторно пускане в експлоатация, идентифицирано като EASA формуляр 1 за държавите-членки, представлява сертификат за повторно пускане в експлоатация на компонент от въздухоплавателното средство, с изключение на случаите, когато това техническо обслужване на компонент от въздухоплавателното средство е било извършено в съответствие с параграфи М.А.502(б) или М.А.502(г), при който случай техническото обслужване е обект на действието на процедурите за повторно пускане в експлоатация на въздухоплавателно средство съгласно М.А.801.“

33) М.А.803 се заменя със следното:

**„М.А.803 Разрешително за пилот-собственик**

- а) За да бъде пилот собственик, лицето трябва да:
1. притежава валидно свидетелство за правоспособност на пилот (или равностойно на него), издадено или потвърдено от държава-членка, за съответния тип или клас въздухоплавателно средство, и
  2. притежава въздухоплавателното средство или като
    - (i) единствен собственик, или като
    - (ii) съсобственик, който е:
      - едно от физическите лица в регистрационния формуляр, или
      - член на юридическо лице с нестопанска цел, извършващо развлекателна дейност, като юридическото лице е посочено в регистрационния документ като собственик, а физическото лице пряко участва в процеса на вземане на решения и е определено от юридическото лице да извършва техническото обслужване на пилота собственик.
- б) За всяко частно експлоатирано въздухоплавателно средство с опростена тяга с МТОМ 2730 кг и по-малка, планер, мотопланер и балон, пилотът собственик може да издаде сертификат за повторно пускане в експлоатация след ограничено техническо обслужване, посочено в допълнение VIII.
- в) Обхватът на ограниченото техническо обслужване от пилота собственик се посочва в програмата за техническо обслужване на въздухоплавателното средство по М.А.302.
- г) Сертификатът за повторно пускане в експлоатация се вписва в дневниците и съдържа основни данни за извършеното техническо обслужване, данните, използвани за техническото обслужване, датата на завършване на това техническо обслужване и идентичността, подписа и номера на лиценза на пилота собственик, издал сертификата.“

34) М.А.901 се заменя със следното:

**„М.А.901 Преглед на летателната годност**

За да се осигури валидност на сертификата за летателна годност на въздухоплавателното средство, трябва периодично да се извършва преглед на летателната годност на въздухоплавателното средство и свързаната с нея документация.

- а) Сертификатът за преглед на летателната годност се издава в съответствие с допълнение III (EASA формуляр 15а или 15б) след завършване на прегледа на летателната годност с удовлетворителен резултат и е валидно една година.
- б) Въздухоплавателно средство в контролирана среда е въздухоплавателно средство, което постоянно се е управлявало през последните 12 месеца от уникална организация по М.А., подчаст Ж и което е било обслужвано през последните 12 месеца от одобрени организации за техническо обслужване. Това включва извършването на задачи по техническо обслужване по М.А.803(б) и повторно пускане в експлоатация в съответствие с М.А.801(б)2 или М.А.801(б)3.
- в) За
- всички въздухоплавателни средства, които извършват търговски въздушен транспорт, и
  - въздухоплавателни средства с МТОМ над 2730 кг с изключение на балони, които са в контролирана среда, организацията по М.А., подчаст Ж, която управлява въздухоплавателното средство може, ако е надлежно одобрена:
    1. да издаде сертификат за преглед на летателната годност в съответствие с М.А.710 и
    2. за издадени от нея сертификати за преглед на летателната годност, когато въздухоплавателното средство е било в контролирана среда, да удължи на два пъти срока на валидност на сертификата за преглед на летателната годност, всеки път за период от една година. Срокът на валидност на сертификата за преглед на летателната годност няма да бъде удължаван, ако организацията е осведомена или има причина да смята, че въздухоплавателното средство не е годно за полет.
- г) За
- всички въздухоплавателни средства, които извършват търговски въздушен транспорт, и
  - въздухоплавателни средства с МТОМ над 2730 кг, с изключение на балони, които не са в контролирана среда или са управлявани от организация по М.А., подчаст Ж, която няма право да извършва прегледи на летателната годност, сертификатите за летателна годност се издават от компетентния орган след удовлетворителна оценка, основана на препоръка, дадена от надлежно одобрена организация по М.А. подчаст Ж, изпратена заедно със заявлението от собственика или оператора. Тази препоръка се основава на прегледа на преглед на летателната годност, извършен в съответствие с М.А.710.
- д) За
- въздухоплавателни средства с МТОМ 2730 кг и по-малка, и
  - балони, които не извършват търговски въздушен транспорт, всяка организация по М.А., подчаст Ж, определена от собственика/оператора, може, ако е надлежно одобрена:
    1. да издаде сертификат за преглед на летателната годност в съответствие с М.А.710 и
    2. за издадени от нея сертификати за преглед на летателната годност, когато въздухоплавателното средство е било в контролирана среда под нейно управление, да удължи на два пъти срока на валидност на сертификата за преглед на летателната годност, всеки път за период от една година. Срокът на валидност на сертификата за преглед на летателната годност няма да бъде удължаван, ако организацията е осведомена или има причина да смята, че въздухоплавателното средство не е годно за полет.
- е) Чрез дерогация от М.А.901(в)2 и М.А.901(д)2 за въздухоплавателни средства, които са в контролирана среда, организацията по М.А., подчаст Ж, която управлява въздухоплавателното средство, може да удължи два пъти срока на валидност на сертификата за преглед на летателната годност, всеки път за период от една година, когато то е било издадено от компетентен орган или друга организация по М.А., подчаст Ж. Срокът на валидност на сертификата за преглед на летателната годност няма да бъде удължаван, ако организацията е осведомена или има причина да смята, че въздухоплавателното средство не е годно за полет.

