

## ДОДАТОК II

### ВИМОГИ ДО УПОВНОВАЖЕНОГО ОРГАНУ ЩОДО ЛЬОТНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЧАСТИНА-ARO (надалі Part-ARO)

#### ARO.GEN.005 Сфера застосування

Цей Додаток встановлює вимоги до системи адміністрування та управління, які мають виконуватись уповноваженим органом з метою впровадження та забезпечення виконання положень цих Правил щодо льотної експлуатації в цивільній авіації.

#### ПІДЧАСТИНА GEN

#### ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

#### РОЗДІЛ I

#### Загальні положення

#### ARO.GEN.115 Документація з нагляду

Уповноважений орган повинен надати персоналу усі необхідні нормативно-правові акти, стандарти, правила, технічні публікації та пов'язані з ними документи для успішного виконання персоналом своїх завдань та покладених на них обов'язків.

#### ARO.GEN.120 Методи відповідності

(a) Уповноважений орган повинен розробити прийнятні методи відповідності (АМС), які можуть використовуватися з метою встановлення відповідності авіаційним правилам. Якщо положення АМС дотримані, це означає, що відповідні вимоги цих авіаційних правил виконані.

(b) Для дотримання положень цих авіаційних правил можуть бути використані альтернативні методи відповідності.

(c) Уповноважений орган повинен встановити систему постійної оцінки того, що такі альтернативні методи відповідності якими він користується сам або інші організації та особи, що знаходяться під його наглядом, забезпечували дотримання положень цих авіаційних правил.

(d) Уповноважений орган повинен оцінити всі альтернативні методи відповідності, які були запропоновано організацією відповідно до положень ORO.GEN.120(b) шляхом аналізу наданої документації та, за необхідності, шляхом перевірки такої організації.

Коли уповноважений орган переконається, що альтернативні методи відповідності відповідають положенням цих авіаційних правил, то він без зайвого зволікання повинен:

(1) повідомити заявника, що надані альтернативні методи відповідності можна впроваджувати, а також, у разі потреби, внести зміни до схвалення, повноваження на спеціалізовану експлуатацію або сертифікату заявника;

(2) зарезервовано;

(3) зарезервовано;

(e) Якщо уповноважений орган сам застосовує альтернативні методи відповідності для досягнення відповідності цим авіаційним правилам, то він повинен:

(1) зробити їх доступними для всіх організацій та осіб, що знаходяться під його наглядом;

(2) зарезервовано.

ARO.GEN.125 Повідомлення Агентству

Зарезервовано.

ARO.GEN.135 Негайне реагування на проблеми із безпекою польотів

(a) Уповноважений орган повинен запровадити систему збору, аналізу та розповсюдження інформації щодо безпеки польотів.

(b) Уповноважений орган повинен ввести в дію систему забезпечення належного аналізу будь-якої отриманої інформації стосовно безпеки польотів та без зайвого зволікання надавати організаціям та особам, що знаходяться під його наглядом, будь-яку інформацію, включаючи рекомендації чи коригувальні дії, які потрібно вжити для вчасного реагування на проблеми із безпекою польотів, що стосується виробів, деталей, пристроїв, осіб або організацій відповідно до авіаційних правил.

(c) Після отримання даних, визначених в (a) та (b), уповноважений орган повинен вжити належних заходів для вирішення проблеми із безпеки польотів.

(d) Зарезервовано.

## РОЗДІЛ II

### УПРАВЛІННЯ

#### ARO.GEN.200 Система управління

(a) Уповноважений орган повинен впровадити та підтримувати систему управління, яка включає, як мінімум, наступне:

(1) задокументовані методи та процедури для описання організації системи, засобів і методів забезпечення дотримання Авіаційних правил. Процедури повинні регулярно оновлюватися та слугувати як основні робочі документи уповноваженого органу з метою виконання відповідних завдань;

(2) достатню кількість персоналу для належного виконання завдань та обов'язків. Такий персонал повинен мати відповідну кваліфікацію для виконання призначених завдань, а також мати необхідні знання, досвід, початкову підготовку та перепідготовку для підтримки власної кваліфікації на належному рівні. Для виконання всіх завдань повинна бути впроваджена відповідна система планування наявності персоналу;

(3) забезпечення відповідними засобами та службовими приміщеннями для виконання покладених завдань;

(4) функції моніторингу за дотриманням відповідності системи управління застосовним вимогам та адекватності процедур, включаючи

створення процесу внутрішнього аудиту та процесу управління ризиками безпеки польотів. Моніторинг відповідності повинен включати систему зворотного зв'язку з передачею результатів аудитів на вищий рівень керівництва уповноваженого органу для гарантування виконання відповідних коригувальних заходів, за необхідністю;

(5) наявність особи або групи осіб, які несуть безпосередню відповідальність перед керівництвом уповноваженого органу за функцією моніторингу відповідності.

(b) Для кожної сфери діяльності, в тому числі системи управління, уповноважений орган повинен призначити одну або декількох осіб, що мають нести повну відповідальність за управління процесом виконання відповідних завдань.

(c) Зарезервовано.

(d) Зарезервовано.

ARO.GEN.205 Покладення завдань на експертні центри

Зарезервовано.

ARO.GEN.210 Зміни в системі управління

(a) Уповноважений орган повинен мати систему для виявлення змін, які впливають на його здатність виконувати свої завдання та обов'язки, як визначено у авіаційних правилах. Ця система повинна гарантувати, що будуть

вживатися відповідні заходи для того, щоб система управління підтримувалася у належному і ефективному стані.

(b) Уповноважений орган повинен своєчасно оновлювати власну систему управління з метою реагування на будь-які зміни у авіаційних правилах для забезпечення їх ефективної імплементації.

(c) Зарезервовано.

#### ARO.GEN.220 Збереження записів

(a) Уповноважений орган повинен встановити систему, яка забезпечує відповідне зберігання, доступність і надійність відстеження наступного:

(1) задокументованих політик та процедур системи управління;

(2) підготовки, кваліфікації та надання повноважень її персоналу;

(3) розподілу та деталізації завдань з охопленням елементів, які вимагаються ARO.GEN.205;

(4) процесів сертифікації та постійного нагляду за сертифікованими організаціями;

(4a) процесу надання повноважень на спеціалізовану комерційну експлуатацію з високим ступенем ризику та подальшого нагляду за утримувачем повноваження;

(5) процесів подачі заявок та постійний нагляд за організаціями-заявниками;

(6) деталей програм підготовки, наданих сертифікованими організаціями, та, у разі потреби, дані, які мають відношення до FSTD, що використовувалися у такій підготовці;

(7) зарезервовано;

(8) нагляду за експлуатацією моторних повітряних суден іншої ніж складної конструкції некомерційними експлуатантами;

(9 зарезервовано;

(10) недоліків, коригувальних дій та дати їх закриття;

(11) здійснених примусових заходів;

(12) даних про безпеку польотів та вжитих заходів;

(13) застосування гнучких умов відповідно до авіаційних правил.

(b) Уповноважений орган повинен підтримувати перелік всіх виданих організаціям сертифікатів, повноважень на спеціалізовану експлуатацію, а також отриманих ним заявок.

(c) Усі записи мають зберігатися протягом не менше п'яти років.

## НАГЛЯД, СЕРТИФІКАЦІЯ ТА ПРИМУСОВЕ ВИКОНАННЯ

## ARO.GEN.300 Нагляд

(a) Уповноважений орган повинен перевіряти:

(1) відповідність застосовним вимогам до організацій або видів експлуатації перед видачою таким організаціям сертифіката, схвалення або повноваження;

(2) подальше дотримання застосовних вимог організаціями, що були сертифіковані, яким було надане повноваження та від яких було отримано заявку;

(3) постійне дотримання застосовних вимог експлуатантами моторних повітряних суден іншої ніж складної конструкції, що виконують некомерційну експлуатацію;

(4) впровадження відповідних заходів з безпеки польотів, які уповноважений орган запровадив обов'язковими, як зазначено у ARO.GEN.135(c) та (d).

(b) Ця перевірка повинна:

(1) супроводжуватися документацією, яка спеціально підготовлена для персоналу, що відповідає за нагляд за безпекою польотів та має конкретні керівництва щодо виконання відповідних функцій;



(2) забезпечити зацікавлені організації та особи результатами діяльності нагляду за безпекою польотів;

(3) ґрунтуватися на аудитах та інспекціях, включаючи інспекції на пероні та інспекції без попереднього повідомлення;

(4) надавати уповноваженому органу докази, необхідні у випадку коли вжиття подальших дій є обов'язковим, включаючи заходи, передбачені ARO.GEN.350 та ARO.GEN.355.

(c) Обсяг нагляду, визначений у (a) та (b), повинен враховувати результати минулої діяльності з нагляду та пріоритети безпеки.

(d) Зарезервовано.

(e) Зарезервовано.

(f) Уповноважений орган повинен збирати та обробляти всю інформацію, яка вважається корисною для цілей нагляду, включаючи інспекції на пероні та інспекції без попереднього повідомлення.

ARO.GEN.305 Програма нагляду

(a) Уповноважений орган повинен встановити та підтримувати програму нагляду, охоплюючи наглядову діяльність, визначену в ARO.GEN.300 та ARO.RAMP.

