

## ДОДАТОК III

### ОРГАНІЗАЦІЙНІ ВИМОГИ ЩОДО ПОВІТРЯНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

#### Частина-ORO (надалі Part-ORO)

#### ORO.GEN.005 Сфера застосування

Цей Додаток встановлює вимоги до експлуатантів, що здійснюють:

- (a) виконання комерційної повітряної експлуатації (надалі CAT);
- (b) комерційну спеціалізовану експлуатацію;
- (c) некомерційну експлуатацію моторних ПС складної конструкції;
- (d) некомерційну спеціалізовану експлуатацію моторних ПС складної конструкції.

#### ПІДЧАСТИНА GEN

#### ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

#### РОЗДІЛ 1

#### Загальні положення

#### ORO.GEN.105 Компетентний орган

Для потреб цього Додатка, компетентний орган, який здійснює нагляд за експлуатантами, що підлягають сертифікації або подали заявку або надано повноваження на спеціалізовану експлуатацію визначається для експлуатантів, основне місце експлуатації повітряних суден відбувається в країнах членах з компетентними органами, створеними країнами членами.

#### ORO.GEN.110 Сфера відповідальності експлуатанта

(a) Експлуатант несе відповідальність за експлуатацію повітряного судна згідно з Додатком IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, а також згідно з застосовними вимогами цього Додатку та виданого сертифіката експлуатанта (АОС) або повноваження на спеціалізовану експлуатацію (SPO authorisation) або заявки.

(b) Кожен політ повинен здійснюватись відповідно до положень та принципів керівництва з експлуатації.

(c) Експлуатант повинен розробити та підтримувати у робочому стані систему оперативного моніторингу будь-якого рейсу, що виконується згідно з положеннями та умовами сертифікату, SPO повноваження такого експлуатанта або заявки.

(d) Експлуатант повинен забезпечити належне оснащення своїх повітряних суден та належну кваліфікацію своїх екіпажів у відповідності до зони/місцевості та типу (виду) повітряних перевезень,

(e) Експлуатант повинен забезпечити, щоб увесь персонал, який призначений або безпосередньо здійснює наземну та льотну експлуатацію, був належним чином проінструктований, підтвердив здатність виконувати свої

професіональні обов'язки, а також усвідомлював свою відповідальність за виконання обов'язків для всього комплексу робіт.

(f) Експлуатант повинен впровадити процедури та інструкції з безпечної експлуатації кожного типу повітряного судна, що містять в собі обов'язки та відповідальність для наземного персоналу і членів екіпажу, для всіх типів робіт на землі та в повітрі. Ці процедури та інструкції не повинні вимагати від членів екіпажу здійснення будь-яких дій на критичних етапах польоту, окрім тих, які передбачені та необхідні для безпечної експлуатації повітряного судна. Також повинні бути включені процедури та інструкції стерильності відсіку льотного екіпажу.

(g) Експлуатант повинен гарантувати необхідність дотримання всім персоналом законодавства, правил і процедур тих держав, в яких виконується експлуатація та які мають відношення до виконання персоналом своїх обов'язків.

(h) Для кожного типу повітряного судна експлуатант повинен запровадити систему контрольних карт для використання членами екіпажу на всіх етапах польоту в нормальних, ненормальних та аварійних умовах для гарантування виконання положень керівництва з експлуатації. Оформлення та використання контрольних карт повинно враховувати принципи людського фактору та останні зміни і оновлення документації, отриманої від виробника повітряного судна.

(i) Для забезпечення безпеки польотів експлуатант повинен призначити процедури планування польотів на основі льотно-технічних характеристик ПС, його експлуатаційних обмежень та очікуваних умов на маршруті слідування та на аеродромах чи місцях експлуатації. Ці процедури повинні бути включені до складу керівництва з експлуатації.

(j) Експлуатант повинен встановити та підтримувати програми підготовки по перевезенню небезпечних вантажів для персоналу відповідно до вимог технічних інструкцій. Зміст таких програм підготовки повинен відповідати чинним обов'язкам персоналу. Програми підготовки САТ експлуатантів, незалежно чи перевозяться небезпечний вантаж чи ні, та експлуатантів інших ніж САТ відповідно до (b). (c) і (d) ORO.GEN.005, що перевозять небезпечні вантажі, повинні підлягати розгляду та схваленню уповноваженим органом.

(k) Незважаючи на положення (j), експлуатанти повинні гарантувати, що льотний екіпаж пройшов відповідну програму підготовки чи брифінг для можливості розпізнавання незадекларованих небезпечних вантажів, що перевозяться пасажирами чи як вантаж, які виконують комерційні перевезення на наступних ПС:

(1) планерів;

(2) повітряних куль;

(3) одномоторних гвинтових ПС з максимальною сертифікованою злітною масою 5700 кг або менше і MOPSC 5 або менше, які виконують зліт та посадку на тому ж самому аеродромі чи місці експлуатації вдень за VFR; або

(4) інших ніж складних моторних вертольотів, одномоторних, з MOPSC 5 чи менше, які виконують зліт та посадку на тому ж самому аеродромі чи місці експлуатації вдень за VFR.

ORO.GEN.115 Подання заявки на отримання АОС

(a) Заявка на отримання сертифіката експлуатанта (або внесення зміни до вже існуючого сертифіката) подається в порядку, встановленому компетентним органом з урахуванням вимог Регламенту (ЄК) № 216/2008 та його Імплементацийних Правил.

(b) Заявники, які отримують сертифіката вперше, повинні надати компетентному органу документацію, яка підтверджує дотримання ними вимог, встановлених Регламентом (ЄК) № 216/2008 та його Імплементацийних Правил. Така документація повинна включати процедури, які відображають, яким чином будуть впроваджуватися та доводитися до відома компетентного органу зміни, які не вимагають попереднього схвалення.

#### ORO.GEN.120 Методи відповідності

(a) Експлуатант може застосовувати альтернативні методи відповідності у порівнянні із встановленими компетентним органом або Агентством з метою встановлення відповідності до вимог Регламенту (ЄК) № 216/2008 та його Імплементацийних Правил.

(b) Якщо експлуатант хоче задіяти альтернативні методи відповідності замість прийнятних методів відповідності (АМС), прийнятих Агентством для забезпечення відповідності з вимогами встановленими Регламентом (ЄК) № 216/2008 та його Імплементацийними Правилами, він повинен надати компетентному органу повний опис альтернативних методів до їх впровадження. Цей опис повинен включати будь-які зміни до керівництв або процедур, а також відповідне оцінювання, яке показує відповідність такого метода Імплементацийним Правилам.

Експлуатант впроваджує альтернативні методи відповідності за умови попереднього схвалення компетентного органу та після отримання відповідного повідомлення відповідно до положень ARO.GEN.120(d).

(c) Експлуатант, від якого вимагається подати заявку на здійснення діяльності, повинен надати компетентному органу перелік застосовуваних ним альтернативних методів відповідності вимогам цих Імплементативних Правил.

(d) Якщо експлуатант, якому надається SPO повноваження, планує застосовувати альтернативні методи відповідності, він повинен виконати вимоги (b) у випадку, якщо такі альтернативні методи впливають на стандартні експлуатаційні процедури, які є частиною повноваження та вимогам (c) для заявленої частини організації або експлуатації.

#### ORO.GEN.125 Умови схвалення та привілеї утримувача АОС

Сертифікований експлуатант повинен відповідати обсягу і допускам, визначених в експлуатаційних специфікаціях, які прикріплені до сертифікату експлуатанта.

#### ORO.GEN.130 Зміни стосовно утримувача АОС

(a) Будь-які зміни, що впливають на:

(1) область застосування сертифікату або експлуатаційні специфікації експлуатанта, або

(2) будь-які складові системи управління експлуатанта відповідно до положень ORO.GEN.200(a)(1) та ORO.GEN.200(a)(2), мають отримати попереднє схвалення компетентного органу.

(b) Експлуатант повинен подати заявку і отримати схвалення компетентного органу для впровадження будь-яких змін, що вимагають попереднього схвалення відповідно до вимог Регламенту (ЄК) №216/2008 та його Імплементативних Правил. Така заявка повинна бути подана до впровадження будь-яких змін для того, щоб компетентний орган мав час переконатися у дотриманні вимог відповідно Регламенту (ЄК) №216/2008 та його Імплементативних Правил та внести, за необхідності, зміни до сертифіката експлуатанта та відповідного опису сфери застосування сертифіката, який додається до нього.

Експлуатант повинен надати компетентному органу документацію, яка стосується зміни.

Зміни здійснюються тільки після отримання відповідного офіційного схвалення компетентного органу відповідно до ARO.GEN.330.

Експлуатант повинен працювати на умовах, встановлених компетентним органом на час дії таких змін (якщо існує така потреба).

(c) Усі зміни, які не вимагають попереднього схвалення, повинні виконуватися під керівництвом та доповідатися компетентному органу згідно з процедурою, визначеною у порядку, затвердженому компетентним органом згідно з ARO.GEN.310(c).

#### ORO.GEN.135 Термін дії АОС

(a) Сертифікат експлуатанта має чинність до тих пір, поки:

(1) експлуатант відповідає застосовним вимогам Регламенту (ЄК) №216/2008 та його Імплементацийних Правил, з урахуванням положень щодо обробки виявлених недоліків відповідно до положень ORO.GEN.150;

(2) компетентному органу надано доступ відповідно до положень ORO.GEN.140 для визначення безперервного дотримання застосовних вимог Регламенту (ЄК) №216/2008 та його Імплементацийних Правил;

(3) сертифікат не був призупинений або скасований.

(b) Після скасування або призупинення сертифікат потрібно негайно повернути до компетентного органу.

#### ORO.GEN.140 Доступ

(a) Для потреб визначення дотримання застосовних вимог Регламенту (ЄК) №216/2008 та його Імплементацийних Правил, експлуатант повинен забезпечити надання доступу в будь-який час до будь-якого об'єкта інфраструктури, повітряного судна, документа, записів, даних, процедур або будь-яких інших матеріалів щодо діяльності, яка підлягає сертифікації, наданню SPO повноваження або яка заявлена, навіть якщо це напряму в письмовій формі не зазначено у відповідній угоді; такий доступ має надаватися особі, яку уповноважила на це одна з наступних організацій:

(1) компетентний орган, зазначений у ORO.GEN.105;

(2) орган, який діє відповідно до положень ARO.GEN.300(d), ARO.GEN.300(e) або ARO.RAMP.



(b) Згаданий у (a) доступ до повітряних суден для CAT експлуатації повинен включати можливість входу на борт та перебування на судні під час льотної експлуатації за виключенням випадку, коли в інтересах безпеки командир льотного екіпажу приймає інше рішення згідно з CAT.GEN.MPA.135.

#### ORO.GEN.150 Недоліки

Після отримання сповіщення про недоліки експлуатант повинен:

(a) визначити першопричину такої невідповідності;

(b) призначити план коригувальних дій;

(c) у строки, погоджені з компетентним органом підтвердити успішне впровадження корегувальних дій в порядку, передбаченому положенням ARO.GEN.350(d).

#### ORO.GEN.155 Негайне реагування на виникнення проблем із безпекою польотів

Експлуатант повинен запровадити:

(a) заходи безпеки, санкціоновані компетентним органом відповідно до ARO.GEN.135(c);

(b) заходи відповідно до отриманої інформації щодо безпеки польотів, яка видана Агентством, включаючи відповідні директиви льотної придатності.

#### ORO.GEN.160 Сповіщення про авіаційні події

(a) Експлуатант повинен повідомити компетентному органу, а також будь-яку іншу організацію, інформування якої вимагає законодавство держави експлуатанта, дані стосовно авіаційної події, серйозного інциденту, як передбачено Регламентом (ЄС) № 996/2010 Європейського парламенту і Ради Європи та Директивою 2003/42/ЄС.

(b) Без обмеження дії положень (a), експлуатант повинен доповісти компетентному органу та організації-розробнику повітряного судна про інциденти, неправильне спрацьовування, технічні дефекти, що виходять за встановлені технічні обмеження, а також про випадки, які б підкреслили неточну, неповну, або неоднозначну інформацію, що міститься у даних для забезпечення експлуатації, виданих відповідно до Регламенту (ЄС) №748/2012, а також інші обставини, які не відповідають правилам та ставлять або можуть поставити під загрозу безпечну експлуатацію повітряного судна, але ще не призвели до авіаційної події або інциденту.

(c) Без обмеження дії положень Регламенту (ЄС) № 996/2010, Директиви 2003/42/ЄС, Регламенту Комісії (ЄС) № 1321/2007 та Регламенту Комісії (ЄС) № 1330/2007, зазначені у (a) та (b) доповіді/повідомлення повинні подаватися у формі та у спосіб, які встановлюються компетентним органом та мають містити всю відому експлуатанту доречну інформацію про суть та стан таких випадків.