- ж) Чрез дерогация от М.А.901(д) и М.А.901(з)2 за ELA1 въздухоплатателно средство, което не извършва търговски въздушен транспорт и не попада под действието на М.А.201(и), сертификатът за преглед на летателната годност може да бъде издаден и от компетентния орган след удовлетворителна оценка, основана на препоръка от персонала, отговарящ за сертифицирането съгласно изискванията на част 66 и М.А.707(а)2(а), изпратена заедно със заявление от собственика или оператора. Препоръката се основава на преглед на летателната годност, извършен в съответствие с М.А.710.
- Тази дерогация не се прилага за повече от две последователни години, като се изисква на всеки три години да се издава сертификат за преглед на летателната годност от компетентния орган или от надлежно одобрена организация по М.А., подчаст Ж, след като извършване на преглед на летателната годност в съответствие с М.А.710.
- Във всички случаи и с цел прилагането на тази дерогация компетентният орган трябва официално да одобри персонала, отговарящ за сертифицирането, след проверка на квалификациите и след удовлетворително извършване на прегледа на летателната годност под надзора на компетентния орган.
- На персонала, отговарящ за сертифицирането, който ще извърши прегледа на летателната годност, трябва да бъде предоставена необходимата документация и подходящото настаняване в съответното местонахождение.
- з) Компетентният орган извършва самостоятелно преглед на летателната годност и издава сертификат за преглед на летателната годност в следните случаи:
1. когато обстоятелствата показват наличие на потенциална заплахата за безопасността или
  2. когато това е заявено от собственика за всички балони и всички други въздухоплатателни средства с МТОМ 2730 кг или по-малка, които не извършват търговски въздушен транспорт.
- и) В допълнение на параграф з), компетентният орган може и самостоятелно да извърши прегледа на летателната годност и да издаде сертификат за преглед на летателната годност за въздухоплатателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, когато въздухоплатателните средства се управляват от организация по М.А., подчаст Ж, намираща се в трета страна.
- й) Когато компетентният орган извършва самостоятелно преглед на летателната годност и/или издава сертификат за преглед на летателната годност, собственикът или операторът предоставя на компетентния орган:
- документацията, изисквана от него ,
  - подходящо настаняване на персонала на компетентния орган в съответното местонахождение, и
  - при необходимост, съдействие на персонал, квалифициран в съответствие с част 66 или равностойна съгласно 145.А.30(й)(1) и (2).
- к) За нови въздухоплатателни средства, произведени в рамките на ЕС, първоначалния сертификат за преглед на летателна годност се издава заедно с първоначалния сертификат за летателна годност при съответствие с 21А.183, параграф 1. Не се изисква преглед на летателната годност.

35) Букви а) и б) от М.А.904 се заменят със следното:

- а) Когато въздухоплатателно средство се внася в държава-членка от трета страна, кандидатът трябва да:
1. кандидатства в държавата-членка по регистрация за издаване на нов сертификат за летателна годност в съответствие с част 21 и
  2. има преглед за летателна годност, извършен от съответно одобрена организация за ръководство поддържането на летателна годност или, в случай на ELA1 въздухоплатателно средство, от компетентния орган; и
  3. има изпълнено цялото техническо обслужване, като е изискано от организацията за управление поддържането на летателната годност, или, в случай на ELA1 въздухоплатателно средство, от компетентния орган, както е необходимо, за да се спази одобрената програма за техническо обслужване по М.А.302.

б) Когато прецени, че въздухоплавателното средство отговаря на съответните изисквания, организацията за управление на поддържането на летателната годност, ако е приложимо, изпраща документирана препоръка за издаване на сертификат за преглед на летателната годност до държавата-членка по регистрацията."

36) В буква б) от М.Б.301 текстът „М.А.302(д)“ се заменя с текста „М.А.302(в)“.