(b) Для сертифікованих уповноваженим органом організацій, програма нагляду повинна розроблятися з урахуванням специфіки організації, складності

її діяльності, результатів минулих сертифікацій та/або наглядової діяльності, які визначені ARO.GEN та ARO.RAMP, а також повинна ґрунтуватися на оцінюванні супутніх ризиків. Вона повинна включати в межах кожного циклу планування:

(1) аудити та інспекції, включаючи інспекції на пероні та інспекції без попереднього повідомлення;

(2) засідання між відповідальним керівником та уповноваженим органом, скликані для того, щоб інформувати обидві сторони про важливі проблеми.

(с) Для сертифікованих уповноваженим органом організацій застосовується цикл планування нагляду, який не перевищує 24 місяців.

Цикл планування нагляду може бути скорочений, якщо є факти того, що показники безпеки організації знизилися.

Цикл планування нагляду може бути подовжений (максимум до 36 місяців), якщо уповноваженим органом встановлено, що протягом попередніх 24 місяців:

(1) організація довела ефективно визначення загроз безпеки авіації та ефективно управління супутніми ризиками;

(2) організація постійно демонструє, у відповідності до положень ORO.GEN.130, що вона повністю контролює усі зміни;

(3) не було виявлено жодних недоліків 1-ого рівня;

(4) усі коригувальні дії були вчасно впроваджені впродовж періоду часу, прийнятого або подовженого уповноваженим органом згідно положень ARO.GEN.350(d)(2).

Цикл планування нагляду може бути подовжений максимум до 48 місяців, якщо, окрім вищезазначеного, організація встановила, а уповноважений орган схвалив, ефективну систему постійного звітування до уповноваженого органу стосовно показників безпеки та дотримання регуляторних вимог самою організацією.

(d) Для організацій, які декларують свою діяльність уповноваженому органу, програма нагляду повинна розроблятися з урахуванням конкретного типу організації, складності її діяльності та даних попередніх наглядових заходів, а також оцінюванням ризиків, пов'язаних з видом здійснюваної експлуатації. Програма нагляду повинна включати необхідні аудити та перевірки, включаючи інспекції без попереднього повідомлення та інспекції на пероні.

(d1) Для організацій, які мають повноваження на спеціалізовану експлуатацію, програма нагляду повинна бути впроваджена відповідно до (d), з урахуванням минулого і теперішнього наданих повноважень та терміну дії повноважень.

(e) Для власників ліцензії, сертифікату, рейтингу або атестату, виданих уповноваженим органом, програма нагляду повинна включати проведення інспекцій, включаючи інспекції без попереднього повідомлення.

(f) Програма нагляду повинна містити дані про дати запланованих та проведених аудитів, інспекцій та зустрічей.

### ARO.GEN.310 Процедури первинної сертифікації – організації

(a) Одразу після того, як отримана заявка на первинну видачу сертифіката організації, уповноважений орган повинен перевірити дотримання такою організацією застосовних вимог. Ця перевірка може враховувати заявки, на які є посилання в ORO.AOC.100(b).

(b) Після того, як уповноважений орган переконався, що організація відповідає застосовним вимогам, він повинен видати сертифікат (або сертифікати) згідно положень Доповнень I та II. Сертифікат (або сертифікати) повинні бути видані на необмежений термін. Привілеї та обсяг діяльності, які схвалені для організації, повинні бути визначені у відповідних положеннях, які додаються до сертифіката (або сертифікатів).

(c) Для того, щоб дозволити організації впроваджувати зміни без попереднього схвалення уповноваженим органом відповідно до ORO.GEN.130, уповноважений орган повинен ухвалити надану організацією процедуру, у якій визначається обсяг таких змін та описується, як такі зміни адмініструвати та про них повідомляти.

### ARO.GEN.330 Зміни – організації

(a) Після отримання заявки на зміну, яка вимагає попереднього схвалення, уповноважений орган перед видачою схвалення повинен перевірити дотримання організацією застосовних вимог.

Уповноважений орган повинен встановити умови за яких організація може діяти під час впровадження зміни, за виключенням ситуації, коли

уповноважений орган визначить, що сертифікат організації потрібно призупинити.

Якщо уповноважений орган переконався, що організація відповідає застосовним вимогам, то він повинен схвалити зміну.

(b) Без шкоди до будь-яких додаткових примусових заходів, коли організація запроваджує зміни, що вимагають попереднього схвалення, при цьому не отримавши відповідного схвалення уповноваженого органу, як визначено в (a), уповноважений орган повинен призупинити, обмежити або анулювати сертифікат такої організації.

(c) Коли зміни не вимагають попереднього схвалення, уповноважений орган повинен оцінити дані, надані організацією у повідомленні відповідно до ORO.GEN.130, для того щоб перевірити відповідність застосовним вимогам. У разі виявлення будь-якої невідповідності, уповноважений орган повинен:

(1) повідомити організацію про виявлену невідповідність та зробити запит на виконання подальших змін;

(2) у разі наявності недоліків 1-го або 2-го рівня діяти згідно ARO.GEN.350.

#### ARO.GEN.345 Заявка – організації

(a) Після отримання заявки від організації, яка виконує або має намір виконувати зазначені у заявці види діяльності, уповноважений орган повинен перевірити, що заявка містить усю інформацію відповідно до Part-ORO та повинен підтвердити отримання заявки від організації.

(b) Якщо заявка не містить всієї необхідної інформації або містить інформацію, яка свідчать про невідповідність застосовним вимогам, уповноважений орган повинен повідомити організацію стосовно невідповідності та зробити запит щодо додаткової інформації. За необхідності, уповноважений орган повинен провести перевірку організації. Якщо вищезазначена невідповідність підтверджується, уповноважений орган повинен вжити заходів відповідно до ARO.GEN.350.

#### ARO.GEN.350 Недоліки та корегувальні заходи – організації

(a) Відповідно до ARO.GEN.300(a), уповноважений орган повинен мати систему аналізу недоліків з метою визначення їхньої значимості для безпеки.

(b) Уповноважений орган повинен встановити недоліками 1-го рівня якщо виявлено будь-яку суттєву невідповідність застосовним вимогам авіаційних правил, процедур та керівництва організації або з умовами схвалення, сертифікату, повноваженням на спеціалізовану експлуатацію або зі змістом заявки, які знижують безпеку або серйозно загрожують безпеці польотів.

#### Недоліки 1-го рівня повинні включати:

(1) відмову надати уповноваженому органу доступ до об'єктів організації відповідно до ORO.GEN.140 у робочий час та після двох письмових запитів;

(2) отримання або підтримання дії сертифіката організації або повноваження на спеціалізовану експлуатацію шляхом фальсифікації поданої підтверджуючої документації;

(3) підтвердження протиправного або шахрайського використання сертифіката організації чи повноважень на спеціалізовану експлуатацію;

(4) відсутність призначеного відповідального керівника.

(с) Уповноважений орган повинен встановити недоліками 2-го рівня якщо виявлено будь-яку невідповідність застосовним вимогам авіаційних правил, процедур та керівництвом організації або з умовами схвалення, сертифікату, повноваженням на спеціалізовану експлуатацію або зі змістом заявки, які знижують безпеку або загрожують безпеці польотів.

(d) Якщо недоліки виявлені в процесі нагляду або у інший спосіб, уповноважений орган повинен без шкоди до будь-яких додаткових примусових заходів, передбачених авіаційними правилами, письмово повідомити організацію про такі недоліки та зробити запит на виконання коригувальних заходів щодо усунення ідентифікованої невідповідності(ей). У відповідних випадках, уповноважений орган повинен повідомити про це державу, у якій було зареєстровано ПС.

(1) У випадку недоліків 1-го рівня, уповноважений орган повинен вжити негайні та відповідні заходи щодо заборони або обмеження діяльності та, якщо це доречно, повинен вжити заходи щодо анулювання сертифікату, повноваження на спеціалізовану експлуатацію або спеціального схвалення або обмежити чи призупинити їхню дію в цілому або частково, в залежності від впливу недоліку 1-го рівня, до завершення належного впровадження відповідних коригувальних заходів організацією.

(2) У випадку недоліків 2-го рівня, уповноважений орган повинен:

(i) надати організації період виконання нею коригувальних заходів, що відповідає характеру виявлених недоліків, який, спочатку за будь-яких умов, не повинен перевищувати трьох місяців. В кінці цього періоду та в залежності від характеру виявлених недоліків, уповноважений орган може подовжити даний тримісячний строк, за умови погодження уповноваженим органом наданого організацією плану коригувальних заходів;

(ii) оцінити запропоновані організацією коригувальні заходи та план їхнього впровадження і якщо оцінка встановить, що вони є достатніми по відношенню до недоліків, прийняти їх.

(3) Якщо організація не зможе надати належний план коригувальних дій, або не зможе виконати коригувальні дії у прийнятій чи подовжений уповноваженим органом період, рівень виявлених недоліків повинен бути підвищений до 1-го рівня, після чого мають бути вжиті заходи відповідно до (d)(1).