(d) Такі доповіді/повідомлення повинні виконуватись якомога швидше, але в будь-якому випадку впродовж 72 годин з моменту виявлення експлуатантом умов які мають відношення до доповіді/повідомлення, якщо цьому не заважають виняткові обставини.

(e) У випадках, коли це доречно, експлуатант повинен надати звіт із детальною інформацією про ті заходи, які він має намір вжити для запобігання

подібних випадків у майбутньому. Цей звіт повинен виконуватись у формі та у порядку, встановленому компетентним органом.

## РОЗДІЛ 2

### УПРАВЛІННЯ

#### ORO.GEN.200 Система управління

(а) Експлуатант повинен розробити, впровадити та підтримувати систему управління, яка містить наступне:

(1) чітко визначені межі відповідальності та підзвітності у структурі експлуатанта, в тому числі пряму відповідальність відповідального керівника за стан безпеки;

(2) опис загальної філософії та принципів експлуатанта щодо безпеки, які позначаються як політика безпеки;

(3) визначення загроз безпеці, з наступним визначенням дій експлуатанта, оцінки таких ситуацій та управління пов'язаними ризиками, включаючи вжиття заходів щодо зниження ризику та перевірки ефективності таких заходів;

(4) підтримку належної підготовки та рівня компетентності персоналу для адекватного виконання службових завдань;

(5) документація усіх ключових процесів системи управління, в тому числі процес доведення до персоналу їх обов'язків та порядку внесення змін до цієї документації;

(6) функції моніторингу дотриманням експлуатантом застосовних вимог. Моніторинг дотримання повинен включати систему зворотного зв'язку стосовно виявлених недоліків для відповідального керівника з метою забезпечення ефективного виконання коригувальних дій;

(7) додаткові вимоги, які передбачені у відповідних Підчастинах цього Додатка або інших відповідних положеннях у доповненнях.

(b) Система управління повинна відповідати об'єму виробничих потужностей експлуатанта, характеру та складності його діяльності; враховуючи загрози та пов'язані з ними ризики.

#### ORO.GEN.205 Контрактна діяльність

(a) Експлуатант при залученні підрядної організації для виконання частини робіт повинен забезпечити виконання такою організацією застосовних вимог.

(b) Коли сертифікований експлуатант або утримувач SPO повноваження укладає такий договір на виконання будь-якої частини робіт зі підрядною організацією, яка сама не є сертифікованою або уповноваженою на виконання робіт відповідно до цієї Частини, така договірна організація повинна отримати схвалення експлуатанта. Така підрядна організація повинна забезпечити що компетентному органу надається до неї доступ для визначення безперервного дотримання діючих застосовних вимог.

#### ORO.GEN.210 Вимоги до персоналу

(a) Експлуатант повинен призначити відповідального керівника, який має достатні повноваження для забезпечення фінансування відповідних заходів та їхнього здійснення відповідно до діючих вимог. Такий відповідальний керівник несе відповідальність за створення та підтримку ефективної системи управління.

(b) Експлуатант повинен також призначити особу або групу осіб, які мають відповідати за забезпечення експлуатантом застосовних вимог. Така особа (особи) несуть відповідальність перед відповідальним керівником.

(c) Експлуатант повинен мати достатню кількість кваліфікованих працівників для виконання запланованих завдань та заходів, які проводитимуться згідно застосовних вимог.

(d) Для забезпечення відповідності (c), експлуатант повинен утримувати відповідну документацію, яка свідчить про досвід, кваліфікацію та підготовку персоналу.

(e) Експлуатант повинен забезпечити, щоб весь персонал добре знав правила та процедури, які пов'язані із здійсненням службових обов'язків.

#### ORO.GEN.215 Вимоги до приміщень та обладнання

Експлуатант повинен мати відповідні потужності, які дозволяють виконувати та керувати виконанням всіх запланованих завдань і заходів відповідно до застосовних вимог.

#### ORO.GEN.220 Ведення обліку

(a) Експлуатант повинен створити систему ведення обліку, яка дозволяє належним чином зберігати та відстежувати усі активні заходи; зокрема, така система має охоплювати усі складові, зазначені в ORO.GEN.200.

(b) Формат запису даних повинен бути зазначений у документації експлуатанта.

(c) Дані повинні зберігатися у такий спосіб, який забезпечує захист інформації від пошкодження, підміни та крадіжки.

## ПІДЧАСТИНА АОС

### СЕРТИФІКАЦІЯ ЕКСПЛУАТАНТА

#### ORO.AOC.100 Заявка на отримання сертифіката експлуатанта

(a) Без обмеження дії положень Регламенту (ЄС) № 1008/2008 Європейського парламенту і Ради Європи до початку виконання комерційних повітряних перевезень експлуатант повинен подати заявку і отримати сертифікат експлуатанта, який видається компетентним органом.

(b) Експлуатант повинен надавати компетентному органу наступні дані:

(1) офіційне та комерційне найменування, місцезнаходження та поштову адресу заявника;

(2) опис запропонованих видів експлуатації, включаючи тип(и) та кількість повітряних суден, які підлягатимуть експлуатації;

(3) опис системи управління, включаючи її організаційну структуру;

(4) ПІБ відповідального керівника;

(5) ПІБ осіб, призначених відповідно до положень ORO.AOC.135(a), а також їх кваліфікацію та професійний досвід;

(6) копію керівництва з експлуатації, яка вимагається положеннями ORO.MLR.100.

(7) заяву про те, що вся документація, яка була надіслана до компетентного органу, була перевірена заявником та у ній не виявлено жодної невідповідності з чинними вимогами.

(с) Заявники повинні довести компетентному органу, що:

(1) вони відповідають всім застосовним вимогам Додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, Регламенту (ЄК) №216/2008, цього Додатку, а також Part-CAT та Part-SPA цього Регламенту;

(2) всі повітряні судна, що експлуатуються, мають сертифікат льотної придатності (CofA), виданий відповідно до положень Регламенту (ЄС) № 748/2012; та

(3) організаційна структура та управління підходять та належним чином задовольняють масштабу та обсягу експлуатації.

## ORO.AOC.105 Експлуатаційні специфікації та повноваження власника АОС

Повноваження експлуатанта, включаючи такі, що надані відповідно до Part-SPA, повинні бути зазначені в експлуатаційних специфікаціях виданого сертифіката.

## ORO.AOC.110 Договори оренди (лізингу)

### Будь-який вид оренди (лізингу)

(а) Без обмеження дії положень Регламенту (ЄС) № 1008/2008, будь-який договір оренди (лізингу) повітряного судна, який буде використовуватися експлуатантом сертифікованим відповідно до цього Розділу, підлягає попередньому схваленню компетентним органом.

(б) Експлуатант, який сертифікований відповідно до цього Розділу, повинен орендувати судно з екіпажем тільки від експлуатанта, який не перебуває під заборонаю експлуатації відповідно до Регламенту (ЄС) № 2111/2005.

### Оренда з екіпажем (мокрый лізинг)

(с) Заявник на оренду ПС з екіпажем від експлуатанта третьої країни повинен підтвердити компетентному органу, що:

(1) такий експлуатант третьої країни має діючий АОС, виданий відповідно до Додатку 6 до Чиказької конвенції;



(2) стандарти безпеки експлуатанта третьої країни щодо підтримання льотної придатності та повітряної експлуатації повністю відповідають застосовним вимогам, встановленим Регламентом (ЄС) № 2042/2003 та цим Правилам; та

(3) повітряне судно має стандартний CofA, виданий відповідно до Додатку 8 до Чиказької конвенції.

#### Оренда без екіпажу (Сухий лізинг)

(d) Заявник, який має намір на погодження оренди ПС без екіпажу, зареєстрованого у третій країні, повинен підтвердити компетентному органу, що:

(1) існує експлуатаційна необхідність, яка не може бути задоволена шляхом оренди повітряних суден, зареєстрованих в ЄС;

(2) тривалість оренду судна без екіпажу не перевищуватиме семи місяців протягом 12 послідовних місяців,

(3) забезпечена відповідність застосовним вимогам Регламенту (ЄС) № 2042/2003.

#### Передача в оренду ПС без екіпажу іншому експлуатанту (сухий лізинг)

(e) Сертифікований відповідно до цього Додатку експлуатант, який має намір здати у оренду судно без екіпажу, повинен заздалегідь отримати відповідне схвалення компетентного органу. Відповідна заява повинна супроводжуватися копіями проекту договору оренди або описом умов оренди

(без роз'яснення фінансових механізмів), а також всією іншою доречною документацію.

Передача в оренду ПС з екіпажем іншому експлуатанту (мокрый лізинг)

(f) Перед здачею в оренду ПС з екіпажем іншому експлуатанту, який сертифікований відповідно до цієї Частини експлуатант повинен повідомити компетентний орган.

ORO.AOC.115 Договори код-шер

(a) Без обмеження дії положень застосовних вимог законодавства ЄС щодо безпеки для експлуатантів та повітряних суден третіх країн, експлуатант, що є сертифікованим відповідно до цього Додатку, має право укласти договір код-шер з експлуатантом третьої країни тільки після:

(1) перевірки, що експлуатант третьої країни відповідає застосовним стандартам ІКАО;

(2) надання компетентному органу документації, завдяки якій вона зможе виконати вимоги ARO.OPS.105.

(b) При виконанні умов договору код-шер експлуатант повинен здійснювати моніторинг та регулярно оцінювати відповідність експлуатанта третьої країни діючим стандартам ІКАО.

(c) У випадку, якщо експлуатант третьої країни підпадає під заборону виконання повітряної експлуатації відповідно до Регламенту (ЄС) № 2111/2005, або не забезпечує відповідності діючим стандартам ІКАО, сертифікований

відповідно до положень цього Додатку експлуатант не має права продавати і друкувати квитки на рейси, що виконуються експлуатантом третьої країни.

ORO.AOC.120 Схвалення на проведення підготовки кабінного екіпажу та на видання атестацій камінному екіпажу

(a) Якщо експлуатант має намір проводити підготовку відповідно до вимог Додатку V (Part-CC) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, він повинен подати заявку і отримати відповідне схвалення компетентного органу. Для отримання такого схвалення заявник повинен довести свою відповідність вимогам щодо процесу проведення та змісту навчальних курсів, які встановлені у CC.TRA.215 та CC.TRA.220, а також повинен надати компетентному органу наступну інформацію:

(1) дату запланованого початку підготовки;

(2) персональні дані та кваліфікації інструкторів, які мають відношення до елементів підготовки;

(3) найменування та адресу (адреси) приміщень або баз для навчання, на яких проводитиметься навчання;

(4) опис приміщень/потужностей, методів навчання, навчальних посібників та навчальних пристроїв, які будуть використовуватися у процесі підготовки;

(5) навчальні плани та відповідні програми, з яких складатиметься курс навчання.

(b) Якщо країна-учасниця приймає рішення про можливість надання експлуатантам схвалення на видання атестації кабінного екіпажу, відповідно до ARA.CC.200 Регламенту (ЄС) № 290/2012, у цьому випадку окрім вимог, зазначених в (a) заявник також повинен виконати наступні вимоги:

(1) продемонструвати компетентному органу, що:

(i) організація є здатною виконувати такі завдання та доповідати про результати такого виконання;

(ii) персонал, який проводить екзаменування, має відповідну кваліфікацію та не має конфлікту інтересів;

(2) забезпечити процедури та створити спеціальні умови для:

(i) проведення екзаменів відповідно до CC.TRA.220;

(ii) видачі атестації кабінному екіпажу;

(iii) надання компетентному органу усієї необхідної інформації та документації стосовно атестації та майбутніх власників атестатів; ця інформація та документація надається з метою обліку, нагляду, а також виконання компетентним органом відповідних правозастосовних дій.

(c) Схвалення, визначені у (a) та (b), повинні бути зазначені в експлуатаційних специфікаціях.

ORO.AOC.125 Некомерційна експлуатація ПС, яка зазначається у експлуатаційних специфікаціях утримувача АОС

(a) Утримувач АОС може здійснювати некомерційну експлуатацію повітряного судна, яке зазвичай виконує комерційні повітряні перевезення; таке судно має бути зазначено у експлуатаційних специфікаціях АОС. Такі перевезення можуть виконуватися за умов якщо відповідний експлуатант:

(1) надав детальний опис такої експлуатації в керівництві з експлуатації, в тому числі:

(i) визначив застосовні вимоги;

(ii) чітко ідентифікував будь-які відмінності між комерційною і некомерційною експлуатацією;

(iii) описав засоби забезпечення того, що весь персонал, який задіяний у такій експлуатації, в повній мірі знайомий із відповідними процедурами їх застосування;

(2) перед погодженням представив компетентному органу визначені відмінності між експлуатаційними процедурами зазначеними в (a)(1)(ii).