37) В буква г) от М.Б.301 текстът „М.А.302(в) и (г)“ се заменя с текста „М.А.302(г), (д) и (е)“.

38) В буква а) от М.Б.303 текстът „Всеки компетентен орган“ се заменя с текста „Компетентният орган“:

39) В М.Б.303 се добавя следната буква и):

„и) За да улеснят съответното действие по прилагането, компетентните органи обменят информация за несъответствия, идентифицирани съгласно параграф з) по-горе.“

40) М.Б.606 се заменя със следното:

#### **„М.Б.606 Промени**

Компетентният орган спазва приложимите елементи на първоначалните параграфи на процеса за всяка промяна на организацията, уведомена в съответствие с М.А.617.

Компетентният орган може да предпише условия, при които одобрената по М.А., подчаст Е организация за техническо обслужване може да функционира по време на такива промени, докато компетентният орган не реши, че одобрението трябва да бъде временно прекратено.

За всяка промяна в ръководството за техническо обслужване на организацията:

- а) В случай на пряко одобрение на измененията в ръководството за техническо обслужване на организацията компетентният орган проверява, че процедурите, посочени в ръководството, съответстват с част М, преди официално да уведоми одобрената организация за одобрението.
- б) В случай на непряко одобрение на измененията в ръководството за техническо обслужване на организацията компетентният орган трябва да си осигури адекватен контрол над одобрението на всички изменения в ръководството.

41) М.Б.706 се заменя със следното:

#### **„М.Б.706 Промени**

Компетентният орган спазва приложимите елементи на първоначалните параграфи на процеса за всяка промяна на организацията, уведомена в съответствие с М.А.713.

Компетентният орган може да предпише условия, при които одобрената по М.А., подчаст Ж организация за техническо обслужване може да функционира по време на такива промени, докато компетентният орган не реши, че одобрението трябва да бъде временно прекратено.

За всяка промяна в спецификациите на организацията за управление на поддържането на летателната годност:

- а) В случай на пряко одобрение на измененията в спецификациите на организацията за управление на поддържането на летателната годност компетентният орган проверява, че процедурите, посочени в спецификациите, съответстват с част М, преди официално да уведоми одобрената организация за одобрението.
- б) В случай на непряко одобрение на измененията в спецификациите на организацията за управление на поддържането на летателната годност компетентният орган трябва да си осигури адекватен контрол над одобрението на всички изменения в спецификациите.



42) В М.Б.901 текстът „М.А.902(г)“ се заменя с текста „М.А.901“.

43) М.Б.902 се заменя със следното:

**„М.Б.902 Преглед на летателната годност от компетентния орган**

а) Когато компетентният орган извършва преглед на летателната годност и издава сертификат за преглед на летателната годност формуляр 15а на EASA (допълнение III), компетентният орган извършва прегледа на летателната годност в съответствие с предписанията на М.А.710.

б) Компетентният орган има подходящо квалифициран персонал за извършване на прегледа на летателната годност, който да извърши прегледите на летателната годност.

1. За

- въздухоплавателни средства, които извършват търговски въздушен транспорт, и
- въздухоплавателни средства с МТОМ над 2730 кг с изключение на балони

този персонал трябва:

- а. да има най-малко 5 години опит в поддържането на летателната годност; и
- б. да притежава съответния лиценз по част бб или аеронавигационна степен или равностойна на нея; и
- в. да е преминал признат курс на обучение за техническо обслужване на въздухоплавателни средства и техни компоненти; и
- г. да заема длъжност в одобрената организация със съответните отговорности.

Независимо от горепосоченото, изискването, посочено в параграф М.А.707(а)2(б), може да бъде заменено с пет години опит в поддържането на летателна годност в допълнение на тези, изисквани в параграф М.А.902(б)1(а).“

2. За

- въздухоплавателни средства с МТОМ 2730 кг и по-малка, и
- балони,

които не извършват търговски въздушен транспорт, този персонал трябва:

- а. да има най-малко 3 години опит в поддържането на летателната годност; и
- б. да притежава съответния лиценз по част бб или квалификация за персонал по техническо обслужване, призната от държава-членка, която съответства на категорията на въздухоплавателните средства (когато част бб се отнася за подзаконовни актове на държавата-членка) или аеронавигационна степен или равностойна на нея; и
- в. да има съответното обучение за техническо обслужване на въздухоплавателни средства и техни компоненти; и
- г. да заема длъжност в одобрената организация със съответните отговорности.

Независимо от горепосоченото, изискването, посочено в параграф М.А.707(б)2(б), може да бъде заменено с четири години опит в поддържането на летателна годност в допълнение на тези, изисквани в параграф М.А.902(б)2(а).

в) Компетентният орган поддържа регистър за целия персонал за преглед на летателната годност, който включва данни за всяка съответна квалификация, както и обобщение на опита и обучението в областта на управлението на поддържането на летателната годност.