(4) Уповноважений орган повинен задокументувати всі підвищені або виявлені ним недоліки та, де це доречно, наступні примусові заходи з боку уповноваженого органу, а також всі коригувальні заходи та дату закриття встановлених недоліків.

(e) Зарезервовано.

ARO.GEN.355 Недоліки та примусові заходи – особи

(a) Якщо під час нагляду або у будь-який інший спосіб уповноважений орган, відповідно до ARO.GEN.300(a), виявить підтвердження невідповідності



застосовним вимогам власника ліцензії, сертифіката, рейтингу або атестації, що видані відповідно до авіаційних правил, уповноважений орган повинен діяти відповідно до ARA.GEN.355(a)(d) Додатку VI (Part-ARA) Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації».

(b) Якщо під час нагляду або у будь-який інший спосіб виявлені підтверджені невідповідності застосовним вимогам особи, яка підпадає під дію авіаційних правил та не є власником ліцензії, сертифікату, рейтингу або атестації, що видані відповідно до авіаційних правил, уповноважений орган повинен вжити примусові заходи, необхідні для запобігання подальшому продовженню цієї невідповідності.

#### ARO.GEN.360 Недоліки та примусові заходи – всі експлуатанти

Якщо під час нагляду або у будь-який інший спосіб виявлені підтверджені невідповідності застосовним вимогам експлуатантом, який підпадає під дію авіаційних правил, уповноважений орган повинен вжити примусові заходи, необхідні для запобігання подальшому продовженню цієї невідповідності.

### ПІДЧАСТИНА OPS

#### ЛЬОТНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

#### РОЗДІЛ I

#### СЕРТИФІКАЦІЯ ЕКСПЛУАТАНТІВ, ЩО ВИКОНУЮТЬ КОМЕРЦІЙНУ ЕКСПЛУАТАЦІЮ

#### ARO.OPS.100 Видача сертифіката експлуатанта

(a) Уповноважений орган повинен видати сертифікат експлуатанта (АОС), якщо він переконаний, що експлуатант продемонстрував відповідність ORO.AOC.100.

(b) Сертифікат повинен включати експлуатаційні специфікації.

(c) Уповноважений орган може визначити спеціальні експлуатаційні обмеження. Такі обмеження повинні бути вказані в експлуатаційних специфікаціях.

#### ARO.OPS.105 Домовленості код-шер

Для забезпечення безпеки договору код-шер за участю експлуатанта із іншої країни, уповноважений орган повинен:

(1) переконатися, після перевірки експлуатантом відповідно до ORO.AOC.115, що експлуатант із іншої країни відповідає вимогам застосовних стандартів ICAO;

(2) за необхідності, співпрацювати з компетентним органом держави, до якої належить такий експлуатант.

#### ARO.OPS.110 Договори оренди

(a) Уповноважений орган повинен схвалити договір оренди за умови отримання підтвердження, що експлуатант сертифікований відповідно до Додатку III (Part-ORO) та відповідає вимогам:

(1) ORO.AOC.110(d) - для оренди ПС іншої країни без екіпажу;

(2) ORO.AOC.110(c) - для оренди ПС з екіпажем експлуатанта з іншої країни;

(3) ORO.AOC.110(e) - для оренди ПС без екіпажу будь-якому експлуатанту;

(4) підтримання льотної придатності та експлуатації, для оренди ПС без екіпажу, яке зареєстроване в Україні та оренди ПС з екіпажем експлуатанта України.

(b) Схвалення договору оренди ПС з екіпажем експлуатанта повинно бути призупинено або анульовано у разі:

(1) АОС орендодавця або орендаря є призупиненим або анульованим;

(2) орендодавець є суб'єктом, що підпадає під заборону виконувати перевезення відповідно до Регламенту (ЕС) № 2111/2005 Європейського Парламенту і Ради Європи.

(c) Схвалення договору оренди судна без екіпажу повинно бути призупинено або анульовано у разі:

(1) призупинення або анулювання сертифікату льотної придатності ПС;

(2) ПС включено до переліку експлуатантів, суб'єкти якого підпадають під експлуатаційні обмеження чи зареєстровано в країні, всі експлуатанти якої знаходяться під її наглядом, котра є об'єктом, що підпадає під заборону виконувати перевезення відповідно до Регламенту (ЕС) № 2111/2005.

(d) При отриманні запиту на попереднє схвалення договору оренди судна без екіпажу відповідно до ORO.AOC.110(e) уповноважений орган повинен переконатися у тому, що:

(1) існує належна координація з компетентним органом, який є відповідальним за постійний нагляд за ПС відповідно до вимог правил підтримання льотної придатності або відповідальним за експлуатацію ПС, якщо це не той самий орган;

(2) ПС своєчасно виключене з АОС експлуатанта.

(e) у разі отримання запиту на попереднє схвалення договору оренди ПС без екіпажу відповідно до ORO.AOC.110(d) уповноважений орган повинен забезпечити належну координацію з державою реєстрації ПС в обсязі необхідним для виконання обов'язків з нагляду за ПС.

## РОЗДІЛ Іа

### ПОВНОВАЖЕННЯ НА СПЕЦІАЛІЗОВАНУ КОМЕРЦІЙНУ

### ЕКСПЛУАТАЦІЮ З ВИСОКИМ СТУПЕНЕМ РИЗИКУ

ARO.OPS.150 Повноваження на спеціалізовану комерційну експлуатацію з високим ступенем ризику

(a) При отриманні заявки на видачу повноваження на спеціалізовану комерційну експлуатацію з високим ступенем ризику, уповноважений орган повинен розглянути документацію експлуатанта з оцінки ризиків та стандартних експлуатаційних процедур (SOP), пов'язаних з однією або більше запланованих операцій та розроблених відповідно до Додатка VIII (Part-SPO).

(b) Коли оцінка ризику та SOP відповідають застосовним вимогам, уповноважений орган повинен видати повноваження відповідно до Доповнення VI. Повноваження може бути видано на обмежений чи необмежений час. Умови, за яких експлуатанту дозволено виконувати одну або кілька спеціалізованих комерційних операцій з високим ступенем ризику повинні бути визначені в повноваженні.

(c) При отриманні заявки на внесення змін в повноваження, уповноважений орган повинен діяти відповідно до (a) і (b). Він повинен визначити умови, при яких експлуатант може продовжувати експлуатацію під час внесення зміни, доки уповноважений орган не встановить, що такі повноваження повинні бути призупинені.

(d) При отриманні заявки на оновлення повноваження, уповноважений орган повинен діяти відповідно до (a) і (b). Він може враховувати минулі процеси надання повноваження та наглядової діяльності.

(e) Без шкоди до будь-яких додаткових примусових заходів, коли експлуатант впроваджує зміни без оновлених оцінок ризиків та SOP,

уповноважений орган повинен призупинити, обмежити або анулювати повноваження.

(f) При отриманні заявки на видачу повноваження для закордонної спеціалізованої комерційної експлуатації з високим ступенем ризику, уповноважений орган повинен розглянути документацію експлуатанта з оцінки ризиків та SOP за погодженням з компетентним органом за місцем де планується виконання експлуатації. Коли оцінки ризиків та SOP відповідають застосовним вимогам обох влад, уповноважений орган повинен видати повноваження.

#### ARO.OPS.155 Договори оренди

(a) Уповноважений орган повинен схвалити договір оренди за участю ПС іншої країни або експлуатанта іншої країни, коли експлуатант SPO довів відповідність вимогам ORO.SPO.100.

(b) Схвалення угоди оренди без екіпажу повинно бути призупинено або анульовано, щоразу коли сертифікат льотної придатності ПС призупинений або анульований.

## РОЗДІЛ II

### СХВАЛЕННЯ

#### ARO.OPS.200 Процедура спеціального схвалення

(a) Після отримання заявки на видачу спеціального схвалення або зміни до такого схвалення, уповноважений орган повинен оцінити заявку відповідно

до Додатка V (Part-SPA) та провести, якщо це доречно, відповідну інспекцію експлуатанта.

(b) Коли уповноважений орган переконався, що експлуатант продемонстрував відповідність застосовним вимогам, він видає схвалення або вносить зміни у схвалення. Схвалення повинно бути визначено у:

(1) експлуатаційних специфікаціях, відповідно до Доповнення II для комерційної експлуатації; або

(2) переліку спеціальних схвалень відповідно до Доповнення V для некомерційної експлуатації та спеціалізованої експлуатації.

#### ARO.OPS.205 Схвалення переліку мінімально обладнання

(a) При отриманні заявки від експлуатанта на первинне схвалення переліку мінімального обладнання (MEL) або поправок від експлуатанта до нього, уповноважений орган повинен перед видачою схвалення оцінити кожен задіяний пункт для перевірки дотримання застосовним вимогам.

(b) Уповноважений орган повинен схвалити відповідну процедуру експлуатанта для подовження застосовних інтервалів усунення несправностей В, С та D у випадку, якщо умови, зазначені в ORO.MLR.105(f), продемонстровані експлуатантом та перевірені уповноваженим органом.

(c) Уповноважений орган повинен схвалити, по кожному конкретному випадку, експлуатацію ПС поза межами обмежень MEL, але в межах обмежень головного переліку мінімального обладнання (MMEL) у разі, якщо умови,

зазначені в ORO.MLR.105, продемонстровані експлуатантом та перевірені уповноваженим органом.