(b) надав компетентному органу перелік відмінностей між вищезазначеними у (a)(2) типами перевезень з метою отримання попереднього схвалення.

ORO.AOC.130 Моніторинг польотних даних – літаки

(a) Для літаків з максимальною сертифікованою злітною масою більше 27000 кг експлуатант повинен розробити і підтримувати у робочому стані

систему моніторингу польотних даних, яка повинна бути інтегрована у систему управління.

(b) Система моніторингу польотних даних не повинна включати застосування штрафних санкцій, і повинна передбачати належні запобіжні заходи захисту джерел даних.

#### ORO.AOC.135 Вимоги до персоналу

(a) Відповідно до ORO.GEN.210(b), експлуатант повинен призначити осіб, відповідальних за управління та моніторинг таких напрямків діяльності:

(1) льотної експлуатації;

(2) підготовки екіпажів;

(3) наземної експлуатації;

(4) підтримання постійної льотної придатності відповідно до вимог Регламенту (ЄК) №2042/2003.

(b) Відповідність та компетентність персоналу:

(1) Експлуатант повинен задіяти достатню кількість персоналу для запланованої льотної та наземної експлуатації.

(2) Весь персонал, призначений або безпосередньо задіяний у льотній та наземній експлуатації, повинен:

(i) пройти відповідну підготовку;

(ii) продемонструвати свої можливості у виконанні покладених на них обов'язків;

(iii) знати свої обов'язки та важливість виконання своїх обов'язків для успішного виконання цілого комплексу зазначених робіт.

(c) Нагляд за персоналом

(1) Експлуатант повинен призначити певну кількість наглядового персоналу (супервайзерів), беручи до уваги структуру організації експлуатанта та загальну чисельність персоналу.

(2) З метою успішного виконання ними своїх наглядових функцій, обов'язки та відповідальність супервайзерів повинна бути чітко визначена, а необхідні заходи – виконані.

(3) Нагляд за членами екіпажу та персоналом, який задіяний у льотній експлуатації, повинен здійснюватися особами, що мають достатній досвід та практичні навички для забезпечення дотримання вимог стандартів, які зазначені у керівництві з експлуатації.

ORO.AOC.140 Вимоги стосовно приміщень та обладнання

Відповідно до ORO.GEN.215, експлуатант повинен:

(a) використовувати відповідні приміщення для наземного забезпечення безпеки рейсів;

(b) організувати потужності оперативної підтримки на своїй основній експлуатаційній базі, які відповідають вимогам проведення експлуатації певного типу у певній місцевості; та

(c) переконатися, що робочі майданчики на кожній базі є достатніми для виконання персоналом дій, які можуть вплинути на безпеку льотної експлуатації. Потрібно приділити увагу питанням задоволення нагальних потреб наземного персоналу та персоналу оперативного контролю, а також питанням зберігання та відображення необхідних даних і планування польотів екіпажами.

#### ORO.AOC.150 Вимоги до документації

(a) Експлуатант повинен вжити заходів для розробки керівництв та будь-якої іншої необхідної документації разом із відповідними змінами до неї.

(b) Експлуатант мати невідкладно розповсюджувати інструкції з експлуатації та іншу інформацію.

### ПІДЧАСТИНА DEC

#### ЗАЯВА (ПОВІДОМЛЕННЯ)

#### ORO.DEC.100 Заява (повідомлення)

Експлуатант моторних ПС складної конструкції для некомерційної експлуатації або некомерційної спеціальної експлуатації повинні:



(a) до початку експлуатації надати компетентному органу усі відповідні дані, використовуючи для цього форму, наведену у Доповненні I до цього Додатку;

(b) надати компетентному органу список альтернативних засобів встановлення відповідності;

(c) підтримувати відповідність застосовним вимогам та інформації, наданій у заяві;

(d) негайно інформувати компетентний орган про будь-які зміни у заяві (повідомленні) або зміни щодо застосовних засобів встановлення відповідності шляхом подання скорегованої заяви, використовуючи для цього форму у Доповненні I до цього Додатку;

(e) у разі припинення експлуатації інформувати про це компетентний орган.

## ПІДЧАСТИНА SPO

### КОМЕРЦІЙНА СПЕЦІАЛІЗОВАНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

ORO.SPO.100 Загальні вимоги до експлуатантів комерційної спеціалізованої експлуатації

(a) експлуатант комерційної спеціалізованої експлуатації повинен в доповнення до вимог ORO.DEC.100 також відповідати вимогам ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 та ORO.AOC.150.

(b) ПС повинні мати сертифікат льотної придатності (CofA) відповідно до вимог Регламенту (ЄС) №748/2012 або повинні передаватися в оренду відповідно до (c).

(c) експлуатант комерційної спеціалізованої експлуатації повинен отримати попереднє схвалення від компетентного органу і дотримуватися таких умов, якщо:

(1) Отримання в оренду літака з екіпажем від експлуатанта третього країни:

(i) Стандарти безпеки польотів експлуатанта третьої країни щодо підтримання льотної придатності та виконання польотів, еквівалентні діючим вимогам, встановленим Регламентом (ЄС) № 2042/2003 та цим Правилам;

(ii) Літак експлуатанта третьої країни має стандартний CofA, який видається відповідно до Додатку 8 ІКАО;

(iii) Тривалість передачі в оренду літака з екіпажем не перевищує семи місяців протягом 12 послідовних місяців; або

(2) Отримання в оренду ПС без екіпажу, зареєстрованих в третій країні:

(i) існує експлуатаційна необхідність, яка не може бути задоволена шляхом оренди повітряних суден, зареєстрованих в ЄС;

(ii) Тривалість передачі в оренду ПС без екіпажу не перевищує семи місяців протягом 12 послідовних місяців;

(iii) Забезпечується дотримання застосовних вимог Регламенту (ЄС) № 2042/2003;

(iv) ПС обладнане відповідно до Додатку VIII (Part-SPO).

ORO.SPO.110 Повноваження (дозволи) на виконання комерційної спеціалізованої експлуатації з високим рівнем ризику

(a) Експлуатант, що має намір здійснювати комерційну спеціалізовану експлуатацію повинен подати заявку і отримати повноваження, від компетентного органу експлуатанта до початку виконання комерційної спеціальної експлуатації з високим рівнем ризику:

(1) що здійснюється над територією, де безпека третіх сторін на землі, ймовірно, буде під загрозою в разі виникнення надзвичайної ситуації, або

(2) як це визначено компетентним органом в місці, де експлуатація виконуються, у зв'язку з його специфічною природою та особливостями навколишнього середовища, в якій вона виконується, являє собою високий ризик, зокрема третім сторонам на землі.

(b) Експлуатант повинен надати до компетентного органу наступну інформацію:

(1) офіційну назву та назву компанії, місцезнаходження та поштову адресу заявника;

(2) опис системи управління, в тому числі організаційної структури;

(3) опис пропонованої експлуатації, в тому числі типу і кількості ПС, які експлуатуються;

(4) документація з оцінки ризиків і відповідні стандартні експлуатаційні процедури, які вимагаються SPO.OP.230;

(5) заява про те, що вся документація, яка направляється компетентному органу, була перевірена експлуатантом і визнана такою, що відповідає діючим вимогам.

(с) подання заявки на отримання дозволу або внесення до нього поправок повинно виконуватись у формі та в порядку, встановленому компетентним органом, з урахуванням застосовних вимог Регламенту (ЄС) № 216/2008 та Імплементативних Правил.

#### ORO.SPO.115 Зміни

(а) Будь-яка зміна, яка впливає на обсяг дозволу або повноваження на експлуатацію вимагає попереднього схвалення компетентного органу. Будь-яка зміна, яка не охоплена початковою оцінкою ризику, повинна вимагати подання оцінки ризику з внесеними змінами і спеціальними експлуатаційними процедурами (SOP) до компетентних органів.

(b) подання заявки на затвердження зміни повинно затверджуватись перед внесенням будь-якої такої зміни, для того, щоб надати можливість компетентному органу визначити постійне дотримання Регламенту (ЄК) № 216/2008 та Імплементативних Правил та внести зміни, якщо це необхідно, до повноважень. Експлуатант повинен забезпечити компетентний орган будь-якою відповідною документацією.

(c) зміна здійснюється тільки після отримання офіційного схвалення компетентним органом відповідно до ARO.OPS.150.

(d) Експлуатант повинен діяти на умовах, встановлених компетентним органом під час таких змін, якщо це доречно.

#### ORO.SPO.120 Продовження терміну придатності

(a) Експлуатант, якому надані повноваження для спеціалізованої експлуатації повинен відповідати обсягу і допускам, які визначені в наданих дозволах.

(b) дозвіл експлуатанта залишається чинним за умови:

(1) експлуатант продовжує відповідати вимогам Регламенту (ЄК) № 216/2008 і його Імплементативним Правилам, беручи до уваги положення, пов'язані з опрацюванням недоліків, зазначених в ORO.GEN.150;

(2) компетентному органу надається доступ до експлуатанта, як це визначено в ORO.GEN.140 для визначення постійного дотримання відповідних вимог Регламенту (ЄС) № 216/2008 і його Імплементативних Правил; та

(3) повноваження не призупинений або скасований.

(c) Після скасування або призупинення сертифікат потрібно негайно повернути до компетентного органу.

## КЕРІВНИЦТВА, ЖУРНАЛИ І ЗАПИСИ

ORO.MLR.100 Керівництво з експлуатації (ОМ) – загальні положення

(a) Експлуатант повинен затвердити для використання в роботі керівництво з експлуатації (ОМ) відповідно до 8.b Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.

(b) Зміст керівництва з експлуатації повинен відображати вимоги, які встановлені цим Додатком, Part-CAT, Part-SPA, Part-NCC та Part-SPO, як застосовно, та не повинен суперечити положенням експлуатаційних специфікацій до сертифікату експлуатанта (АОС), SPO повноваження або заяви та його переліку спеціальних схвалень, як застосовно.

(c) Керівництво з експлуатації може бути видане окремими частинами.

(d) Весь експлуатаційний персонал повинен мати вільний доступ до тих розділів тексту керівництва з експлуатації, які мають відношення до виконання відповідних обов'язків.

(e) Керівництво з експлуатації повинно постійно оновлюватися. Весь персонал повинен бути ознайомлений зі змінами, які мають відношення до виконання його обов'язків.

(f) Для кожного члена екіпажу повинна бути зроблена окрема копія відповідних розділів керівництва з експлуатації, які стосуються службових обов'язків такого члена екіпажу. Кожен утримувач керівництва з експлуатації, або відповідної його частини, несе персональну відповідальність за оновлення

даних у цьому документі згідно з останніми змінами та редакціями, які надаються експлуатантом.

(g) Для утримувачів АОС:

(1) для належного внесення змін, які мають повідомлятися відповідно до ORO.GEN.115(b) та ORO.GEN.130(c), експлуатант повинен заздалегідь (до дати набуття ними чинності) надати компетентному органу такі запропоновані зміни;

(2) у випадку внесення змін до процедур, пов'язаних із положеннями, які мають бути попередньо схвалені відповідно до ORO.GEN.130, схвалення повинно бути отримане до набуття чинності поправки.

(g1) Для утримувачів SPO повноваження, будь-яка зміна, пов'язана з стандартною експлуатаційною процедурою, стосовно якої надане повноваження, підлягає попередньому схваленню до набрання чинності.

(h) Незважаючи на положення (g) та (g1), у випадку, якщо з метою безпеки необхідні негайні зміни, вони можуть бути опубліковані та застосовані негайно, за умови, подання заявки на отримання відповідного схвалення.

(i) Експлуатант повинен зареєструвати всі поправки та редакційні зауваження, які вимагаються компетентним органом.

(j) Експлуатант повинен переконатися, що інформація, взята зі схваленої документації, а також будь-які поправки, належним чином відображені у керівництві з експлуатації. Це не повинно завадити експлуатанту публікувати у керівництві з експлуатації консервативні (перевірені) дані та процедури.

(к) Експлуатант повинен переконатися, що весь персонал може зрозуміти мову, на якій викладено ті частини керівництва з експлуатації, які мають відношення до його обов'язків та відповідальності конкретної особи. Текст та зміст керівництва з експлуатації повинні надаватися у формі, яка не викликає труднощів, а також відповідати сучасним принципам людського фактору.