г) Компетентният орган трябва да има достъп до съответните данни, посочени в М.А.305, М.А.306 и М.А.401, при извършване на преглед на летателната годност.

д) Персоналът, които извършва прегледа на летателната годност, издава формуляр 15а след удовлетворително завършване на прегледа на летателната годност.“

44)Параграфи 5.1 и 5.2 от допълнение I „Споразумение за поддържане на летателната годност“ се заменят със следното:

5.1. Задължения на одобрената организация:

1. типът въздухоплавателно средство е в областта на приложение на нейното одобрение;
2. при поддържане на летателната годност на въздухоплавателното средство да спазва посочените по-долу условия:
  - да разработва програма за техническо обслужване на въздухоплавателното средство, включително програма за надеждност, ако е приложимо
  - да декларира задачите по техническото обслужване (в програмата за техническо обслужване), които могат да бъдат извършвани в съответствие с М.А.803 (в),
  - да организира одобряването на програмата за техническо обслужване на въздухоплавателното средство,
  - да предоставя на собственика копие от програмата за техническо обслужване на въздухоплавателното средство, след като тя е одобрена,
  - да организира преходна инспекция с предишната програма за техническо обслужване на въздухоплавателното средство,
  - да организира извършването на цялото техническо обслужване от одобрена организация за техническо обслужване,
  - да организира прилагането на всички подходящи указания за летателна годност,
  - да организира отстраняването на всички дефекти, открити по време на плановото техническо обслужване, прегледи на летателната годност или докладвани от собственика, от одобрената организация за техническо обслужване,
  - да координира плановото техническо обслужване, прилагането на указанията за летателната годност, подмяната на части с ограничен експлоатационен срок и проверка на компоненти,
  - да информира собственика всеки път, когато въздухоплавателното средство се изпраща в одобрена организация за техническо обслужване,
  - да организира и следи цялата техническа документация,
  - да архивира цялата техническа документация;
3. да организира одобрението на всички и всяка модификация на въздухоплавателното средство в съответствие с част 21, преди да бъдат извършени;
4. да организира одобрението на всички и всяка поправка на въздухоплавателното средство в съответствие с част 21, преди да бъдат извършени;
5. да информира компетентния орган в държавата-членка по регистрация, когато въздухоплавателното средство не е предоставено на одобрената организация за техническо обслужване от собственика, както се изисква от одобрената организация;
6. да информира компетентния орган в държавата-членка по регистрация, когато настоящото споразумение не се спазва;
7. при необходимост да извършва преглед на летателната годност на въздухоплавателното средство и да издаде сертификат за преглед на летателната годност или препоръката към компетентния орган в държавата-членка по регистрация.

За всички балони и всички въздухоплавателни средства с МТОМ 2730 кг и по-малка, които не извършват търговски въздушен транспорт, препоръката се издава само при внасянето на въздухоплавателното средство в съответствие с част 21 и М.А.904.
8. да изпрати на компетентния орган в държавата-членка по регистрация в рамките на 10 дни копие от всеки сертификат за преглед на летателната годност или сертификат, чийто срок е бил продължен;

9. да докладва за събития, както е указано в съответните регламентиращи документи;
10. да информира компетентния орган в държавата-членка по регистрация, че настоящото споразумение се денонсира от една от страните.

5.2. Задължения на собственика:

1. да има общи познания за одобрената програма за техническо обслужване;
2. да има общи познания за част М;
3. да представи въздухоплавателното средство на одобрената организация за техническо обслужване в одобреното по искане на одобрената организация време;
4. да не модифицира въздухоплавателното средство, преди да се консултира с одобрената организация;
5. да информира одобрената организация за цялото техническо обслужване, особено за извършеното без знанието и контрола на одобрената организация;
6. да докладва на одобрената организация с помощта на дневника за всички дефекти, открити по време на експлоатацията на въздухоплавателното средство;
7. да информира компетентния орган в държавата-членка по регистрация, в случай че настоящото споразумение се денонсира от една от страните;
8. да информира компетентния орган в държавата-членка по регистрация и одобрената организация, в случай че въздухоплавателното средство бъде продадено;
9. да изготви доклади за събития, както се изисква от съответните правилници;
10. да информира редовно одобрената организация за летателните часове и други данни за използването, както е договорено с одобрената организация;
11. да вписва сертификата за повторно пускане в експлоатация в дневниците, както е посочено в М.А.803(г), когато се извършва техническо обслужване от пилота-собственик, без да превишава границите на списъка със задачи по техническото обслужване, както е декларирано в одобрената програма за техническо обслужване (М.А.803(в));
12. да информира одобрената организация за управление поддържането на леталната годност по М.А., подчаст Ж не по-късно от 30 дни след завършване на всяка задача по техническото обслужване от пилота-собственик в съответствие с М.А 305(а)."