#### ARO.OPS.210 Встановлення відстані або локальної зони

Уповноважений орган може визначити відстань або локальну зону для цілей експлуатації.

ARO.OPS.215 Схвалення на польоти вертольотів над несприятливим середовищем, яке розташовано за межами густонаселеного району

(a) Компетентні органи повинні визначити такі зони, де експлуатація вертольотів проводиться без забезпечення можливості безпечної вимушеної посадки відповідно до CAT.POL.H.420.

(b) Перед видачою дозволу, відповідно до CAT.POL.H.420, уповноважений орган повинен розглянути обґрунтування експлуатанта щодо неможливості застосування відповідних критеріїв льотно-технічних характеристик.

ARO.OPS.220 Схвалення на експлуатацію вертольотів від та до майданчиків громадського інтересу

Схвалення, відповідно до CAT.POL.H.225, повинно включати відповідний перелік призначених експлуатантом майданчиків громадського інтересу, до якого застосовується схвалення.

#### ARO.OPS.225 Схвалення на перевезення до ізолюваних аеродромів



Схвалення, відповідно до CAT.OP.MPA.106, повинно включати відповідний перелік призначених експлуатантом аеродромів, до якого застосовується схвалення.

#### ARO.OPS.230 Виявлення несприятливого розкладу

З метою обмежень польотного часу уповноважений орган повинен встановити з урахуванням визначень «ранній тип» та «пізній тип» несприятливого розкладу відповідно до ORO.FTL.105 Додатку III, які з цих двох типів несприятливого розкладу повинні застосовуватись до всіх комерційних експлуатантів, що знаходяться під його наглядом.

#### ARO.OPS.235 Схвалення індивідуальних схем специфікацій польотного часу

(a) Уповноважений орган повинен схвалювати схеми специфікацій польотного часу, які пропонуються експлуатантами CAT, якщо експлуатант продемонстрував відповідність Додатку III цих правил.

(b) В усіх випадках, коли запропонована експлуатантом схема специфікації польотного часу має відхилення від застосованих сертифікаційних специфікацій, уповноважений орган повинен застосувати процедуру, відповідно до авіаційних правил.

(c) В усіх випадках, коли запропонована експлуатантом схема специфікації польотного часу послабляє вимоги застосованих авіаційних правил, уповноважений орган повинен застосувати процедуру, відповідно до авіаційних правил.

(d) Схвалені відхилення або послаблення, після початку застосування, повинні піддаватися оцінці на предмет того, коли такі відхилення або послаблення вимог повинні бути підтвердженні або змінені. Уповноважений орган повинен виконати незалежне оцінювання на підставі інформації, наданих експлуатантом. Оцінювання повинно бути відповідним, прозорим та базуватися на наукових принципах і знаннях.

#### ARO.OPS.240 Спеціальне схвалення RNP AR APCH

(a) Коли заявником була продемонстрована відповідність до SPA.PBN.105 уповноважений орган повинен видати загальне спеціальне схвалення або схвалення спеціальної процедури для RNP AR APCH.

(b) У випадку надання схвалення спеціальної процедури уповноважений орган повинен:

- (1) перелічити схвалені процедури інструментального заходу на посадку на спеціальних аеродромах з PBN схваленням;
- (2) встановити, у разі необхідності, координацію з компетентними органами для цих аеродромів; та
- (3) взяти до уваги можливість довіри, виходячи з раніше виданих заявнику спеціальних схвалень RNP AR APCH.

### РОЗДІЛ III

#### НАГЛЯД ЗА ЕКСПЛУАТАЦІЄЮ

## ARO.OPS.300 Презентаційні польоти

Уповноважений орган може встановити додаткові умови для презентаційних польотів, що здійснюються відповідно до Part-NCO на території України. Такі умови повинні забезпечувати безпеку експлуатації та бути відповідними.

## ПІДЧАСТИНА - RAMP

### ІНСПЕКЦІЯ НА ПЕРОНІ ПС ЕКСПЛУТАНТІВ, ЯКІ ЗНАХОДЯТЬСЯ ПІД РЕГУЛЯТОРНИМ НАГЛЯДОМ ІНШОЇ ДЕРЖАВИ

#### ARO.RAMP.005 Межі

Цей підрозділ встановлює вимоги, яким повинен слідувати уповноважений орган при здійсненні своїх завдань та обов'язків щодо виконання інспекцій ПС на пероні, що знаходяться під регуляторним наглядом іншої держави, у випадку виконання посадки на аеродромах розташованих на території України.

#### ARO.RAMP.100 Загальні положення

(a) ПС разом з екіпажами повинні перевірятися на відповідність застосовним вимогам.

(b) Додатково до проведення інспекцій на пероні, які включені до програми нагляду відповідно до ARO.GEN.305, уповноважений орган повинен

виконати інспекцію ПС на пероні, стосовно якого є підозра у недотриманні застосовних вимог.

(с) У рамках розробки програми нагляду, прийнятою відповідно до ARO.GEN.305 уповноважений орган повинен запровадити щорічну програму проведення інспекцій ПС на пероні. Ця програма повинна:

(1) базуватися на методології розрахунку, що враховує дані за попередні роки щодо кількості та характеру діяльності експлуатантів та кількості посадок на аеродромах розташованих на території України, а також ризиків безпеки;

(2) надавати право уповноваженому органу визначати пріоритетність інспекцій ПС на основі переліку, зазначеному у ARO.RAMP.105(a).

(d) у разі необхідності, Агентство, у співпраці з державами-членами, на території яких виконуватимуться інспекції, повинно проводити інспекцію на пероні ПС для перевірки відповідності застосовним вимогам з метою:

- (1) виконання сертифікаційних завдань покладених на Агентство відповідно до Регламенту (ЕС) № 216/2008;
- (2) стандартизованих інспекцій держави-члена; або
- (3) інспекції організації для перевірки дотримання застосовних вимог у потенційно небезпечних ситуаціях.

ARO.RAMP.105 Критерії пріоритетності

(a) Уповноважений орган повинен мати перелік експлуатантів або ПС, які визначені як такі, що несуть потенційну загрозу, з метою встановлення пріоритетності інспекцій.

(b) Цей перелік повинен включати:

(1) експлуатантів повітряних суден, визначених на основі аналізу наявних даних згідно ARO.RAMP.150(b)(4);

(2) експлуатантів або повітряних суден, стосовно яких Європейська Комісія повідомила Агентство та яких було визначено на основі:

(i) оцінки, здійсненої Комітетом з безпеки польотів (ASC) у контексті імплементації Регламенту (ЕС) № 2111/2005, яка полягає у тому, що необхідно здійснити подальшу перевірку дотримання відповідних норм безпеки польотів шляхом систематичних інспекцій на пероні, або

(ii) даних, отриманих Європейською Комісією від держав згідно Статті 4(3) Регламенту (ЕС) № 2111/2005;

(3) повітряні судна, які експлуатуються на території, що підпадає під дію положень Угоди, експлуатантами, які включені у Додаток В списку авіаперевізників, що підпадають під заборону виконувати польоти згідно з положеннями Регламенту (ЕС) № 2111/2005;

(4) повітряні судна, на яких виконують польоти експлуатанти, сертифіковані у державі, яка здійснює регуляторний нагляд за експлуатантами з переліку, наведеному в (3);

(5) повітряних суден, що використовуються експлуатантом третьої країни, в перший раз або повноваження якого видане згідно ARO.GEN.205 є обмеженим або відновленим після призупинення або анулювання.

(с) Перелік повинен складатися згідно встановлених Агентством процедур, після кожного оновлення переліку Співтовариства, де зазначені експлуатанти, які підпадають під заборону експлуатації згідно з Регламентом (ЕС) № 2111/2005; у будь-якому випадку перелік повинен складатися щонайменше один раз в чотири місяці.

#### ARO.RAMP.110 Збір інформації

Уповноважений орган повинен здійснювати збір та обробку будь-якої інформації, яка вважається корисною для проведення інспекцій на пероні.

ARO.RAMP.115 Кваліфікація інспекторів, які проводять перевірки на пероні

(а) Уповноважений орган повинен мати кваліфікованих інспекторів для проведення інспекцій на пероні.

(b) Інспектори, які проводять перевірки на пероні, повинні:

(1) володіти необхідними знаннями у галузі авіації чи практичними навиками, які відносяться до їх області проведення інспекції;

(2) успішно завершили:

(i) відповідні тематичні теоретичні та практичні навчальні програми за одним або декількома наступними областями проведення інспекції:

(A) кабіна пілотів;

(B) безпека пасажирської кабіни;

(C) зовнішній стан ПС;

(D) стан вантажної кабіни;

(ii) пройшли належне стажування на робочому місці під керівництвом інструктора з проведення інспекцій на пероні, якого призначено уповноваженим органом;

(3) підтримувати свою кваліфікацію шляхом проходження перепідготовки та виконанню щонайменше 12 перевірок протягом кожних 12 місяців.

(c) Навчальні програми, зазначені у абзаці (b)(2)(i) повинні надаватися компетентним органом або навчальною організацією, схваленим відповідно до положень ARO.RAMP.120(a).