ORO.MLR.101 Керівництво з експлуатації – структура для комерційної експлуатації

За виключенням експлуатації одномоторних гвинтових літаків з MOPSC 5 або одномоторних вертольотів іншої ніж складної конструкції з MOPSC 5, які здійснюють зльот та приземлення на той самий аеродром або експлуатаційну базу за VFR вдень, та для експлуатації планерів та аеростатів, головна структура керівництва з експлуатації повинна бути наступною:

(а) Частина А: Загальні положення, які містить усі не пов'язані з конкретними типами суден експлуатаційну політику, інструкції та процедури;

(b) Частина В: Питання експлуатації повітряного судна, який містить усі пов'язані з конкретними типами суден інструкції та процедури, з урахуванням відмінностей між типами/класами суден, варіанти суден або окремі типи суден, які використовуються експлуатантом;

(с) Частина С: Комерційна експлуатація, включаючи інструкції та інформацію стосовно маршруту призначення, місцевості та аеродрому/експлуатаційного майданчика;



(d) Частина D: Підготовка, включаючи всі інструкції з підготовки персоналу, які необхідні для забезпечення безпечної експлуатації ПС.

#### ORO.MLR.105 Перелік мінімального обладнання

(a) Перелік мінімального обладнання (MEL) встановлюється відповідно до положень 8.a.3 Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008 на основі відповідного головного переліку мінімального обладнання (MMEL), як це визначено в обов'язковій частині даних для забезпечення експлуатації, впроваджених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012. Якщо MMEL не був впроваджений як частина даних експлуатаційної придатності, в такому випадку MEL може бути заснованим відповідно до MMEL, прийнятого країною експлуатанта або реєстрації (якщо застосовно).

(b) Компетентний орган повинен ухвалити MEL та зміни до нього.

(c) Експлуатант повинен внести відповідні зміни до MEL після будь-яких змін у MMEL впродовж прийнятного строку.

(d) Окрім переліку MEL повинен містити:

(1) преамбулу, в тому числі вказівки та визначення для льотного та технічного персоналу;

(2) статус ревізій MMEL, на якій базується MEL, а також статус ревізій самого MEL;

(3) сферу застосування, обмеження та призначення MEL.

(e) Експлуатант повинен:

(1) встановити інтервали усунення несправності для кожного непрацюючого приладу, обладнання або функції, які наведені у MEL. Термін усунення несправності в MEL не повинен бути менш обмежувачим, ніж відповідний інтервал у MMEL;

(2) створити ефективну програму усунення несправностей;

(3) експлуатувати повітряне судно по закінченні зазначеного у MEL строку усунення несправності тільки у разі, якщо:

(i) дефект був усунений, або

(ii) строк для усунення несправності було продовжено згідно (f).

(f) За умови отримання схвалення з боку компетентного органу, експлуатант може використовувати процедуру одноразового продовження інтервалів усунення несправностей категорій В, С і D за умови, що:

(1) продовження такого інтервалу знаходиться у межах, визначених у MMEL для даного типу повітряного судна;

(2) максимальне продовження інтервалу усунення несправності дорівнює аналогічному інтервалу, зазначеному у MEL;

(3) продовження інтервалу усунення несправності не використовується в якості нормального засобу виконання умов MEL, а використовується тільки у

випадку настання подій, які не залежать від експлуатанта та перешкоджає зазначеному виправленню;

(4) експлуатант встановлює опис конкретних обов'язків і відповідальності для керування інтервалами продовження;

(5) компетентному органу повідомляється про кожний випадок продовження інтервалу усунення несправності;

(6) план для усунення несправності встановлюється за першої можливості.

(g) Експлуатант встановлює експлуатаційні процедури та процедури технічного обслуговування, які вказані у MEL, з урахуванням експлуатаційних процедур та процедур технічного обслуговування, вказаних у MMEL. Дані процедури повинні бути частиною керівництва з експлуатації або MEL.

(h) Експлуатант повинен внести зміни до експлуатаційних процедур та процедур з технічного обслуговування, наведених у MEL, після внесення у MMEL будь-яких застосовних змін до експлуатаційних процедур та процедур технічного обслуговування.

(i) Якщо інше не передбачено у MEL, експлуатант повинен виконати:

(1) зазначені у MEL експлуатаційні процедури при плануванні та/або експлуатації з непрацюючим обладнанням; та

(2) перед початком експлуатації раніше несправного обладнання- зазначені у MEL процедури технічного обслуговування.

(j) За умови отримання виключного схвалення компетентного органу, експлуатант може експлуатувати судна з непрацюючими приладами, обладнанням або функціями поза обмежень MEL, але у межах обмежень MMEL, за умови, що:

(1) зазначений прилад, обладнання або функції знаходяться у визначених межах MMEL, як це передбачено (а);

(2) таке схвалення не використовується в якості звичайного засобу експлуатації поза обмежень MEL і використовується тільки тоді, коли події поза контролем експлуатанта перешкодили дотриманню вимог MEL;

(3) експлуатант встановлює перелік конкретних обов'язків та зобов'язань для управління експлуатацією ПС при отриманні такого схвалення;

(4) встановити план, відповідно до якого за першої ж можливості повинні бути усунені несправності неробочого приладу, обладнання або функцій або повернутися до параметрів експлуатації ПС встановлених MEL.

#### ORO.MLR.110 Бортові журнали

Записи щодо особливостей повітряного судна, щодо його екіпажу та деталей кожного проведеного польоту або серії польотів, повинні вестись у формі бортового журналу або його еквіваленту.

#### ORO.MLR.115 Ведення обліку

(a) Наступні дані та записи повинні зберігатися протягом не менше п'яти років:

(1) CAT експлуатанти - записи щодо діяльності, визначеної у ORO.GEN.200;

(2) для заявлених експлуатантів - копія заяви (повідомлення) експлуатанта та детальні дані щодо виданих схвалень та керівництв з експлуатації;

(3) для утримувачів SPO повноважень – окрім документів, зазначених у (a)(2), записи оцінки ризиків, що здійснюється відповідно до SPO.OP.230 та пов'язані стандартні експлуатаційні процедури.

(b) Протягом трьох місяців повинна зберігатися наступна інформація, яка потрібна для підготовки та виконання польотів, а також для підготовки відповідних звітів:

(1) робочий план польоту, якщо застосовно;

(2) специфічні для маршруту повідомлення для пілотів (NOTAM) та інструктажі служби аеронавігаційної інформації (AIS), за умови, що їх редагує експлуатант;

(3) документації стосовно маси та центрування;

(4) повідомлення про спеціальні вантажі, у тому числі письмову інформацію командир/у першому пілоту про небезпечні вантажі, якщо застосовно;

(5) бортовий журнал, або його еквівалент;

(6) звіти про деталі будь-якої події або такого випадку, який командир/перший пілот вважає за необхідне внести до звіту або задокументувати;

(с) Персональні дані повинні зберігатися впродовж зазначених нижче строків:

Ліцензія льотного екіпажу та атестація кабінного екіпажу	До тих пір, поки член екіпажу використовують свої права ліцензіата або атестованої особи, працюючи у експлуатанта повітряного судна
Дані про навчання членів екіпажу, їхню підготовку, перевірку знань/навичок та кваліфікацію	3 роки
Записи про нещодавній досвід, отриманий членом екіпажу	15 місяців
Аеродром та маршрут члена екіпажу / завдання та сфера компетенції, за необхідності	3 роки
Підготовка до правильного поводження з небезпечними речовинами, якщо доречно	3 роки
Дані про навчання/кваліфікацію іншого персоналу, який має пройти відповідну навчальну програму	Останні 2 записи щодо навчання

(d) Експлуатант повинен:

(1) утримувати дані стосовно тренування членів екіпажу, їхньої підготовки, перевірки знань/навичок та кваліфікації, як це передбачено в Part-ORO; та

(2) у разі отримання відповідного запиту надати такі записи тому члену екіпажу, якого вони стосуються.

(e) Протягом строків, визначених у (c), експлуатант повинен зберігати дані, якими користувалися для підготовки та виконання польотів, а також дані/записи про льотну підготовку члену екіпажу навіть у випадку, якщо експлуатант перестає бути експлуатантом цього повітряного судна або роботодавцем такого члену екіпажу.

(f) Якщо член екіпажу стає членом екіпажу іншого експлуатанта, попередній експлуатант повинен зробити доступними записи стосовно члена екіпажу теперішньому експлуатанту впродовж строків, визначених у (c).

## ПІДЧАСТИНА SEC

### БЕЗПЕКА

ORO.SEC.100. Безпека кабіни льотного екіпажу – літаки

(a) У літаку, обладнаному дверми до кабіни льотного екіпажу, такі двері мають замикатися на замок; також мають бути передбачені відповідні засоби зв'язку, за допомогою якого кабіний екіпаж повідомлятиме льотний екіпаж у випадку підозрілої активності або порушення безпеки у кабіні.

(b) Усі пасажирські літаки з максимальною сертифікованою злітною масою більше 45500 кг або з MOPSC більше 60, що здійснюють комерційні перевезення пасажирів, повинні бути обладнані сертифікованими дверима до кабіни льотного екіпажу, які можна замикати на замок та відкривати з робочого місця кожного пілота. Конструкція таких дверей повинна відповідати відповідним вимогам льотної придатності.

(c) На всіх літаках, які оснащені дверми до кабіни льотного екіпажу відповідно до (b):

(1) ці двері повинні бути замкненими перед запуском двигуна для зльоту та повинні бути закритими, для забезпечення безпеки або відповідно до рішення командира екіпажу, до моменту зупинки двигуна після посадки; винятки з цього правила робляться, коли уповноважені працівники мають отримати доступ або вийти з кабіни відповідно до діючих положень національних програм з безпеки цивільної авіації;

(2) повинні бути забезпечені засоби, за допомогою яких з робочого місця кожного пілота можна спостерігати за ситуацією біля дверей кабіни льотного екіпажу ззовні з метою ідентифікації осіб, які запрошують дозвіл на вхід до кабіни, а також виявлення підозрілої поведінки або потенційної загрози.

#### ORO.SEC.100.Безпека кабіни льотного екіпажу – вертольоти

Якщо у вертольотів для пасажирських перевезень встановлено двері до кабіни льотного екіпажу, то такі двері, з метою запобігання несанкціонованого доступу, повинні замикатись зсередини кабіни льотного екіпажу.



## ПІДРОЗДІЛ FC

### ЛЬОТНИЙ ЕКІПАЖ

#### ORO.FC.005 Сфера застосування

Ця Підчастина встановлює вимоги для експлуатанта стосовно підготовки, досвіду та кваліфікації льотного екіпажу та включає:

(a) Розділ 1, в якому визначаються спільні вимоги щодо некомерційної експлуатації моторних повітряних суден складної конструкції та комерційної експлуатації;

(b) Розділ 2, в якому визначаються додаткові вимоги до комерційної експлуатації, за виключенням:

(1) комерційної експлуатації планерів та аеростатів; або

(2) комерційної експлуатації для перевезення пасажирів, що виконується за VFR вдень, починається та завершується на тому самому аеродромі або експлуатаційній базі та в межах зони, визначеної компетентним органом, що здійснюється:

- одномоторний гвинтовий літак з максимальною сертифікованою злітною масою 5700 кг або менше та MOPSC, що становить 5; або
- інші, ніж моторні вертольоти складної конструкції з одним двигуном, з MOPSC, що становить 5.

(с) Розділ 3, в якому визначаються додаткові вимоги для комерційної спеціалізованої експлуатації та для зазначеної у b(1) та b(2).

## РОЗДІЛ 1

### ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

#### ORO.FC.100 Склад льотного екіпажу

(a) Склад льотного екіпажу та кількість членів льотного екіпажу на робочих місцях повинен бути не нижче відповідний мінімум, визначений в керівництві з експлуатації або не нижче відповідних експлуатаційних потреб, які встановлені для ПС.

(b) Якщо цього вимагає тип експлуатації, до складу льотного екіпажу можуть входити додаткові члени; кількість льотного екіпажу не повинна бути меншою, ніж зазначено в керівництві з експлуатації.

(с) Всі члени льотного екіпажу повинні мати ліцензію та відповідну кваліфікаційну позначку, які видані або узгоджені відповідно до вимог Регламенту Комісії (ЄС) № 1178/2011 та відповідають покладеним на кожного члена екіпажу обов'язкам.

(d) Під час польоту член льотного екіпажу може бути звільнений від виконання обов'язків керування судном іншим відповідно кваліфікованим членом льотного екіпажу.

(e) При прийнятті на роботу членів льотного екіпажу, які працюють позаштатно або неповний робочий тиждень, експлуатант повинен переконатися, що виконано усі застосовні вимоги цієї Підчастини та відповідних положень Додатку I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011 (у тому числі вимоги щодо нещодавнього досвіду), при цьому беручи до уваги усі функції/послуги, що надаються таким членом льотного екіпажу іншому експлуатанту, з метою визначення, зокрема:

(1) загальної кількості типів повітряних суден або модифікацій, які експлуатуються;

(2) застосовних обмежень польотного часу, часу виконання службових завдань, а також чинних вимог щодо відпочинку.