45) В поле 13 на параграф 2. СЪСТАВЯНЕ НА СЕРТИФИКАТ ЗА ПОВТОРНО ПУСКАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ ОТ ИЗДАВАЩИЯ ГО ОРГАН в допълнение II „EASA формуляр 1“, текстът „- Препратка към одобрение по М.А., подчаст Е“ се заменя с „- Декларация за сертификат за повторно пускане в експлоатация по М.А.613.“

46) Поле 19 на параграф 2. СЪСТАВЯНЕ НА СЕРТИФИКАТ ЗА ПОВТОРНО ПУСКАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ ОТ ИЗДАВАЩИЯ ГО ОРГАН в допълнение II „EASA формуляр 1“ се заменя със следното:

*„Поле 19 За цялото техническо обслужване от одобрени организации за техническо обслужване по М.А., подчаст Е полето „друга разпоредба, посочена в поле 13“ трябва да бъде отбелязано и да се направи декларацията за сертификата за повторно пускане в експлоатация в поле 13.*

*В поле 13 на М.А.613 се включва следната декларация за сертификата за повторно пускане в експлоатация:*

*„Декларира, че освен ако е указано по друг начин в това поле, работата, идентифицирана в поле 12 и описана в това поле, е извършена в съответствие с изискванията по част М, подчаст Е, и по отношение на тази работи частта се счита за готова за повторно пускане в експлоатация. ТОВА НЕ Е ПУСКАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ СЪГЛАСНО ЧАСТ 145.“*

*При наличието на информацията „освен ако е указано по друг начин в това поле“ се имат предвид следните случаи:*

- а) когато техническото обслужване не може да бъде завършено;
- б) когато техническото обслужване се отклонява от стандарта, изискван по част М;
- в) когато техническото обслужване е извършено в съответствие с изискване, което не е от част М. В този случай в поле 13 се посочва точният национален подзаконен акт.

Точният случай или комбинация от случаи се посочва в поле 13.

- 47) Във формуляр 156 на допълнение III „Сертификат за преглед на летателната годност“ полетата за 1-вото и 2-рото продължаване на срока се заменят със следното:

1-во продължаване на срока: Въздухоплавателното средство се е намирало в контролирана среда в съответствие с М.А.901 през последната година. По време на издаване на сертификата се счита, че въздухоплавателното средство има летателна годност.

Дата на издаване: ..... Валиден до: .....

Подпис: ..... Разрешително №: .....

Име на търговското дружество: ..... Данни за одобрението: .....

2-ро продължаване на срока: Въздухоплавателното средство се е намирало в контролирана среда в съответствие с М.А.901 през последната година. По време на издаване на сертификата се счита, че въздухоплавателното средство има летателна годност.

Дата на издаване: ..... Валиден до: .....

Подпис: ..... Разрешително №: .....

Име на търговското дружество: ..... Данни за одобрението: .....

- 48) Във формуляр 156 на допълнение III „Сертификат за преглед на летателната годност“ препратката към „Регламент (ЕО) № 1592/2002“ се заменя с „Регламент (ЕО) № 216/2008“.

- 49) Във формуляр 15а на допълнение III „Сертификат за преглед на летателната годност“ препратката към „Регламент (ЕО) № 1592/2002“ се заменя с „Регламент (ЕО) № 216/2008“.

- 50) Във формуляр 15а на допълнение III „Сертификат за преглед на летателната годност“ изречението „има летателна годност по време на издаването“ се заменя с „има летателна годност по време на прегледа“.

- 51) В края на формуляр 15а на допълнение III „Сертификат за преглед на летателната годност“ се добавят две полета за 1-вото и 2-рото продължаване на срока със следното съдържание:

1-во продължаване на срока: Въздухоплавателното средство се е намирало в контролирана среда в съответствие с М.А.901 през последната година. По време на издаване на сертификата се счита, че въздухоплавателното средство има летателна годност.

Дата на издаване: ..... Валиден до: .....

Подпис: ..... Разрешително №: .....

Име на търговското дружество: ..... Данни за одобрението: .....

2-ро продължаване на срока: Въздухоплавателното средство се е намирало в контролирана среда в съответствие с М.А.901 през последната година. По време на издаване на сертификата се счита, че въздухоплавателното средство има летателна годност.

Дата на издаване: ..... Валиден до: .....

Подпис: ..... Разрешително №: .....

Име на търговското дружество: ..... Данни за одобрението: .....