(d) Компетентний орган повинен розробити та підтримувати у належному стані програми підготовки, а також сприяти організації навчальних курсів і семінарів для інспекторів з метою поліпшення розуміння і забезпечення єдиного застосування положень цієї Підчастини.

(e) Компетентний орган повинен сприяти та координувати програми обміну інспекторами, які спрямовані на отримання інспекторами практичного досвіду та на забезпечення загальної гармонізації робочих процедур.

#### ARO.RAMP.120 Схвалення навчальних закладів

(a) компетентний орган схвалює навчальний заклад за умови виконання наступного:

(1) призначений головний інструктор з підготовки, який має добрі управлінські навички для забезпечення виконання процесу навчання відповідно до застосовних вимог;

(2) доступні навчальні засоби та приміщення, які відповідають даному типу навчання;

(3) забезпечує навчання відповідно до програми, розробленої у відповідності до ARO.RAMP.115(d);

(4) використовувати кваліфікованих інструкторів.

(b) на запит уповноваженого органу, Агентство повинно провести перевірку дотримання та подальшого дотримання вимог, зазначених у пункті (a).

(c) навчальна організація повинна отримати схвалення на проведення одного або декількох з наступних видів навчання:

(1) початкової теоретичної підготовки;



(2) початкової практичної підготовки;

(3) перепідготовки.

#### ARO.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні

(a) Інспекції на пероні повинні проводитися за стандартною процедурою, з використанням форми, наведеної у Доповненні III або Доповненні IV.

(b) При проведенні інспекції на пероні, інспектор(и) повинні докласти усіх можливих зусиль, щоб уникнути необґрунтованої затримки ПС, яке інспектується.

(c) По завершенні інспекції на пероні, командир ПС, або за його/її відсутності, інший член екіпажу або представник експлуатанта повинен бути проінформований про результати проведеної перевірки на пероні; відповідна інформація повинна бути надана у формі, яка наведена у Доповненні III.

#### ARO.RAMP.130 Категоризація недоліків

Для кожного пункту інспекції існує три категорії невідповідності застосовним вимогам, які позначаються як недоліки. Такі недоліки повинні бути класифіковані наступним чином:

(1) недолік категорії 3 - це будь-яка виявлена істотна невідповідність застосовним вимогам або умовам видачі сертифікату, яка має критичний вплив на безпеку польотів;

(2) недолік категорії 2 - це будь-яка виявлена невідповідність застосовним вимогам або умовам видачі сертифікату, яка має суттєвий вплив на безпеку польотів;

(3) недолік категорії 1 - це будь-яка виявлена невідповідність застосовним вимогам або умовам видачі сертифікату, яка має незначний вплив на безпеку польотів.

#### ARO.RAMP.135 Корегувальні заходи після виявлення недоліків

(a) У випадку виявлення недоліків категорії 2 або 3, компетентний орган повинен:

(1) у письмовій формі повідомити експлуатанта про недолік, в тому числі зробити запит про надання підтвердження про вжиття корегувальних заходів;

(2) повідомити уповноважений орган держави, до якої належить експлуатант та, якщо це доречно, державу, у якій зареєстроване ПС та видано ліцензії екіпажу. У разі необхідності, згідно положень ARO.GEN.350 або ARO.GEN.355 компетентний орган повинен зробити запит про надання підтвердження про вжиття експлуатантом корегувальних заходів.

(b) Окрім дій, передбачених (a), у разі знаходження недоліків категорії 3, компетентний орган повинен вжити негайних заходів шляхом:

(1) введення обмежень на льотну експлуатацію ПС;

(2) вимоги здійснення негайних корегувальних заходів;

(3) заборони виконання польоту згідно вимог ARO.RAMP.140, або

(4) введення негайної заборони експлуатації згідно Статті 6 Регламенту (ЕС) № 2111/2005.

(c) Якщо компетентний орган виявив недоліки категорії 3, то він повинен зробити запит до компетентного органу у місці де ПС виконає посадку з метою вжиття їм належних заходів відповідно до (b).

#### ARO.RAMP.140 Заборона виконання польоту

(a) У випадку недоліків категорії 3 коли виявляється, що ПС збирається або вірогідно буде експлуатуватися без остаточного виконання експлуатантом або власником відповідних корегувальних заходів, компетентний орган повинен:

(1) повідомити командира ПС або представника експлуатанта про те, що на ПС заборонено виконання польоту до відповідного розпорядження;

(2) заборонити виконання польоту на ПС.

(b) Компетентний орган, при забороні ПС виконання польоту, повинен негайно проінформувати компетентний орган держави, яка виконує нагляд за експлуатантом та державу реєстрації ПС.

(c) Компетентний орган повинен, за погодженням держави, яка виконує нагляд за експлуатантом або держави реєстрації ПС, визначити необхідні умови, за яких ПС знову зможе виконувати польоти.

(d) Якщо невідповідність впливає на чинність виданого сертифіката льотної придатності ПС, тоді компетентний орган повинен відмінити заборону виконання польоту тільки після того, як експлуатант надасть відповідні докази, про те, що:

(1) поновлене дотримання застосовних вимог;

(2) він отримав дозвіл на виконання польотів згідно Регламенту Комісії (ЄС) № 748/2012 для ПС, зареєстрованого у державі-члені;

(3) він отримав дозвіл на виконання польотів або еквівалентний документ від держави реєстрації чи держави, яка виконує нагляд за експлуатантом, для ПС, зареєстрованого у третій країні та який виконує польоти під керівництвом експлуатанта ЄС або третьої країни;

(4) він отримав дозвіл від третіх країн, над територією яких буде виконуватися політ, якщо застосовно.

#### ARO.RAMP.145 Звітність

(a) Інформація, зібрана відповідно до ARO.RAMP.125(a), впродовж 21 календарного дня після закінчення інспекції повинна бути внесена до централізованої бази даних, яка зазначена у ARO.RAMP.150(b)(2).

(b) Компетентний орган повинен внести до централізованої бази даних будь-яку інформацію, яка є потрібною для застосування Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил, а також для виконання компетентним органом завдань, покладених на нього цим Додатком, включаючи дані, визначені у ARO.RAMP.110.

(c) Якщо визначені у пункті ARO.RAMP.110 дані свідчать про ознаки потенційної загрози безпеці, така інформація також повинна бути доведена до кожного компетентного органу та Агентства без затримок.

(d) Якщо особа надає компетентному органу інформацію про наявні недоліки ПС, то визначені у ARO.RAMP.110 та ARO.RAMP.125(a) дані повинні бути де-ідентифіковані, тобто, знеособлені, з метою надання анонімності джерелу такої інформації.

#### ARO.RAMP.150 Завдання компетентного органу щодо координації

(a) Компетентний орган повинен ефективно керувати та застосовувати засоби та процедури, які необхідні для зберігання та обміну:

(1) визначеної у ARO.RAMP.145 інформації з використанням форм, встановлених у Доповненнях III та IV;

(2) інформації, яка надається третіми країнами чи міжнародними організаціями та які уклали відповідні договори з ЄС або організаціями, з якими Агентство уклало угоди відповідно до Статті 27 (2) Регламенту (ЄС) № 216/2008.

(b) Вищезазначене управління повинно включати в себе такі завдання:

(1) зберігати дані від держав-членів, які стосуються інформації з безпеки посадки ПС на аеродромах, які розташовані на територіях, що підпадають під положення Угоди;

(2) розробляти, підтримувати і постійно оновлювати централізовану базу даних, в якій зберігається вся інформація, зазначена у (а)(1) та (а)(2);

(3) забезпечувати необхідні зміни та удосконалення програми керування базою даних;

(4) аналізувати централізовану базу даних та іншу релевантну інформацію щодо безпеки повітряних суден та безпеки експлуатантів, після чого на цій основі:

(i) повідомляти Комісію та компетентні органи щодо негайних заходів та політики подальшого реагування;

(ii) доповідати Комісії та компетентним органам про потенційні проблеми з безпекою;

(iii) якщо це буде потрібно з міркувань безпеки польотів, пропонувати Комісії та компетентним органам відповідні скоординовані дії, а також забезпечувати координацію таких дій на технічному рівні;

(5) З метою інформаційного обміну підтримувати зв'язок з іншими європейськими установами та структурами, міжнародними організаціями та компетентними органами третіх країн.

Агентство повинно підготувати та подати до Комісії щорічний звіт про систему інспекційних перевірок на пероні, що містить принаймні наступну інформацію:

(a) стан прогресу системи;

(b) статус перевірок, проведених за календарний рік;

(в) аналіз результатів інспекцій з зазначенням категорій недоліків;

(d) дії, вжиті протягом року;

(д) пропозиції щодо подальшого вдосконалення системи інспекційних перевірок на пероні; та

(f) додатки, що містять списки перевірок, відсортовані за державою експлуатанта, типом ПС, експлуатантом та співвідношенням за кожним пунктом.

#### ARO.RAMP.160 Інформування суспільства та захист даних

(a) Компетентний орган повинен користуватися даними, отриманими відповідно до ARO.RAMP.105 та ARO.RAMP.145 виключно для потреб виконання положень Регламенту (ЄК) № 216/2008 та його імплементаційних правил, а також повинні захищати такі дані належним чином.