#### ORO.FC.105 Призначення командиром повітряного судна

(a) Відповідно до положень 8.e Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, експлуатант повинен призначити одного пілота зі складу льотного екіпажу командиром повітряного судна відповідно до Додатку I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011.

(b) Експлуатант повинен призначити члена льотного екіпажу командиром повітряного судна, за умови, що він/вона має наступне:

(1) мінімальний рівень досвіду, визначений у керівництві з експлуатації;

(2) відповідні знання маршруту або району польотів та аеродромів (включаючи запасні), а також обладнання, пристроїв та процедур, які будуть застосовуватися;

(3) у випадку експлуатації з розширеним складом льотного екіпажу, завершив відповідний курс навчання для переведення із першого пілота у командира повітряного судна.

(с) Для комерційної експлуатації літаків та вертольотів, командир повітряного судна або перший пілот, якому довірено виконання польоту, повинен мати попередню підготовку щодо ознайомлення з маршрутом/районом польотів та аеродромами, а також обладнанням та процедурами, які будуть застосовуватися. Ці знання маршруту/району та аеродромів повинно підтримуватися за рахунок виконання протягом 12-місячного періоду принаймні одного польоту по такому маршруту/району, або до такого аеродрому.

(d) Пункт (с) не застосовується у випадку:

(1) ПС класу «В», залучені для виконання комерційної повітряної експлуатації згідно VFR вдень; та

(2) комерційна експлуатація для перевезення пасажирів, що проводиться згідно VFR вдень, зліт і посадка яких виконується на тому же аеродромі або експлуатаційній базі або прилягаючій місцевості, яка визначена компетентним органом, крім моторних вертольотів, одномоторних, з MOPSC 5.

ORO.FC.110 Бортінженер

Коли конструкцією літака передбачено окреме робоче місце бортінженера, льотний екіпаж повинен включати такого члена екіпажу, який має відповідну кваліфікацію відповідно до діючих національних правил.

#### ORO.FC.115 Підготовка в сфері управління ресурсами екіпажу (CRM)

(a) Перед початком виконання експлуатації, член льотного екіпажу повинен отримати підготовку CRM, яка відповідає його службовим функціям, як це визначено у керівництві з експлуатації.

(b) Елементи підготовки CRM повинні бути включені до підготовки до експлуатації конкретного типу/класу повітряного судна, а також у програму перепідготовки на тип так само як і до курсу управління ПС.

#### ORO.FC.120 Перепідготовка, яку проводить експлуатант

(a) У випадку роботи на літаках або вертольотах член льотного екіпажу має завершити перепідготовку експлуатантом, перед тим, як такий член екіпажу почне польоти на повітряних лініях без відповідного нагляду за ним:

(1) при переході на повітряне судно, для якого вимагається новий тип або клас кваліфікаційної відмітки;

(2) При початку роботи з експлуатантом.

(b) Перепідготовка експлуатантом, повинна включати навчання на обладнанні, встановленому на судні у відповідності до функціональних обов'язків конкретного члена льотного екіпажу.

## ORO.FC.125 Ознайомлювальне тренування

(a) Члени льотного екіпажу повинні завершити ознайомлювальне навчання, якщо це вимагається Додатком I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, а також при зміні обладнання або функціональних процедур, які потребують додаткових знань про типи суден або їх модифікації.

(b) Керівництво з експлуатації повинно вказувати коли необхідно провести ознайомлювальне тренування.

## ORO.FC.130 Перепідготовка та перевірки

(a) Кожний член льотного екіпажу повинен завершити щорічну польотну та наземну перепідготовку, що стосується того типу або модифікації судна, який експлуатує член льотного екіпажу, така перепідготовка повинна включати навчання на місцевості та використання усього бортового аварійно-рятувального обладнання.

(b) Кожен член льотного екіпажу повинен періодично перевірятися на професійну компетентність при проведенні робіт у нормальних, особливих та аварійних умовах.

## ORO.FC.135 Кваліфікація пілота, яка потрібна для роботи у будь-якому з двох пілотських крісел

Член льотного екіпажу, якого можуть призначити працювати на будь-якому з двох пілотських крісел, повинен завершити відповідну підготовку і успішно пройти перевірку, як це зазначено в керівництві з експлуатації.

## ORO.FC.140 Експлуатація більше одного типу або модифікації повітряного судна

(a) Член льотного екіпажу, який виконує експлуатацію на більше ніж одному типу або модифікації повітряного судна повинен відповідати вимогам, встановленим у цій Підчастині для кожного типу або модифікації, за виключенням ситуації, коли заліки підготовки, перевірки та отриманий нещодавно досвід визначені в обов'язковій частині даних для забезпечення експлуатації, визначені відповідно до положень Регламенту (ЄС) №748/2012 для відповідних типів або модифікацій повітряного судна.

(b) При експлуатації більше одного типу або модифікації повітряного судна, керівництво з експлуатації повинно містити відповідні процедури та / або експлуатаційні обмеження.

## ORO.FC.145 Умови проведення тренування

(a) Усі види тренування, які вимагаються у цій Підчастині повинні бути проведені:

(1) відповідно до програми підготовки та навчальних планів, встановлених експлуатантом у керівництві з експлуатації;

(2) достатньо кваліфікованим персоналом. У разі використання тренажерів для тренування в умовах польоту та перевірки, інструктори повинні відповідати кваліфікаційним вимогам Додатку I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011.

(b) При створенні програм підготовки та планів, експлуатант повинен включати до них відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині даних для забезпечення експлуатації, відповідно до положень Регламенту (ЄК) № 1702/2003.

(c) У випадку CAT експлуатації компетентний орган схвалює програми підготовки та перевірки, включаючи навчальні плани та використання тренажеру для відтворення умов польоту (FSTD).

(d) FSTD повинні відтворювати у той мірі, наскільки це практично можливо, умови польоту на повітряних суднах, що використовуються експлуатантом. Відмінності між FSTD та реальним судном мають бути описані або зазначені під час інструктажу або під час навчання.

(e) Експлуатант повинен встановити систему для належного моніторингу змін до FSTD та переконатися, що такі зміни не впливають на відповідність його навчальних програм.

## РОЗДІЛ 2

### ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДЛЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ CAT

#### ORO.FC.200 Склад льотного екіпажу

(a) У складі льотного екіпажу не повинно бути більше одного недосвідченого члена екіпажу.

(b) Командир повітряного судна може довірити управління польотом іншому пілоту, який має відповідну кваліфікацію відповідно до Додатку I



(Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011 за умови дотримання вимог положень ORO.FC.105(b)(1), ORO.FC.105(b)(2) та ORO.FC.105(c).

(c) Особливі вимоги до експлуатації літаків згідно з правилами польотів за приладами (IFR) або у нічний час.

(1) Для всіх турбогвинтових літаків з MOPSC більше дев'яти та усіх турбореактивних літаків мінімальна кількість льотного екіпажу повинна становити два пілоти.

(2) Усі літаки, які не підпадають під дію (c)(1), повинні працювати з мінімальним екіпажем з двох пілотів, за виключенням ситуацій, коли вимоги ORO.FC.202 є виконаними - у цьому випадку літаком може керувати один пілот.

(d) Спеціальні вимоги до експлуатації вертольотів.

(1) Для всіх видів експлуатації вертольотів MOPSC більше 19 та для за умов виконання польотів за IFR з MOPSC більше 9:

(i) мінімальний льотний екіпаж повинен складатися з двох пілотів;

(ii) командир повинен мати свідоцтво транспортного пілота (вертоліт) (ATPL (H)) з допуском до польотів за приладами, виданим відповідно до Додатку I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011.

(2) Експлуатація, яка не передбачена (d)(1), може здійснюватися одним пілотом згідно з правилами польотів за приладами (IFR) або у нічний час за умови дотримання вимог ORO.FC.202.

ORO.FC.A.201 Звільнення членів льотного екіпажу від виконання обов'язків

(a) Командир може передати право виконання польоту:

(1) іншому кваліфікованому командиру, або

(2) виключно для керування судном вище ешелону польоту (FL) 200 - пілоту, який відповідає таким мінімальним кваліфікаційним вимогам:

(i) має ATPPL;

(ii) успішне проходження перенавчання та перевірки, у тому числі по типовій класифікації відповідно до ORO.FC.220;

(iii) проходження усіх курсів підвищення кваліфікації та постійних перевірок відповідно до ORO.FC.230 та ORO.FC.240;

(iv) достатні знання маршруту/місцевості та аеродрому відповідно до положень ORO.FC.105.

(b) Другий пілот може бути замінений:

(1) іншим кваліфікованим пілотом;

(2) виключно для керування судном вище ешелону польоту (FL) 200 – змінним пілотом, який керує польотом у крейсерському режимі та відповідає таким мінімальним вимогам:

(i) дійсне свідоцтво пілота комерційної авіації (CPL) з допуском до польотів за приладами;

(ii) проходження перенавчання та перевірки, у тому числі по типовій класифікації відповідно до ORO.FC.220, окрім вимог стосовно тренування зльоту та посадки;

(iii) проходження тренувань підвищення кваліфікації та перевірок відповідно до положень ORO.FC.230, окрім вимог стосовно тренування зльоту та посадки.

(c) бортінженер може бути звільнений у польоті від виконання своїх обов'язків та замінений одним з членів екіпажу, який має відповідну кваліфікацію згідно з діючими національними правилами.

ORO.FC.202 Експлуатація повітряного судна одним пілотом за IFR або вночі

Для того, щоб мати можливість виконувати польоти за IFR або вночі з мінімальним льотним екіпажем, який складається з одного пілота, як це передбачено в ORO.FC.200(c)(2) та ORO.FC.200(d)(2), мають бути виконані наступні умови:

(a) Експлуатант повинен включити до керівництва з експлуатації програму перепідготовки пілота, яка включає додаткові вимоги для виконання

польотів одним пілотом. Пілот повинен пройти навчання за процедурами експлуатанта і, зокрема, стосовно наступного:

- (1) управління двигуном і аварійними ситуаціями;
- (2) використання звичайного, нештатного та аварійного чек-листа;
- (3) переговори зі службою управління повітряним рухом (АТС);
- (4) процедур зльоту та заходу на посадку;
- (5) управління автопілотом, якщо застосовно;
- (6) використання спрощеної польотної документації;
- (7) управління ресурсами при пілотуванні судна одним пілотом.

(b) постійні перевірки, які вимагаються положеннями ORO.FC.230, здійснюються за умов керування одним пілотом на відповідному типі або класі повітряних суден у середовищі, яке нагадує реальні умови.

(c) Для експлуатації літака за IFR пілот повинен мати:

- (1) мінімум 50 годин нальоту за IFR на відповідному типі або класі літака, з яких 10 годин польоту мають виконуватися у якості командира судна;
- (2) протягом попередніх 90 днів, здійснити на відповідному типі або класі літака наступне:

(i) п'ять польотів за IFR, в тому числі три заходи на посадку з використанням приладів одним пілотом, або

(ii) перевірку заходу на посадку за IFR.

(d) Для експлуатації літака у нічний час пілот повинен мати:

(1) не менше 15 годин польоту у нічних умовах, які можуть бути включені до 50 годин польоту за IFR, зазначені у (c)(1);

(2) протягом попередніх 90 днів, здійснити на відповідному типі або класі літака наступне:

(i) три зльоти та посадки в нічний час одним пілотом, або

(ii) перевірку заходу на посадку у нічних умовах.

(e) Для експлуатації вертольота за IFR пілот повинен мати:

(1) 25 годин загальної тривалості польотів за IFR у відповідному експлуатаційному середовищі;

(2) 25 годин льотного досвіду одним пілотом на конкретному типі вертольота, який схвалений для польотів з одним пілотом за IFR, з яких 10 годин польоту може виконуватися під наглядом/контролем, включаючи п'ять секторів за IFR, виконаних під наглядом з використанням процедур керування одним пілотом;

(3) протягом попередніх 90 днів виконати наступне:

(i) п'ять польотів за IFR одним пілотом, в тому числі три заходження на посадку за приладами, які необхідно здійснити на схваленому для такого використання вертольоті, або

(ii) перевірку заходу на посадку за IFR одним пілотом на відповідному типі вертольота, на приладі льотної підготовки (FTD) або на повномасштабному тренажері (FFS).