52) В допълнение IV „Категории одобрение“, точки 4 и 5 се заменят със следното:

4. Категория от клас А означава, че одобрената по М.А., подчаст Е организация за техническо обслужване може да извърши техническо обслужване на въздухоплавателно средство и който и да е компонент (включително двигатели/спомогателни енергийни агрегати) в съответствие с данните за техническо обслужване на въздухоплавателното средство или, ако е изрично договорено с компетентния орган, в съответствие с данните за техническо обслужване на компонента само когато такива компоненти са монтирани на въздухоплавателното средство. Независимо от това, такава одобрена по М.А., подчаст Е организация за техническо обслужване клас А може временно да демонтира компонент за техническото обслужване, за да улесни достъпа до този компонент, освен когато такова демонтиране води до необходимостта от допълнително техническо обслужване, което не подлежи на действието на разпоредбите на тази алинея. Това е предмет на процедура за контрол в описанието на организацията за техническо обслужване, приемлива за държавата-членка. В частта ограничения трябва да се посочи обхватът на такова техническо обслужване, което ще уточни и обхвата на одобрението.
5. Категория от клас В означава, че одобрената по М.А., подчаст Е организация за техническо обслужване може да извършва техническо обслужване на демонтиран двигател/спомогателен енергиен агрегат/СЕА и компоненти на двигател/спомогателен енергиен агрегат в съответствие с данните за техническото обслужване за двигателя/спомогателния енергиен агрегат или, ако е изрично договорено с компетентния орган, само когато такива компоненти са монтирани на двигателя/спомогателния енергиен агрегат. Независимо от това, такава одобрена по М.А., подчаст Е организация за техническо обслужване клас В може временно да демонтира компонент за техническото обслужване, за да улесни достъпа до този компонент, освен когато такова демонтиране води до необходимостта от допълнително техническо обслужване, което не подлежи на действието на разпоредбите на тази алинея. В частта ограничения трябва да се посочи обхватът на такова техническо обслужване, което ще уточни и обхвата на одобрението. Одобрена по М.А., подчаст Е организация за техническо обслужване с категория клас В може също така да извършва техническо обслужване на монтиран двигател по време на „базово“ и „линейно“ техническо обслужване, предмет на процедура за контрол като част от описанието на организацията за техническо обслужване. Обхватът на работата, посочен в описанието на организацията за техническо обслужване, отразява тази дейност, когато е разрешена от държавата-членка.“

53) Допълнение VI „Сертификат за одобрение на организация за управление на запазването на летателната годност по част М, раздел А, подчаст Ж“ се заменя със следното:

*Допълнение VI*

**Сертификат за одобрение на организация за управление на запазването на летателната годност по част М, раздел А, подчаст Ж**

ДЪРЖАВА - ЧЛЕНКА\*

Държава-членка на Европейския съюз\*\*

## СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНИЕ

**РЕФЕРЕНТЕН НОМЕР:** XX.MG.XXX (реф. УВП XX.XXX)

В съответствие с Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията, действащ понастоящем, и при изпълнение на посочените по-долу условия държавата-членка с настоящото удостоверява, че

### [ИМЕ НА ТЪРГОВСКОТО ДРУЖЕСТВО И АДРЕС]

е организация за управление на запазването на летателната годност, както е посочено в част М, раздел А, подчаст М, на която е разрешено да управлява запазването на летателната годност на въздухоплавателните средства, изброени в приложения график за одобрение, и да издава препоръки или сертификати за преглед на летателната годност след преглед на летателната годност, както е посочено в М.А.710, при следните условия:

### УСЛОВИЯ

1. Това одобрение е ограничено до приложното поле, посочено в частта за одобрение на спецификациите на одобрената организация за управление на поддържането на летателната годност, както е посочено в част М, раздел А, подчаст Ж.
2. Това одобрение изисква спазване на процедурите, посочени в спецификациите на одобрената по част М организация за на поддържането на летателната годност.
3. Това одобрение е валидно, докато одобрената организация за управление на поддържането на летателната годност поддържа съответствие с изискванията на част М.
4. Ако са изпълнени посочените по-горе условия, това одобрение остава валидно, освен ако не е било отказано, заменено, временно прекратено или анулирано.

Ако този формуляр се използва и за притежатели на сертификат за въздушен превозвач (УВП), номерът на УВП се добавя като референтен номер в допълнение към номера на стандарта и условие 4 по-горе се заменя със следните допълнителни условия:

5. Това одобрение не представлява разрешително за експлоатиране на посочените по-горе типове въздухоплавателни средства. Документът, с който се разрешава експлоатацията на въздухоплавателно средство, е сертификат за въздушен превозвач (УВП).
6. Когато организацията за управление на поддържането на летателната годност възложи съгласно своята система за качество услугата на една/няколко организация/организации, това одобрение остава валидно, ако са спазени приложимите договорни задължения на такава/такива организация/организации.
7. Прекратяване, временно прекратяване или анулиране на УВП автоматично прави невалидно настоящото одобрение по отношение на регистрациите на въздухоплавателните средства, посочени в УВП, освен ако изрично не е заявено друго от компетентния орган.