(b) Компетентний орган повинен публікувати щорічний консолідований звіт; такий звіт повинен бути доступним для широкого загалу та містити аналіз інформації, отриманої відповідно до ARO.RAMP.145. Звіт повинен бути

простим та зрозумілим, а інформаційні джерела повинні бути де-ідентифікованими тобто, знеособлені.

Доповнення I

## СЕРТИФІКАТ ЕКСПЛУАТАНТА

(Форма для отримання експлуатантами схвалення)

<b>Тип експлуатації</b>	Комерційні авіаперевезення (CAT)	<input type="checkbox"/> Пасажири	<input type="checkbox"/> Вантаж
<input type="checkbox"/> Інше <sup>(1)</sup> .....			

	Країна експлуатанта <sup>(2)</sup>	<sup>(4)</sup>
	Орган, що видає <sup>(3)</sup>	
АОС <sup>(5)</sup>	Найменування експлуатанта <sup>(6)</sup>	Контактна інформація для оперативного зв'язку <sup>(8)</sup>
	Комерційне найменування <sup>(7)</sup>	Контактна інформація, що дає змогу негайно зв'язатися з оперативним керівництвом, наведена в..... <sup>(11)</sup>
	Адреса експлуатанта <sup>(9)</sup>	
	Тел. <sup>(10)</sup> : Факс: E-mail:	

Цей сертифікат засвідчує, що \_\_\_\_\_ <sup>(12)</sup> надано право здійснювати комерційну експлуатацію, як це визначено в експлуатаційних специфікаціях, що додаються, відповідно до керівництва з експлуатації та Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотної експлуатації ПС в цивільній авіації».

Дата видачі <sup>(13)</sup> :	Прізвище та підпис <sup>(14)</sup> : Посада:
-------------------------------	---



- (1) Зазначається інший вид перевезень.
- (2) Зазначається прізвище або країна експлуатанта.
- (3) Зазначається ідентифікатор органу, що видає сертифікат.
- (4) Для використання уповноваженим органом.
- (5) Номер рішення органу, що видає сертифікат.
- (6) Зазначається найменування експлуатанта.
- (7) Зазначається комерційне найменування експлуатанта (якщо відрізняється). Перед ним зазначається вставити “dba” (doing business as).
- (8) Зазначається контактна інформація, яка включає номери телефону і факсу, у тому числі код країни і адресу електронної пошти (якщо є), якими можна негайно зв'язатися з оперативним керівництвом з питань, що стосуються виконання польотів, льотної придатності, кваліфікації членів льотного та кабінного екіпажів, перевезення небезпечних вантажів та інших питань.
- (9) Зазначається адреса основного місця діяльності експлуатанта.
- (10) Зазначаються номери телефону і факсу основного місця діяльності експлуатанта, включаючи код країни. Також зазначається адреса електронної пошти, якщо така є.
- (11) Зазначається контрольований документ, що зберігається на борту, в якому наведено контактну інформацію, із посиланням на відповідний пункт або

сторінку. Наприклад, «Контактна інформація..... наведена в главі 1, 1.1, Загальні/основні положення керівництва з експлуатації»; або «...наведена на стор. 1 експлуатаційних специфікацій»; або «...наведена в додатку до цього документа».

<sup>(12)</sup> Зазначається зареєстроване найменування експлуатанта.

<sup>(13)</sup> Зазначається дата видачі АОС (формат: день, місяць, рік).

<sup>(14)</sup> Посада, прізвище та підпис уповноваженого представника уповноваженого органу. Окрім того, може бути проставлений офіційний штамп.

Форма 138 (EASA Form 138 Issue 1)

## Доповнення II

<b>ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ СПЕЦИФІКАЦІЇ</b> (з дотриманням умов, затверджених у керівництві з експлуатації)				
Контактна інформація про уповноважений орган, що видає АОС				
Телефон <sup>(1)</sup> : _____		Факс: _____		
E-mail: _____				
АОС № <sup>(2)</sup> : _____ Найменування експлуатанта <sup>(3)</sup> : _____				
Дата <sup>(4)</sup> : _____ Підпис: _____				
Комерційне найменування (dba): _____				
Експлуатаційні специфікації#: _____				
Модель ПС <sup>(5)</sup> : _____				
Реєстраційні знаки <sup>(6)</sup> : _____				
Комерційна експлуатація _____				
Район(и) експлуатації <sup>(7)</sup> : _____				
Спеціальні обмеження <sup>(8)</sup> : _____				
Спеціальні схвалення	ТАК	НІ	Специфікація <sup>(9)</sup>	Примітки
Небезпечні вантажі	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Польоти в умовах низької видимості	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR <sup>(11)</sup> : ___ м	
Зліт	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>(10)</sup> _____ м RVR: _____ м DH: _____ фут	
Заходження на посадку і посадка	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM <sup>(12)</sup> <input type="checkbox"/> Не застосовується	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS <sup>(13)</sup> <input type="checkbox"/> Не застосовується	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Максимальний час польоту до запасного аеродрому <sup>(14)</sup> : _____ хвилин	
Навігаційні специфікації для польотів в умовах PBN <sup>(15)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(16)
Мінімальні навігаційні характеристики	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Експлуатація вертольотів з використанням автоматизованої системи візуалізації формування нічного бачення	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Експлуатація вертольотів з використанням підйомного обладнання	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Експлуатація вертольотів з метою надання невідкладних медичних послуг	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Навчання кабінного екіпажу <sup>(17)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Атестація кабінного екіпажу <sup>(18)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Підтримання льотної придатності	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(19)
Інше <sup>(20)</sup>				

(1) Зазначаються номери телефону і факсу уповноваженого органу, включаючи код країни, адреса електронної пошти.

(2) Зазначається відповідний номер АОС.

(3) Зазначається зареєстроване найменування експлуатанта і комерційне найменування експлуатанта, якщо воно відрізняється від зареєстрованого. Перед ним зазначається “dba” (doingbusinessas).

(4) Зазначається дата видачі експлуатаційних специфікацій (день, місяць, рік) та підпис представника уповноваженого органу.

(5) Зазначається прийняте Групою з безпеки польотів комерційної авіації (CAST)/ICAO позначення типу, моделі та серії або еталонної серії ПС, якщо серія позначається (наприклад, «Боїнг-737-3К2» або «Боїнг-777-232»).

(6) Зазначаються реєстраційні знаки, перелічені у експлуатаційних специфікаціях або у керівництві з виконання польотів. У останньому випадку експлуатаційні специфікації мають надавати посилання на відповідні сторінки у

керівництві з виконання польотів. Якщо не усі спеціальні дозволи є дійсними для даної моделі ПС, реєстраційні знаки такого осудна можна вказати у примітках до спеціального дозволу відповідного рядка.

(7) Зазначається перелік географічних районів дозволених польотів (географічні координати або конкретні маршрути, кордони районів польотної інформації, державні кордони або кордони регіонів).

(8) Зазначається перелік застосовних спеціальних обмежень (наприклад, лише VFR, лише в денний час).

(9) Перераховуються критерії, що допускають найбільшу свободу для кожного схвалення або типу схвалення (з відповідними критеріями).

(10) Зазначаються застосовні категорії точних заходжень на посадку: LTS CAT I, CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB або CAT IIIC). Зазначається мінімальне значення RVR в метрах і відносна висота прийняття рішення у футах (по одному рядку на зазначену категорію заходження на посадку).

(11) Зазначається затверджене мінімальне значення RVR у метрах для зльоту. Може використовуватися по одному рядку на схвалення, якщо надано різні схвалення.

(12) Позначка в клітинці «Не застосовується(N/a)» проставляється лише в тому випадку, якщо максимальна висота ПС не досягає FL290.

(13) Польоти збільшеної дальності (ETOPS) зараз стосуються лише двомоторних повітряних суден. У зв'язку з цим позначка в клітинці «Не

застосовується» (N/a) може бути проставлена, якщо модель ПС обладнана більше або менше ніж двома двигунами.

<sup>(14)</sup> Зазначаються: порогова відстань (у морських милях) і тип двигуна.

<sup>(15)</sup> «Навігаційні специфікації для польотів в умовах PBN» - навігація, що базується на характеристиках (PBN): один рядок використовується для кожного дозволу за специфікаціями PBN (наприклад, RNAV 10, RNAV 1, RNAV 4), а відповідні обмеження або умови перераховуються в колонках «Спеціальні дозволи» та «Примітки».

<sup>(16)</sup> Зазначаються обмеження, умови і нормативна основа експлуатаційного схвалення, пов'язаного з навігаційними специфікаціями, що базуються на характеристиках.

<sup>(17)</sup> Зазначається дозвіл проводити навчання та екзаменувати заявників, які бажають пройти атестацію кабінного екіпажу, як зазначено у Додатку V (Part-CC) до Регламенту Комісії (ЄС) № 1178/2011.

<sup>(18)</sup> Зазначається дозвіл видавати атестацію кабінному екіпажу, як зазначено у Додатку V (Part-CC) до Регламенту Комісії (ЄС) № 1178/2011.