#### ORO.FC.205 Навчальний курс командира льотного екіпажу

(a) Для експлуатації літаків та вертольотів, навчальний курс командира льотного екіпажу повинен включати як мінімум наступні елементи:

(1) навчання на FSTD, яка включає в себе рейсове орієнтоване навчання (LOFT) та/або льотну підготовку;

(2) перевірку кваліфікації в якості командира екіпажу;

(3) підготовку до виконання обов'язків командира екіпажу;

(4) підготовка в рейсових умовах в якості командира екіпажу під відповідним наглядом впродовж мінімум:

(i) у випадку літаків - 10 секторів польоту;

(ii) у випадку вертольотів - 10 годин, в тому числі щонайменше 10 секторів польоту;

(5) завершення кваліфікаційної перевірки у якості командира екіпажу та демонстрацію достатнього знання маршруту або району польоту і аеродромів, в тому числі запасних, а також приміщень, обладнання та процедур, які будуть використовуватися;

(6) тренування щодо управління ресурсами льотного екіпажу.

#### ORO.FC.215 Початкове тренування з управління ресурсами екіпажу (CRM)

(a) Перед тим як виконувати самостійні польоти на лінії, член льотного екіпажу повинен пройти початковий курс тренування з управління ресурсами екіпажу.

(b) Початкове тренування з управління ресурсами екіпажу (CRM) повинно проводитися принаймні одним кваліфікованим інструктором із CRM, який може залучати експертів у конкретних галузях.

(c) Якщо член льотного екіпажу не отримав раніше теоретичної підготовки стосовно людського фактору на рівні ATPPL, то він повинен завершити до початкового тренування або в поєднанні з початковим тренуванням з управління ресурсами екіпажу відповідний теоретичний курс, який надається експлуатантом та заснований на навчальній програмі щодо працездатності та обмежень людини для курсу ATPPL, як це визначено у Додатку I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011.

#### ORO.FC.220 Перепідготовка та перевірка підготовки члена екіпажу

(a) Підготовка CRM повинна бути частиною початкового курсу перепідготовки.

(b) Після початку перепідготовки член льотного екіпажу не повинен призначатися до виконання льотних завдань на літаках інших типів або класів до самого завершення або припинення курсу перепідготовки. Однак, якщо виникне така необхідність, члени екіпажу, які працюють виключно на літаках класу В, можуть бути призначені виконувати свої обов'язки на інших типах літаків класу В під час проходження перепідготовки.

(c) Об'єм тренувань, необхідний члену льотного екіпажу для перепідготовки повинен визначатися відповідно до стандартів кваліфікації і досвіду, які містяться у керівництві з експлуатації, а також із урахуванням попередньої підготовки та льотного досвіду такого члена екіпажу.

(d) Член льотного екіпажу повинен пройти:

(1) перед початком рейсових польотів під наглядом (LIFUS), перевірку рівня професійної підготовки та підготовку до надзвичайних ситуацій та використання засобів техніки безпеки з перевіркою відповідних навичок;

(2) кваліфікаційну перевірку після закінчення рейсових польотів під наглядом. Для літаків класу В, LIFUS можуть бути виконані на будь-якому літаку відповідного класу.

(e) Якщо пілоти літаків, яким була видана кваліфікаційна відмітка на основі курсу підготовки без нальоту (ZFTT) необхідно:



(1) виконати польоти в лінійних умовах під наглядом не пізніше, ніж протягом 21 дня після завершення кваліфікаційного тесту або після відповідної підготовки, наданої експлуатантом. Зміст цієї підготовки повинен бути описаний в керівництві з експлуатації;

(2) виконати шість зльотів та посадок на FSTD не пізніше 21 днів після завершення тесту перевірки навичок, під керівництвом інструктора відповідної кваліфікації для літаків (TRI (A)), займаючи при цьому сидіння другого пілота. Кількість зльотів та посадок може бути зменшена, якщо мається відповідне закінчене навчання, наявність якого підтверджують дані відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012. Якщо згадані зльоти та посадки не були виконані протягом 21 дня, експлуатант повинен забезпечити відповідну відновлювальна підготовка. Зміст такої підготовки повинен наводитись у керівництві з експлуатації;

(3) виконати перші чотири зльоти та посадки у режимі LIFUS під наглядом TRI (A), займаючи при цьому сидіння другого пілота. Кількість зльотів та посадок може бути зменшена, якщо мається відповідне закінчене навчання, наявність якого підтверджується даними відповідно до положень Регламенту (ЄС) № 748/2012.

#### ORO.FC.230 Періодична підготовка та перевірка

(a) Кожний член льотного екіпажу повинен пройти періодичну підготовку та відповідну перевірку в залежності від конкретного типу або модифікації повітряного судна , яке вони використовують.

(b) Перевірка експлуатантом рівня професійної підготовки:

(1) Кожний член льотного екіпажу повинен успішно пройти перевірку рівня професійної підготовки, у якості повноправного члену екіпажу для того, щоб підтвердити свою компетентність у виконанні службових обов'язків в нормальних, особливих та аварійних умовах.

(2) Якщо член льотного екіпажу повинен буде працювати за IFR, перевірка рівня професійної підготовки повинна здійснюватися без використання зовнішніх візуальних орієнтирів.

(3) Строк чинності тесту рівня професійної підготовки повинен шість календарних місяців. Для польотів за VFR у денний час на літаках класу В, які проводяться протягом сезону впродовж восьми послідовних місяців або менше, буде достатньо провести одну таку перевірку. Перевірка рівня професійної підготовки повинна здійснюватися перед початком САТ експлуатації.

(4) Для члена льотного екіпажу, який залучений до денної експлуатації по маршрутах з використанням візуальних орієнтирів на вертольоті іншої ніж складної конструкції, достатньо пройти перевірку рівня професійної підготовки одного типу (або на одному з відповідних типів повітряного судна). Кожного разу, тест рівня професійної підготовки повинен проводитися на типі судна, яке нещодавно використовувалося для перевірки кваліфікації. Відповідні типи вертольотів, які можна згрупувати з метою перевірки рівня професійної підготовки, повинні зазначатися у керівництві з експлуатації.

(5) Незважаючи на положення ORO.FC.145(a)(2), для денної експлуатації по маршрутах з використанням візуальних орієнтирів на вертольоті іншої ніж складної конструкції та літаків класу В, така перевірка може бути проведена кваліфікованим командиром екіпажу, який призначається експлуатантом, пройшов підготовку CRM як інструктор та може надати оцінку навичок CRM.

Експлуатант повинен повідомити компетентний орган про призначених таким чином осіб.

(с) Кваліфікаційна перевірка:

(1) Кожен член екіпажу повинен пройти на повітряному судні кваліфікаційну перевірку, щоб підтвердити свою компетентність у проведенні нормальної роботи на авіалінії, яка описана у керівництві з експлуатації. Термін дії такої кваліфікаційної перевірки становить 12 календарних місяців.

(2) Незважаючи на положення ORO.FC.145(a)(2), кваліфікаційні перевірки можуть проводитися кваліфікованим командиром екіпажу, призначений експлуатантом, який пройшов підготовку CRM як інструктор та може надати оцінку навичок CRM.

(d) Перевірка обладнання для аварійних ситуацій та засобів техніки безпеки

Кожен член екіпажу повинен пройти на місці навчання і перевірку здатності використовувати бортове аварійне обладнання та засоби забезпечення безпеки. Термін чинності такої перевірки становить 12 календарних місяців.

(e) Тренування CRM

(1) Елементи CRM повинні бути включені в усі відповідні етапи проведення перепідготовки.

(2) Кожний член льотного екіпажу повинен пройти спеціальне модульне навчання CRM. Всі основні теми навчання CRM повинні бути розкриті шляхом

як можна більш рівномірно розподілу модульних занять впродовж трирічного періоду.

(f) Щонайменше кожні 12 календарних місяців будь-який член екіпажу повинен пройти курс підготовки наземної та льотної підготовки в FSTD або на ПС, або пройти комбіноване навчання FSTD та на ПС.

(g) Терміни дії, наведені у (b)(3), (c) та (d), повинні розраховуватися з кінця того місяця, коли виконувалась перевірка.

(h) Якщо зазначена вище обов'язкова підготовка або перевірки виконані в останні три місяці строку чинності, тоді новий термін чинності повинен розраховуватися, починаючи з первісної дати закінчення терміну чинності.

ORO.FC.235 Кваліфікація пілота, необхідна для роботи в обох пілотських кріслах

(a) Командири, обов'язки яких вимагають виконання обов'язків експлуатації в обох пілотських кріслах та бути на місці другого пілота, або командира, до обов'язку яких належить проведення підготовки або перевірки службових функцій, повинні пройти додаткове навчання і перевірку згідно з положеннями керівництва з експлуатації. Ця перевірка може бути проведена разом з перевіркою рівня професійної підготовки, зазначеної у ORO.FC.230(b).

(b) Додаткова підготовка та перевірка повинні містити щонайменше наступне:

(1) відмову двигуна під час зльоту;

(2) заходження на посадку з одним непрацюючим двигуном та заходження на друге коло;

(3) посадка з одним непрацюючим двигуном.

(c) Для вертольотів, командири повинні також пройти перевірку рівня професійної підготовки, працюючи у лівому та правому сидінні, на альтернативній перевірці рівня професійної підготовки за умови, коли кваліфікаційна перевірка є поєднаною з перевіркою рівня професійної підготовки, командир виконує свою підготовку на своєму звичайному робочому місці.

(d) При виконанні на повітряному судні маневрів з одним непрацюючим двигуном, відмова двигуна повинна бути змодельована.

(e) При роботі в кріслі другого пілота, повинні бути дійсними та чинними перевірки відповідно до положень ORO.FC.230, які необхідні для роботи на місці командира.

(f) Пілот, який заміщає командира, повинен підтвердити разом із рівнем своєї професійної підготовки, який перевіряється відповідно до положень ORO.FC.230(b), володіння навичками підготовки та методами, які зазвичай не будуть входити до кола його відповідальності. Якщо відмінності між лівим та правим кріслом не є значущими, виконання таких методик може проводитися в будь-якому пілотському кріслі.

(g) Пілот, який не є командиром екіпажу та який займає місце командира, повинен підтвердити свої навички тренування та методи роботи, які співпадають з перевіркою рівня професійної підготовки, яка проводиться

відповідно до ORO.FC.230(b). Такі навички та методи входять до обов'язків командира у якості пілота-наглядача. Якщо відмінності між лівим та правим кріслом не є значущими, виконання таких методик може проводитися в будь-якому пілотському кріслі.

#### ORO.FC.240 Експлуатація більш ніж одного типу або модифікації

(a) Процедури або експлуатаційні обмеження для роботи на більш ніж одному типі або модифікації, які зазначені у керівництві з експлуатації та схвалені компетентним органом, мають включати:

(1) мінімальний рівень досвіду членів льотного екіпажу;

(2) мінімальний рівень досвіду на конкретному типі або модифікації перед початком підготовки до роботи на іншому типі/модифікації;

(3) процес, на підставі якого екіпаж, який є достатньо кваліфікованим для роботи на одному типі/модифікації, буде готуватися для отримання робочої кваліфікації на іншому типі/модифікації;

(4) для кожного типу або модифікації - усі застосовні вимоги щодо нещодавнього досвіду.

(b) Якщо член льотного екіпажу експлуатує вертольоти та літаки, така особа повинна бути обмежена на експлуатацію тільки одного типу літака та на одного типу вертольота.

(c) Пункт (a) не застосовується до експлуатації літаків класу В, якщо такі літаки належать до однопілотного типу літаків із поршневіми двигунами та

експлуатуються за VFR у денний час. Пункт (b) не застосовується до експлуатації літаків класу В, якщо такі літаки належать до однопілотного типу літаків із поршневыми двигунами.

ORO.FC.A.245 Альтернативні програми отримання кваліфікації та підготовки

(a) Експлуатант літаків, який має відповідний досвід, може замінити одну або декілька вимог до підготовки та перевірки льотного екіпажу програмою альтернативної підготовки та набуття кваліфікації (ATQP), яку повинен схвалити компетентний орган та яка складається з:

(1) SPA.LVO.120 – щодо підготовки та набуття кваліфікації льотним екіпажем;

(2) перепідготовки та перевірки;

(3) положень щодо відмінностей у повітряних суднах та ознайомче навчання;

(4) підготовку командирів;

(5) перепідготовки та перевірки; та

(6) роботи з більш ніж одним типом або модифікацією.

(b) ATQP повинен містити підготовку та перевірку, за допомогою яких встановлюється та підтримується принаймні еквівалентний рівень професійних знань; це досягається завдяки дотриманню положень ORO.FC.220 та

ORO.FC.230. Рівень підготовки льотного екіпажу та їхньої професійної кваліфікації повинно бути підтверджений ще до того, як такий екіпаж отримає схвалення АТQR від компетентного органу.

(с) Експлуатант, який подає заявку на схвалення АТQR, повинен надати компетентному органу відповідний план реалізації заходів, в тому числі опис бажаного запланованого рівня підготовки льотних екіпажів та їх кваліфікації.