8. Ако са изпълнени посочените по-горе условия, това одобрение остава валидно за неограничено време, освен ако преди това не е било отказано, заменено, временно прекратено или анулирано.

Дата на първо издаване:

Подпис:

Дата на прегледа:

Преглед №:

За компетентния орган:

Страница \_ от \_

„\*За държави, които не са членки на ЕС или EASA, както е приложимо/\*\*Изтрий за държави, които не са членки на ЕС или EASA”.

### График за одобрение

Име на организация: [ИМЕ НА ТЪРГОВСКОТО ДРУЖЕСТВО]

Референтен номер:

Въздухоплавателно средство тип/серия/група	Разрешен преглед на летателната годност	Организация(и), работеща(и) по система за качество
	Да	
	Не	

Този график за одобрение е ограничен до посоченото в частта за обхвата на одобрението, съдържаща се в одобрените спецификации на организация за управление на поддържането на летателната годност по част М, раздел А, подчаст Ж.

Референтен номер на спецификациите на организацията за управление поддържането на летателната годност:

Дата на първо издаване:

Подпис:

Дата на прегледа:

Преглед №:

За компетентния орган:

Страница \_ от \_

### **EASA формуляр 14**

54) В допълнение VII „Сложни задачи по техническото обслужване“ първото изречение се заменя със следното:

„Описаните по-долу задачи съставляват сложните задачи по техническото обслужване, посочено в М.А.502(г)3, М.А.801(б)2 и М.А.801(в):

55) В допълнение VII „Сложни задачи по техническото обслужване“ се добавят следните точки:

- „3. Извършване на следното техническо обслужване на бутален двигател:
- а) Разглобяване и последващо сглобяване на бутален двигател, различно от:
    - (i) за получаване на достъп до бутала/цилиндри;
    - (ii) отстраняване на задния капак на агрегатите за проверка и/или подмяна на маслена помпа, когато такава работа не включва отстраняването на зъбните колела с вътрешно зацепване;
  - б) Разглобяване и последващо сглобяване на редуктори;
  - в) Заваряване и запояване с твърд припой на съединения, различни от малки поправки, чрез заваряване на агрегатите на изпускателната система, извършени от надлежно одобрен или упълномощен заварчик, но с изключение на подмяна на компоненти;
  - г) Разцентроването на отделни части на агрегати, които се доставят като агрегати, изпитани в заводски условия, с изключение на подмяната или настройката на части, които обичайно подлежат на подмяна или настройка при обслужването.
4. Балансиране на витлото, с изключение на
- а) сертифициране на статично балансиране, когато се изисква от ръководството за техническо обслужване;
  - б) динамично балансиране на монтирани витла чрез използването на електронно балансиращо оборудване, когато е разрешено от ръководството за техническо обслужване или одобрените данни за техническо обслужване.
5. Всяка допълнителна задача, която изисква:
- а) боравенето със специализирани инструменти, оборудване или съоръжения или
  - б) значителни процедури за координация поради дълга продължителност и участието на няколко лица.“

56) Допълнение „Ограничено техническо обслужване на пилота собственик“ се заменя със следното:

#### *Допълнение VIII*

#### **Ограничено техническо обслужване на пилота собственик**

В допълнение на изискванията по част М, трябва да се спазват следните основни принципи, преди да бъде извършена каквато и да било задача съгласно условията на техническото обслужване на пилота собственик:

#### **Компетентност и отговорност**

- 1 Пилотът собственик винаги носи отговорност за всяко техническо обслужване, извършвано от него.



- 2 Преди извършването на задача на пилота собственик по техническото обслужване, пилотът собственик трябва да се увери, че той е компетентен да извърши тази задача. Пилотите собственици са длъжни да се запознаят със стандартните практики по техническото обслужване за своите въздухоплавателни средства и с програмата за техническо обслужване на въздухоплавателното средство. Ако пилотът собственик не е компетентен за задачата, която трябва да бъде извършена, тя не може да бъде извършена от пилота собственик.
- 3 Пилотът собственик (или организацията по М.А., подчаст Ж, с която той има договор) носи отговорност за идентифицирането на задачите в програмата за техническо обслужване в съответствие с тези основни принципи и за осигуряване на навременната актуализация на този документ.
- 4 Одобрието на програмата за техническо обслужване се извършва в съответствие с М.А.302.

### **Задачи**

Пилотът собственик може да извършва обикновени огледи или операции, за да провери общото състояние и видими повреди, нормално функциониране на конструкцията на въздухоплавателното средство, двигателите, системите и компонентите.