<sup>(19)</sup> У колонці «Спеціальні схвалення» зазначається прізвище особи/найменування організації, відповідальних за забезпечення підтримання льотної придатності, а також норми і правила, що передбачають проведення робіт, тобто в рамках норм ЄС або спеціального схвалення (наприклад, ЄС 1321/2014, Part M, Subpart G).

<sup>(20)</sup> Зазначаються інші дозволи або дані з використанням одного рядка (або групи з декількох рядків) на схвалення (наприклад, схвалення на спеціальні процедури заходження на посадку; на вертольотну експлуатацію: від/до майданчиків громадського інтересу, над несприятливим середовищем, яке віддалене від перенаселених зон, без можливості зробити безпечну вимушену посадку; на експлуатацію з підвищеними кутами віражу, на максимальну дистанцію від аеропорту для двомоторного літака без дозволу ETOPS, на ПС для некомерційної експлуатації).

Форма 139 (EASA Form 139 Issue 1)



## Доповнення III

Акт інспекції на пероні								
Дата:		Час:		Місце:		Дані у довільному форматі щодо уповноваженого органу (логотип, контактна інформація: номери телефону / факсу / e-mail)		
Експлуатант:				КРАЇНА:			АОС №:	
А/п вильоту:		Рейс №		А/п прильоту:			Рейс №:	
Тип польоту		Зафрахтовано експлуатантом:		Тип ПС			Конфігурація ПС	
Країна фрахтувальника:				Реєстр. номер			№ конструкції:	
Країна(и), яка(і) видачі свідоцтв екіпажу		Повідомлення про одержання (*)				Підпис		
		Прізвище						
		Посада						
		Посада						

		Відмітити позначкою Примітки				Відмітити позначкою Примітки				Відмітити позначкою Примітки	
<b>A</b>	<b>Кабіна екіпажу</b>					<b>C</b>	<b>Стан повітряного судна</b>				
1	Загальний стан			20	Свідоцтва членів екіпажу		1	Загальний зовнішній стан			
2	Аварійний вихід				<b>Бортовий журнал/технічний журнал або еквівалент</b>		2	Двері та люки			
3	Обладнання			21	Бортовий журнал або еквівалент		3	Органи керування			
	<b>Документація</b>			22	Засвідчення ТО		4	Колеса, шини та гальма			
4	Керівництва			23	Повідомлення про дефекти та їх усунення (вкл. технічний журнал)		5	Шасі, гальмові колодки/візок			
5	Чек-листи			24	Передпольотний огляд		6	Ніша шасі			
6	Навігаційні карти				<b>B</b>	<b>Безпека пасажирської кабіни</b>	7	Двигун та пілон			
7	Перелік мінімального обладнання (MEL)						8	Лопатки турбіни, повітряні гвинти, ротори (основні/хвостові)			
8	Реєстраційний			1	Загальний внутрішній		9	Видимі сліди			

	сертифікат				стан				ремонту		
9	Сертифікат щодо шуму на місцевості (якщо застосовно)				2	Робочі місця та зона відпочинку кабінного екіпажу			10	Помітні не відремontовані пошкодження	
10	АОС або еквівалент				3	Комплект першої медичної/невідкладної допомоги			11	Теча	
11	Ліцензія на бортові радіостанції				4	Переносні вогнегасники					
12	Сертифікат льотної придатності				5	Рятувальні жилети/плавальні засоби					
	<b>Польотні дані</b>				6	Прив'язні ремені та стан крісел			D	<b>Вантаж</b>	
13	Передпольотна підготовка				7	Аварійний вихід, освітлення та портативний освітлювальний прилад			1	Загальний стан багажного відсіку	
14	Завантажувальна відомість				8	Аварійні трапи / рятувальні плоти, ELT			2	Небезпечні вантажі	
	<b>Аварійно-рятувальні засоби</b>				9	Подача кисню (екіпаж та пасажир)			3	Розміщення багажу	
15	Ручні вогнегасники				10	Інструкції з безпеки польотів					
16	Рятувальні жилети/плавальні засоби				11	Члени льотного екіпажу			E	<b>Загальні дані</b>	
17	Прив'язні ремені				12	Доступ до аварійних дверей			1	Загальний стан	
18	Кисневе обладнання				13	Розміщення пасажирського багажу					
19	Портативний освітлювальний прилад				14	Кількість пасажирських місць					

Виконані дії	Об'єкт перевірки	Категорія	Зауваження
(3d) негайна заборона експлуатації			
(3c) Заборона виконання польоту, накладена уповноваженим органом			
(3b) Коригувальні заходи перед вильотом			
(3a) Обмеження на експлуатацію			
(2) Повідомлення компетентному органу та експлуатанту			
(1) Повідомлення КПС			
(0) Без зауважень			
Підпис(и) або код(и) інспектора(ів)			

Коментарі з боку екіпажу (якщо наявні)		
(*) Підпис члена екіпажу або іншого представника експлуатанта, щодо якого здійснюється перевірка, ні в якому разі не означає згоду з виявленими недоліками, а є простим підтвердженням того, що ПС інспектувалося згідно дати та місця, визначеного у цьому документі. Цей звіт свідчить про недоліки, виявлені під час інспекції. Він не може тлумачитися як встановлення того, що ПС є придатним до польоту. При введенні у централізовану базу даних відомості цього звіту можуть підлягати змінам.		

Форма 136 (EASA Form 136 Issue 1)

## Звіт про інспекцію на пероні

Герб України

Уповноважений орган (найменування)  
(Україна)

Звіт про інспекцію на пероні

№: .....-.....-.....

Джерело:	RI	Місце	_____
Дата:	__.:__.:__		—
Місцевий час:	__.:__		
Експлуатант	_____	Номер АОС:	_____
Країна:	—	Тип	_____
	_____	перевезень:	_____
Відправлення	.....	Номер рейсу:	_____
від:	....		_____
Прибуття до:	.....	Номер рейсу:	_____
	....		_____
Зафрахтовано експлуатантом	_____	Країна	_____
*:	—	фрахтувальни	_____
* (якщо доречно)		ка:	_____
Тип судна:	.....	Реєстраційні	_____
	....	знаки:	_____
Конфігурація судна:	_____	№	_____
	—	конструкції:	_____
Льотний екіпаж	Держава, яка ліцензувала	_____	
	Друга держава,	—	
		_____	

яка  
ліцензувала\*

\*(якщо  
доречно)  
Виявлені  
недоліки

Код /	Ст/	Шифр. /	Кат. /	Недоліки	Докладний опис
—·—·	—	—·—·	—	.....	.....
—		—		.....	.....
—·—·	—	—·—·	—	.....	.....
—		—		.....	.....
—·—·	—	—·—·	—	.....	.....
—		—		.....	.....
—·—·	—	—·—·	—	.....	.....
—		—		.....	.....

Тип коригувальної дії	Докладний опис
<input type="checkbox"/> 3d) Негайна заборона експлуатації	..... .....
<input type="checkbox"/> 3с) Заборона виконання польоту, накладена уповноваженим органом	..... .....
<input type="checkbox"/> 3b) Коригувальні заходи перед вильотом	..... .....
<input type="checkbox"/> 3a) Обмеження на експлуатацію	..... .....
<input type="checkbox"/> 2) Повідомлення компетентному органу та експлуатанту	..... .....
<input type="checkbox"/> 1) Повідомлення КПС	..... .....

Додаткові дані (якщо такі є)

Прізвище або  
код інспектора .....

- Цей звіт свідчить про недоліки, виявлені цього разу. Його не можна тлумачити як встановлення того, що судно є придатним для виконання майбутнього польоту.
- При введенні у централізовану базу даних дані цього звіту можуть підлягати змінам.

Код об'єкту перевірки		Відмітити позначкою	Примітки
<b>А. Кабіна екіпажу</b>			
<b>Загальний стан</b>			
1.	Загальний стан	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2.	Аварійний вихід	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3.	Обладнання	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
<b>Документація</b>			
4.	Керівництва	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5.	Чек-листи	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6.	Радіонавігаційні карти	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7.	Перелік мінімального обладнання (MEL)	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8.	Реєстраційний сертифікат	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9.	Сертифікат по шуму (якщо застосовно)	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10.	АОС або еквівалент	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11.	Ліцензія на бортові радіостанції	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
12.	Сертифікат льотної придатності	12. <input type="checkbox"/>	12. <input type="checkbox"/>
<b>Польотні дані</b>			
13.	Передпольотна підготовка	13. <input type="checkbox"/>	13. <input type="checkbox"/>
14.	Завантажувальна відомість	14. <input type="checkbox"/>	14. <input type="checkbox"/>
<b>Аварійно-рятувальні засоби</b>			
15.	Переносні вогнегасники	15. <input type="checkbox"/>	15. <input type="checkbox"/>
16.	Рятувальні жилети/плавальні засоби	16. <input type="checkbox"/>	16. <input type="checkbox"/>
17.	Прив'язні ремені	17. <input type="checkbox"/>	17. <input type="checkbox"/>
18.	Кисневе обладнання	18. <input type="checkbox"/>	18. <input type="checkbox"/>
19.	Портативний освітлювальний прилад	19. <input type="checkbox"/>	19. <input type="checkbox"/>
<b>Льотний екіпаж</b>			
20.	Свідоцтва членів екіпажу	20. <input type="checkbox"/>	20. <input type="checkbox"/>
<b>Бортовий журнал / технічний журнал судна або еквівалент</b>			
21.	Бортовий журнал або еквівалент	21. <input type="checkbox"/>	21. <input type="checkbox"/>
22.	Засвідчення ТО	22. <input type="checkbox"/>	22. <input type="checkbox"/>
23.	Повідомлення про та усунення дефектів (вкл. техн. журнал)	23. <input type="checkbox"/>	23. <input type="checkbox"/>
24.	Передпольотний огляд	24. <input type="checkbox"/>	24. <input type="checkbox"/>
<b>В. Безпека пасажирської кабіни</b>			
1.	Загальний внутрішній стан	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2.	Робочі місця та зона відпочинку кабінного екіпажу	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>