(d) На додаток до перевірок відповідно до положень ORO.FC.230 та FCL.060 Додатку I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, кожен член льотного екіпажу повинен завершити льотну підготовку, орієнтовану на конкретні напрямки компанії (LOE) на FSTD. Строк чинності LOE становитиме 12 календарних місяців. Цей строк обчислюється з кінця того місяця, коли була проведена контрольна перевірка. Якщо LOE здійснюється протягом останніх трьох місяців тоді новий строк чинності повинен розраховуватися, починаючи з первісної дати закінчення терміну чинності.

(e) Після двох років роботи з затвердженим АТQR, експлуатант може, отримавши згоду компетентного органу, у наступний спосіб подовжити строк чинності контрольних перевірок, зазначених ORO.FC.230:

(1) Перевірка професійного рівня - до 12 календарних місяців. Термін чинності обчислюється з кінця того місяця, коли було проведено таку перевірку. Якщо перевірка здійснювалася протягом останніх трьох місяців строку чинності, тоді новий строк чинності повинен розраховуватися, починаючи з первісної дати закінчення терміну чинності.

(2) Кваліфікаційна перевірка - до 24 календарних місяців. Цей термін обчислюється з кінця того місяця, коли було проведено таку перевірку. Якщо



така перевірка здійснювалася протягом останніх трьох місяців строку чинності, тоді новий строк чинності повинен розраховуватися, починаючи з первісної дати закінчення терміну чинності.

(3) Перевірка аварійного обладнання та засобів техніки безпеки - до 24 календарних місяців. Цей строк обчислюється з кінця того місяця, коли було проведено таку перевірку. Якщо така перевірка здійснювалася протягом останніх шести місяців строку чинності, тоді новий строк чинності повинен розраховуватися, починаючи з первісної дати закінчення терміну чинності.

ORO.FC.A.250 Командири, які мають свідоцтво комерційного пілота CPL(A)

(а) Власник CPL(A) (для літаків) повинні працювати виключно в якості командира судна під час комерційної експлуатації на літаках з одним пілотом, якщо:

(1) при перевезенні пасажирів згідно з VFR поза зону радіусом у 50 морських миль (90 км) від аеродрому вильоту, пілот має мінімум 500 годин польотного часу саме на літаках або має діючий допуск до польотів за приладами, або

(2) при експлуатації на багатомоторному літаку згідно з IFR, пілот має мінімум 700 годин польотного часу саме на літаках, в тому числі 400 годин в якості командира повітряного судна. Цей час має включати 100 годин польотів згідно з IFR та 40 годин експлуатації на багатомоторних літаках. 400 годин в якості командира повітряного судна можна замінити певною кількістю годин роботи в якості другого пілота в екіпажі з багатьма пілотами (опис системи такого екіпажу повинен міститися у керівництві з експлуатації). Заміна повинна

виконуватися відповідно до такого принципу: дві години польотного часу в якості другого пілота за одну годину в якості командира.

(b) Для експлуатації літаків класу В у денний час згідно з VFR, положення (a)(1) не повинні застосовуватися.

ORO.FC.H.250 Командири, які мають свідоцтво комерційного пілота CPL(H)

(a) Власник CPL(H) (для вертольотів) повинен працювати виключно в якості командира судна під час комерційної експлуатації на вертольотах з одним пілотом, якщо:

(1) під час експлуатації згідно з IFR, пілот має мінімум 700 годин нальоту саме на вертольотах, в тому числі 300 годин в якості командира. Цей час повинен включати 100 годин польотів за IFR. Зазначені 300 годин в якості командира повітряного судна можна замінити певною кількістю годин роботи в якості другого пілота в екіпажі з багатьма пілотами (опис системи такого екіпажу повинен міститися у керівництві з експлуатації). Заміна повинна виконуватися згідно з таким принципом: дві години польотного часу в якості другого пілота за одну годину в якості командира;

(2) під час експлуатації у метеорологічних умовах видимості (VMC) у нічний час, пілот повинен мати:

(i) діючий допуск до польотів за приладами, або

(ii) 300 годин нальоту на вертольотах, включаючи 100 годин в якості командира повітряного судна та 10 годин пілотування вночі.

## ПІДЧАСТИНА СС

### ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДО КОМЕРЦІЙНОЇ СПЕЦІАЛІЗОВАНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТА САТ ЕКСПЛУАТАЦІЇ, ПЕРЕДБАЧЕНОЇ ORO.FC.005(b)(1) та (2)

ORO.FC.330 Перепідготовка та перевірка – кваліфікаційна перевірка підготовки експлуатанта

(a) Кожен член льотного екіпажу повинен пройти кваліфікаційну перевірку підготовки експлуатанта, для доведення його компетентності в проведенні нормальних, особливих та аварійних умовах, що охоплює відповідні аспекти, пов'язані зі спеціалізованими задачами, описаними в керівництві з експлуатації.

(b) Відповідна увага повинна приділятися для експлуатації за IFR або вночі.

(c) Термін дії кваліфікаційної перевірки підготовки експлуатанта повинен становити 12 календарних місяців. Термін дії рахується з кінця місяця, в якому проводилась перевірка. Якщо кваліфікаційна перевірка підготовки експлуатанта здійснюється протягом останніх трьох місяців терміну дії, новий термін чинності повинен розраховуватися, починаючи з первісної дати закінчення терміну чинності.

## ПІДЧАСТИНА СС

## КАБІННИЙ ЕКІПАЖ

### ORO.CC.005 Сфера застосування

Ця Підчастина встановлює вимоги для експлуатанта при експлуатації повітряних суден з кабінным екіпажем і включає наступні розділи:

(a) Розділ 1, в якому визначаються загальні вимоги щодо всіх видів експлуатації;

(b) Розділ 2, в якому визначаються додаткові вимоги виключно для експлуатації САТ.

### РОЗДІЛ 1

#### ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

### ORO.CC.100 Чисельність і склад екіпажу

(a) Кількість та склад кабінного екіпажу повинен визначатися відповідно до 7.a Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, з урахуванням експлуатаційних факторів або обставин конкретного рейсу. За виключенням аеростатів, принаймні один член екіпажу повинен бути призначений для управління повітряного судна з MOPSC більше 19 при перевезенні одного або більше пасажир(ів).

(b) З метою дотримання вимог (a), мінімальна кількість членів кабінного екіпажу повинна перевищувати наступні цифри:

(1) кількість членів кабінного екіпажу, визначених у процесі сертифікації судна відповідно до діючих специфікацій сертифікату для конкретної конфігурації кабіни повітряного судна експлуатанта, або

(2) якщо з певних причин кількість згідно з (1) не була визначена, кількість членів кабінного екіпажу, визначених у процесі сертифікації судна для максимальної сертифікованої пасажирської конфігурації зменшується на 1 для кожних 50 пасажирських крісел для такої кабіної конфігурації повітряного судна, яка використовується експлуатантом з сертифікованою пасажиромісткістю нижче максимальної, або

(3) один член екіпажу на кожні 50 або частки з 50 пасажирських сидінь, встановлених в одному салоні повітряного судна.

(с) Якщо для виконання робіт призначається більше одного члену кабінного екіпажу, експлуатант повинен призначити одного члена екіпажу, який несе пряму відповідальність та є підпорядкованим командиром судна.

#### ORO.CC.110 Умови для виконання певних обов'язків

(а) Член кабінного екіпажу може бути призначений виконувати обов'язки на борту, якщо:

(1) йому виповнилось 18 років;

(2) його було визнано фізично та психічно здоровою людиною, яка може безпечно виконувати свої обов'язки відповідно до застосовних вимог Додатку IV (Part-MED) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011;

(3) він успішно завершив всю необхідну підготовку та польотні перевірки, які вимагаються цією Підчастиною та є достатньо компетентним для виконання своєї роботи і покладених на нього обов'язків згідно з положеннями керівництва з експлуатації.

(b) Перед призначенням членів кабінного екіпажу, які працюють за наймом або неповний робочий, експлуатант повинен переконатися, що були виконані всі застосовні вимоги цієї Підчастини, беручи при цьому до уваги всі послуги, які надаються цим членом кабінного екіпажу іншому експлуатанту(ам), для визначення наступного:

(1) загальної кількості типів та модифікацій ПС, на яких виконувалася робота;

(2) застосовних обмежень стосовно польотного та службового часу, а також вимог щодо часу відпочинку.

(c) Пасажири мають бути чітко проінформовані щодо функцій працюючих на борту членів кабінного екіпажу, а також їхніх функцій у забезпеченні безпеки пасажирів та усього польоту.

#### ORO.CC.115 Проведення курсів підготовки та пов'язані перевірки

(a) Експлуатант повинен впровадити детальну програму тренування для кожного курсу тренування, відповідності до діючих вимог цієї Підчастини і Додатка V (Part-CC) до Регламенту (ЄС) № 290/2012, з метою повного охоплення обов'язків та відповідальності членів кабінного екіпажу.

(b) Кожний курс тренування повинен містити теоретичну та практичну підготовку, разом із відповідними індивідуальними або груповими практичним заняттями з метою, щоб будь-який член кабінного екіпажу зміг досягнути та підтримувати достатній рівень професійної підготовки у відповідності до положень цієї Підчастини.

(c) Кожний навчальний курс повинен:

(1) проводитися відповідно до структури та у реалістичній спосіб;

(2) викладатися персоналом, який має відповідну кваліфікацію з предмета навчання.

(d) Під час або після завершення процесу тренування відповідно до вимог цієї Підчастини, кожен член екіпажу повинен пройти перевірку, що охоплює всі частини тренування відповідної програми тренування, за виключенням підготовки з управління ресурсами екіпажу та взаємодії членів екіпажу (CRM). Перевірка повинна проводитися персоналом відповідної кваліфікації, який може перевірити чи член кабінного екіпажу отримав та підтримує рівня знань на відповідному рівні.

(e) Курс підготовки CRM та відповідні навчальні модулі повинні викладатися CRM інструктором кабінного екіпажу. Якщо елементи навчального курсу CRM інтегровані у інші програми підготовки, CRM інструктор повинен керувати процесом визначення та впровадження навчальної програми.

ORO.CC.120 Початковий курс підготовки

(a) Кожна нова особа, яка приступила до підготовки та ще не має чинної атестації члену кабінного екіпажу, виданої відповідно до Додатку V (Part-CC) до Регламенту (ЄС) № 290/2012 повинна:

(1) забезпечуватись початковим курсом підготовки, як зазначено в CC.TRA.220;

(2) перед початком інших етапів тренування, які потрібно завершити відповідно до положень цієї Підчастини, успішно скласти відповідні экзамени.

(b) Елементи початкової програми підготовки можуть бути поєднаними з початковою підготовкою на конкретному типі повітряного судна та перепідготовкою, за умови, що положення CC.TRA.220 будуть виконані та будь-який зазначений елемент буде зарахований як елемент початкового курсу тренування у відповідному журналі підготовки члена кабінного екіпажу.

ORO.CC.125 Підготовка та перепідготовка на конкретному типі повітряного судна

(a) Кожен член кабінного екіпажу повинен завершити відповідну підготовку на конкретному типі повітряного судна, перепідготовку, а також відповідну польотну перевірку перед тим, як бути призначеним:

(1) експлуатантом для роботи в якості члена кабінного екіпажу, або

(2) експлуатантом виконувати експлуатацію на іншому типі повітряного судна.



(b) При впровадженні програм та планів підготовки експлуатанта, розрахованих на конкретний тип повітряного судна та перепідготовку, експлуатант повинен включити до них, якщо застосовно, відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині даних для забезпечення експлуатації, відповідно до положень Регламенту (ЄС) №748/2012.

(c) Спеціальні програми підготовки, розраховані на конкретне повітряне судно, мають:

(1) включати теорію та практику, які викладаються на репрезентативному тренажері або безпосередньо на літаку;

(2) охоплювати принаймні наступні навчальні елементи, які відносяться до конкретного типу повітряного судна:

(i) опис повітряного судна, яка має відношення до обов'язків членів кабінного екіпажу;

(ii) усі засоби та системи для забезпечення безпеки, які стосуються обов'язків членів кабінного екіпажу;

(iii) експлуатація та відкриття дверей кожним членом кабінного екіпажу, причому кожного типу або модифікації нормальних та аварійних дверей та виходів як у нормальному, так і в аварійному режимі;

(iv) демонстрацію експлуатації інших виходів, включаючи вікна кабіни льотного екіпажу;

(v) протипожежне обладнання та засоби проти задимлення, якщо вони встановлені;

(vi) евакуація трапом для пасажирів (якщо вони встановлені);

(vii) роботу сидіння, системи прив'язних ременів та фіксації та обладнання кисневої системи, що мають відношення до втрати працездатності пілотом.