Задачи по техническото обслужване не могат да бъдат извършвани от пилота собственик, когато задачата:

- 1 е от ключово значение за безопасността, чието неправилно извършване драстично ще повлияе летателната годност на въздухоплавателното средство, или е задача по техническото обслужване, пряко свързана с безопасността както е посочено в М.А.402(а), и/или;
- 2 изисква отстраняването на основни компоненти или основни сглобки и/или;
- 3 се извършва в съответствие с указание за летателна годност (УЛГ) или указанието по ограничаване на летателната годност (УОЛГ), освен ако не е изрично разрешено в УЛГ или УОЛГ, и/или;
- 4 изисква употребата на специални инструменти, калибрирани инструменти (с изключение на динамометричен ключ и пресклеци) и/или;
- 5 изисква употребата на изпитващи оборудвания или специално изпитване (например БК, системни изпитвания или функционални проверки на авионикс оборудване) и/или
- 6 се състои от каквато и да била извънпланова специална проверка (например проверка при грубо кацане) и/или;
- 7 засяга системи, които са основни за операциите по IFR и или;
- 8 е посочена в допълнение VII или е задача по техническото обслужване на компонент в съответствие с М.А.502.

Критериите, посочени по-горе, не могат да бъдат обезсилени от по-слабо ограничителни инструкции, издадени в съответствие с „М.А.302(г) Програма за техническо обслужване“.

Всяка задача, посочена в ръководството за полет на въздухоплавателното средство като подготвяща въздухоплавателното средство за полет (пример: сглобяването на крилата на планер или предполетна задача), се счита за задача на пилота, а не задача на пилота собственик по техническото обслужване и затова не изисква сертификат за повторно пускане в експлоатация.

### **Извършване на задачите на пилота собственик по техническото обслужване и документация**

Данните за техническото обслужване, както са посочени в М.А.401, трябва да са винаги налице при извършването на техническото обслужване от пилота

собственик и те трябва да се спазват. Подробностите за данните, използвани при извършването на техническото обслужване от пилота собственик, трябва да бъдат включени в сертификата за повторно пускане в експлоатация в съответствие с М.А.803(г).

Пилотът собственик трябва да уведоми организацията по М.А., подчаст Ж за управление на поддържането на летателната годност (ако е приложимо) не по-късно от 30 дни след извършване на задачата по техническото обслужване от пилота собственик в съответствие с М.А305(а).

### *Член 3*

Приложение II (част 145) към Регламент (ЕО) 2042/2003 на Комисията се изменя както следва:

1) В допълнение II „Система от класове и категории на одобрение на организациите“ точки 4 и 5 се заменят със следното:

4. Категория от клас А означава, че одобрената по част 145 организация за техническо обслужване може да извърши техническо обслужване на въздухоплавателно средство и който и да е компонент (включително двигатели/спомагателни енергийни агрегати) в съответствие с данните за техническо обслужване на въздухоплавателното средство или, ако е изрично договорено с компетентния орган, в съответствие с данните за техническо обслужване на компонента, само когато такива компоненти са монтирани на въздухоплавателното средство. Независимо от това, такава одобрена по част 145 организация за техническо обслужване клас А може временно да демонтира компонент за техническото обслужване, за да улесни достъпа до този компонент, освен когато такова демонтиране води до необходимостта от допълнително техническо обслужване, което не подлежи на действието на разпоредбите на тази алинея. Това е предмет на процедура за контрол в описанието на организацията за техническо обслужване, приемлива за държавата-членка. В частта ограничения трябва да се посочи обхватът на такова техническо обслужване, което ще уточни и обхвата на одобрението.

5. Категория от клас В означава, че одобрената по част 145 организация за техническо обслужване може да извършва техническо обслужване на демонтиран двигател/спомагателен енергиен агрегат/СЕА и компоненти на двигател/спомагателен енергиен агрегат в съответствие с данните за техническото обслужване за двигателя/спомагателния енергиен агрегат или, ако е изрично договорено, с компетентния орган, само когато такива компоненти са монтирани на двигателя/спомагателния енергиен агрегат. Независимо от това, такава одобрена по част 145 организация за техническо обслужване клас В може временно да демонтира компонент за техническото обслужване, за да улесни достъпа до този компонент, освен когато такова демонтиране води до необходимостта от допълнително техническо обслужване, което не подлежи на действието на разпоредбите на тази алинея. В частта ограничения трябва да се посочи обхватът на такова техническо обслужване, което ще уточни и обхвата на одобрението. Одобрена по част 145 организация за техническо обслужване с категория клас В може също така да извършва техническо обслужване на монтиран двигател по време на „базово“ и „линейно“ техническо обслужване, предмет на процедура за контрол като част от описанието на организацията за техническо обслужване. Обхватът на работата, посочен в описанието на организацията за техническо обслужване, отразява тази дейност, когато е разрешена от държавата-членка.“

### *Член 4*

*Влизане в сила*

Настоящият регламент влиза в сила в деня след неговото публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

*Съставено в Брюксел,*

*За Комисията*

*член на Комисията*