3.	Комплект першої медичної/невідкладної допомоги	3.	<input type="text"/>	3.	<input type="text"/>
4.	Переносні вогнегасники	4.	<input type="text"/>	4.	<input type="text"/>
5.	Рятувальні жилети/плавальні засоби на воді	5.	<input type="text"/>	5.	<input type="text"/>
6.	Прив'язні ремені та стан крісел	6.	<input type="text"/>	6.	<input type="text"/>
7.	Аварійний вихід, освітлення та портативний освітлювальний прилад	7.	<input type="text"/>	7.	<input type="text"/>
8.	Аварійні трапи / рятувальні плоти, ELT	8.	<input type="text"/>	8.	<input type="text"/>
9.	Кисневе забезпечення (екіпаж та пасажери)	9.	<input type="text"/>	9.	<input type="text"/>
10.	Інструкції з безпеки польотів	10.	<input type="text"/>	10.	<input type="text"/>
11.	Члени льотного екіпажу	11.	<input type="text"/>	11.	<input type="text"/>
12.	Доступ до аварійних дверей	12.	<input type="text"/>	12.	<input type="text"/>
13.	Розміщення пасажирського багажу	13.	<input type="text"/>	13.	<input type="text"/>
14.	Кількість пасажирських місць	14.	<input type="text"/>	14.	<input type="text"/>
<b>C. Стан ПС</b>					
1.	Загальний зовнішній стан	1.	<input type="text"/>	1.	<input type="text"/>
2.	Двері та люки	2.	<input type="text"/>	2.	<input type="text"/>
3.	Органи керування	3.	<input type="text"/>	3.	<input type="text"/>
4.	Колеса, шини та гальма	4.	<input type="text"/>	4.	<input type="text"/>
5.	Шасі, гальмові колодки/візок	5.	<input type="text"/>	5.	<input type="text"/>
6.	Ніша шасі	6.	<input type="text"/>	6.	<input type="text"/>
7.	Двигун та пілон	7.	<input type="text"/>	7.	<input type="text"/>
8.	Лопатки турбіни, повітряні гвинти, ротори (основні / хвостові)	8.	<input type="text"/>	8.	<input type="text"/>
9.	Видимі сліди ремонту	9.	<input type="text"/>	9.	<input type="text"/>
10.	Помітні не відремонтовані пошкодження	10.	<input type="text"/>	10.	<input type="text"/>
11.	Теча	11.	<input type="text"/>	11.	<input type="text"/>
<b>D. Вантаж</b>					
1.	Загальний стан багажного відсіку	1.	<input type="text"/>	1.	<input type="text"/>
2.	Небезпечні вантажі	2.	<input type="text"/>	2.	<input type="text"/>
3.	Розміщення багажу	3.	<input type="text"/>	3.	<input type="text"/>
<b>E. Загальні дані</b>					
1.	Загальний стан	1.	<input type="text"/>	1.	<input type="text"/>

## Перелік спеціальних схвалень

## Некомерційна експлуатація повітряних суден

## Спеціалізована експлуатація

(У залежності від умов, визначених у тексті схвалення та умов, які містяться у керівництві з льотної експлуатації або керівництві з експлуатації)

Уповноважений орган, який видає схвалення <sup>(1)</sup> :		
Номер переліку спеціальних схвалень <sup>(2)</sup> :		
Найменування експлуатанта:		
Дата <sup>(3)</sup> :		
Підпис:		
Модель ПС та його реєстраційні знаки/номери <sup>(4)</sup> :		
Тип спеціалізованих перевезень (якщо застосовно):		
<input type="checkbox"/> <sup>(5)</sup> .....		
Спеціальні схвалення <sup>(6)</sup> :	Специфікація <sup>(7)</sup>	Примітки
....		
....		
....		
...		
<p>(1) Зазначаються найменування та контактна інформація.</p> <p>(2) Зазначається відповідний номер.</p> <p>(3) Дата видачі спеціальних схвалень (у форматі «день, місяць, рік») та підпис представника уповноваженого органу.</p> <p>(4) Зазначається прийняте Групою з безпеки польотів комерційної авіації (CAST)/ICAO позначення типу, моделі та серії або еталонної серії ПС, якщо серія позначається (наприклад, «Боїнг-737-3К2» або «Боїнг-777-232»). Класифікацію згідно CAST/ICAO можна знайти за адресою <a href="http://www.intlaviationstandards.org/">http://www.intlaviationstandards.org/</a></p> <p>Реєстраційні знаки/номери повинні бути перелічені у списку цільових дозволів або у керівництві з льотної експлуатації; в останньому випадку перелік спеціальних схвалень повинен містити посилання на відповідні сторінки льотного керівництва.</p> <p>(5) Зазначається тип експлуатації, наприклад, сільське господарство,</p>		



будівництво, фотозйомка, геологічне розвідування, нагляд та патрулювання, повітряна реклама.

<sup>(6)</sup> Зазначаються будь-які санкціоновані експлуатаційні операції, наприклад, перевезення небезпечних вантажів, LVO (експлуатація за умов низької видимості), RVSM (експлуатація в повітряному просторі зі зменшеним мінімумом вертикального ешелонування), RNP (експлуатація з необхідними навігаційними характеристиками), MNPS (експлуатація з визначеними технічними вимогами до мінімальних навігаційних характеристик).

<sup>(7)</sup> Зазначаються найбільш «ліберальні» критерії для отримання схвалення, наприклад, DH (висоту прийняття рішення) та RVR minima (мінімальні параметри дальності видимості на злітно-посадковій смузі) для CAT II.

Повноваження на спеціалізовану комерційну експлуатацію  
з високим ступенем ризику

Уповноважений орган, який видає повноваження <sup>(1)</sup> : Номер повноваження <sup>(2)</sup> :	
Найменування експлуатанта <sup>(3)</sup> : Адреса експлуатанта <sup>(4)</sup> : Телефон <sup>(5)</sup> : Факс: E-mail:	
Модель ПС та його реєстраційні знаки/номери <sup>(6)</sup> :	
Повноваження на спеціальну експлуатацію <sup>(7)</sup> :	
Площа або зона повноваження експлуатації <sup>(8)</sup> :	
Спеціальні обмеження <sup>(9)</sup> :	
Цим засвідчується що ..... Допущена до виконання спеціальну комерційну експлуатацію з високим ступенем ризику відповідно до повноваження, стандартних експлуатаційних процедур, Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил.	
Дата видачі <sup>(10)</sup> :	Прізвище та підпис <sup>(11)</sup>  Посада

Форма 151 (EASA Form 151 Issue 1)

- (1) Зазначаються найменування та контактна інформація.
- (2) Зазначається відповідний номер повноваження.
- (3) Зазначається найменування експлуатанта та найменування торговельної марки експлуатанта, якщо відрізняються. Зазначається 'DbA' перед найменування торговельної марки ('для ведення бізнесу як').
- (4) Зазначається адреса основного місця діяльності.

(5) Зазначається телефон та факс основного місця діяльності, включаючи код країни. Е-mail вказується якщо наявний.

(6) Зазначається прийняте Групою з безпеки польотів комерційної авіації (CAST)/ICAO позначення типу, моделі та серії або еталонної серії ПС, якщо серія позначається (наприклад, «Боїнг-737-3К2» або «Боїнг-777-232»). Класифікацію згідно CAST/ICAO можна знайти за адресою <http://www.intlaviationstandards.org/>. Реєстраційні знаки/номери повинні бути перелічені у списку цільових дозволів або у керівництві з льотної експлуатації; в останньому випадку перелік спеціальних схвалень повинен містити посилання на відповідні сторінки керівництва з льотної експлуатації.

(7) Зазначається тип експлуатації, наприклад, сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геологічне розвідування, нагляд та патрулювання, повітряна реклама.

(8) Зазначаються географічна площа(і) або зона(и) експлуатаційного повноваження (по географічним координатам або регіону польотної інформації, національним або регіональним кордонах).

(9) Зазначаються застосовні спеціальні обмеження (наприклад тільки VFR, тільки вдень, і.т.д.).

(10) Дата видачі повноваження (день, місяць, рік)

(11) Посада, прізвище та підпис представника уповноваженого органу. Крім того, печатка може застосовуватися на повноваженні.