(d) Програми перепідготовки, розраховані на кожний тип повітряного судна, який буде експлуатуватися, повинні:

(1) включати теорію та практику, які викладаються на тренажері або безпосередньо на ПС;

(2) для членів кабінного екіпажу, які вперше будуть призначені експлуатантом виконувати свої обов'язки - включати підготовку щодо стандартних експлуатаційних процедур експлуатанта;

(3) охоплювати принаймні наступні елементи підготовки, які стосуються конкретного типу повітряного судна:

(i) опис конфігурації кабіни;

(ii) розташування, знімання та використання усіх портативних засобів безпеки та аварійно-рятувального обладнання на борту;

(iii) усі нормальні і аварійні процедури;

(iv) обслуговування пасажирів та управління потоком пасажирів;

(v) протипожежне тренування та тренування проти задимлення, включаючи використання усіх протипожежних засобів та захисного обладнання, яке міститься на борту;

(vi) евакуаційних процедур;

(vii) процедури втрати працездатності пілотом;

(viii) застосовні вимоги та процедури безпеки;

(ix) управління ресурсами екіпажу.

#### ORO.CC.130 Підготовка щодо відмінностей повітряних суден

(a) Окрім підготовки, яка передбачена в ORO.CC.125, член кабінного екіпажу повинен завершити відповідну підготовку і польотну перевірку, які охоплюють будь-які відмінності повітряних суден, перед призначенням на виконання своїх обов'язків:

(1) на варіант типу повітряного судна який зараз експлуатується, або

(2) на тип повітряного судна, який зараз експлуатується чи варіант з відмінним:

(i) обладнанням з безпеки;

(ii) розташуванням засобів безпеки та аварійно-рятувального обладнання, або

(iii) нормальними та аварійними процедурами.

(b) Програми підготовки щодо відмінностей повітряних суден повинні:

(1) визначатися, в міру необхідності, на основі порівняння з програмою підготовки, яку пройшов член кабінного екіпажу відповідно до ORO.CC.125(c) та ORO.CC.125 (d) на відповідний тип повітряного судна; та

(2) включати відповідну теорію і практику, які викладаються на тренажері або безпосередньо на повітряному судні.

(c) При розробці програми підготовки щодо відмінностей повітряних суден для модифікації повітряного судна, яка зараз використовується, експлуатант повинен включати, де застосовно, відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині даних для забезпечення експлуатації, відповідно до положень Регламенту (ЄС) №748/2012.

#### ORO.CC.135 Ознайомлення

Після завершення спеціальної підготовки та перепідготовки на конкретному типі повітряного судна та перед початком виконання роботи в якості члена кабінного екіпажу, кожен член кабінного екіпажу повинен завершити відповідне ознайомлення під наглядом з даним типом повітряного судна відповідно до положень ORO.CC.100.

#### ORO.CC.140 Перепідготовка

(a) Кожен член кабінного екіпажу повинен щорічно проходити перепідготовку та польотну перевірку.

(b) Перепідготовка повинна охоплювати процедури, які повинен виконувати кожен член кабінного екіпажу в нормальних і аварійних умовах, а також тренування, пов'язані з кожним робочим типом та/або модифікацією повітряного судна.

(c) Специфічні для конкретного типу повітряного судна елементи підготовки:

(1) перепідготовка повинна включати щорічні тренування для кожного члена кабінного екіпажу з метою імітації роботи на кожному типі чи модифікації нормальних та аварійних дверей і виходів для евакуації пасажирів.

(2) з інтервалами не більше трьох років, перепідготовка повинна також включати:

(i) експлуатацію та відкриття кожним членом екіпажу, на тренажері або на повітряному судні кожного типу чи модифікації нормальних і аварійних виходів у нормальному і аварійному режимах;

(ii) експлуатація кожним членом екіпажу, на тренажері або на повітряному судні, дверей до відсіку льотного екіпажу у нормальному і аварійному режимі, а також робота з сидінням та системою прив'язних ременів; також, демонстрація на практиці засобів кисневої системи, що мають відношення до втрати працездатності пілотом;

(iii) демонстрація роботи всіх інших виходів, включаючи вікна кабіни льотного екіпажу;

(iv) демонстрація використання рятувального плоту або аварійного плоту (якщо встановлені).

(d) Специфічні елементи підготовки експлуатанта:

(1) Періодична підготовка, яка проводиться кожний рік, повинна включати:

(i) для кожного члена кабінного екіпажу:

(A) розташування та робота з бортовими засобами безпеки та бортовим аварійно-рятувальним обладнанням;

(B) надягання рятувальних жилетів та портативних кисневих апаратів та респіраторів (PBE);

(ii) розміщення речей у пасажирському відділенні;

(iii) процедури, пов'язані із забрудненням поверхні повітряного судна;

(iv) аварійні процедури;

(v) евакуаційні процедури;

(vi) розгляд інцидентів та аварій;

(vii) управління керування ресурсами екіпажу та взаємодія екіпажу;

(viii) аспекти повітряної медицини та надання першої допомоги, в тому числі уміння користуватися відповідним обладнанням;

(ix) процедури безпеки.

(2) Періодична підготовка, яка проводиться з інтервалами не більше трьох років, повинна також включати таке:

(i) використання піротехніки (фактичної або імітаторів);

(ii) практична демонстрація використання чеклистів льотного екіпажу;

(iii) практичної підготовки у використанні усіх протипожежних засобів та захисного обладнання, яке міститься на борту або подібне йому, в тому числі захисного одягу;

(iv) для кожного члена кабінного екіпажу:

(A) гасіння пожежі, яка є характерною для внутрішньої пожежі на борту;

(B) надягання і використання РВБ в імітованому закритому задимленому середовищі.

(e) Терміни дії:

(1) Для щорічної професійної періодичної підготовки повинні становити 12 календарних місяців, розраховуючи з кінця того місяця, коли проводилась перевірка.

(2) Якщо періодична підготовка та льотна перевірка, визначена у (а) вище, здійснювалися протягом останніх трьох місяців строку чинності, тоді виникає новий строк чинності повинен розраховуватися, починаючи з первісної дати закінчення терміну чинності.

(3) Для додаткових елементів підготовки, які виконуються кожні три роки та зазначені у (с)(2) та (d)(2), строк чинності складає 36 календарних місяців, розраховуючи з кінця того місяця, коли проводилася відповідна перевірка.

#### ORO.CC.145 Відновлювальна підготовка

(а) Якщо член кабінного екіпажу впродовж попередніх шести місяців в межах строку чинності останньої періодичної підготовки та перевірки:

(1) не виконував ніяких польотних обов'язків, то він повинен до повторного початку виконання своїх обов'язків на борту, завершити курс відновлювальної підготовки та пройти відповідну перевірку для кожного типу повітряного судна, яке буде використовуватися для роботи, або

(2) не виконував польотних обов'язків на конкретному типі повітряного судна, то він повинен до повторного початку виконання своїх обов'язків на борту, завершити наступне на тому ж типі повітряного судна:

(і) пройти відновлювальну підготовку та відповідну перевірку, або



(ii) два ознайомчі польоти відповідно до положень ORO.CC.135.

(b) Для кожного типу повітряного судна, програми відновлювальної підготовки повинні щонайменше включати наступне:

(1) процедури дій у надзвичайних ситуаціях;

(2) процедури евакуації;

(3) експлуатація та відкриття дверей кожним членом кабінного екіпажу, причому кожного типу або модифікації нормальних та аварійних виходів та захисних дверей відсіку льотного екіпажу як у нормальному, так і в аварійному режимі;

(4) демонстрацію роботи інших виходів, включаючи вікна кабіни льотного екіпажу;

(5) Розташування та робота з бортовими засобами безпеки та бортовим аварійно-рятувальним обладнанням.

(c) Експлуатант може вирішити замінити відновлювальний курс на перепідготовку, якщо відновлення польотних обов'язків члена кабінного екіпажу починається протягом строку чинності останньої льотної періодичної підготовки та перевірки. Але у разі якщо такий строк закінчився, тоді відновлювальний курс може бути замінено тільки періодичною підготовкою на конкретному типі повітряного судна у відповідності до положень ORO.CC.125.

## Додаткові вимоги до експлуатації САТ

### ORO.CC.200 Старший член кабінного екіпажу

(a) Якщо є потреба у більш ніж одному члені кабінного екіпажу, до складу такого екіпажу повинен включатися призначений експлуатантом старший член кабінного екіпажу.

(b) Експлуатант призначає члена кабінного екіпажу на посаду старшого члена кабінного екіпажу, тільки якщо він:

(1) має принаймні один рік досвіду роботи в якості члена кабінного екіпажу;

(2) успішно завершив курс підготовки старшого члена кабінного екіпажу та пройшов відповідну перевірку.

(c) Курс підготовки старшого члена кабінного екіпажу повинен охоплювати всі обов'язки і відповідальності старших членів екіпажу кабінного екіпажу та містити принаймні наступні елементи:

(1) інструктаж перед польотом;

(2) взаємодія з екіпажем;

(3) огляд вимог експлуатанта та вимог законодавства;

(4) доповідь про авіаційні аварії та інциденти;

(5) вплив людського фактору та управління ресурсами екіпажу (CRM);

(6) польотні та службові часові обмеження, а також вимоги щодо відпочинку.

(d) Старший член кабінного екіпажу несе відповідальність перед командиром повітряного судна за виконання дій та взаємодію екіпажу у нормальних та аварійних умовах, зазначених в керівництві з експлуатації, у тому числі для припинення не пов'язаних з безпекою робіт з метою забезпечення безпеки.

(e) Експлуатант повинен впровадити процедури вибору найбільш кваліфікованого члена кабінного екіпажу в якості старшого, якщо призначений раніше старший член кабінного екіпажу з якоїсь причини не може працювати. Зміни у таких процедурах повинні бути повідомлені компетентному органу.

ORO.CC.205 Скорочення числа членів кабінного екіпажу впродовж наземної експлуатації та у непередбачених обставинах

(a) Під час знаходження пасажирів на борту повітряного судна, мінімальна кількість членів кабінного екіпажу, яка повинна бути на борту у пасажирському салоні визначається відповідно до ORO.CC.100.

(b) В залежності від умов, визначених у (c), ця цифра може бути зменшена:

(1) при проведенні нормальної наземної експлуатації, не пов'язаної з заправкою або зливанням пального, коли повітряне судно перебуває на стоянці, або

(2) за непередбачуваних обставин, якщо кількість пасажирів на борту зменшена. У цьому випадку, після виконання такого рейсу потрібно надіслати відповідний звіт до компетентного органу.

(с) Умови:

(1) керівництвом з експлуатації передбачаються процедури, які гарантують еквівалентний рівень безпеки навіть при зменшеній кількості членів кабінного екіпажу, зокрема для евакуації пасажирів;

(2) до такого зменшеного складу кабінного екіпажу входить старший, як визначено в ORO.CC.200;

(3) потрібен принаймні один член кабінного екіпажу на кожні 50 (або частки від 50) пасажирських місць в одному салоні повітряного судна;

(4) у разі нормальної наземної експлуатації повітряного судна, яка вимагає більше одного члену кабінного екіпажу, кількість таких членів екіпажу, яка визначена відповідно до (с)(3), повинна бути збільшена таким чином, щоб один член кабінного екіпажу обслуговував два аварійних виходи на рівні поверхні (основному горизонті).

ORO.CC.210 Додаткові умови для призначення до виконання обов'язків

Члени кабінного екіпажу можуть призначатися виконувати свої обов'язки на певному типі чи модифікації повітряного судна, якщо вони:

(a) Мають чинну атестацію, видану відповідно до Додатка V (Part-CC) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011;

(b) Мають відповідну професійну кваліфікацію відповідно до вимог цієї Підчастини для роботи на такому типі чи модифікації повітряного судна;

(c) Задовольняють іншим застосовним вимогам цієї Підчастини та Додатка IV (Частини CAT);

(d) Носять відповідну форму члена кабінного екіпажу.

ORO.CC.215 Програми підготовки, перевірки та відповідна документація

(a) Програми підготовки і перевірки, включаючи відповідні плани підготовки, які вимагаються цією Підчастиною, повинні затверджуватися компетентним органом та міститися у керівництві з експлуатації.

(b) Після успішного закінчення членом кабінного екіпажу програми підготовки та перевірки експлуатант повинен:

(1) оновити облікову картку підготовки такого члена кабінного екіпажу відповідно до ORO.MLR.115;

(2) надати йому перелік, що містить оновлені строки чинності, які стосуються тих типів та модифікацій повітряних суден, на яких такий член кабінного екіпажу має кваліфікацію.

ORO.CC.250 Робота на більш ніж одному типі або модифікації повітряного судна

(a) Член кабінного екіпажу не може бути назначеним на експлуатацію більш ніж трьох типів повітряних суден, за винятком випадку, коли, за згодою компетентного органу, його можуть призначити для роботи на чотирьох типах суден, але при цьому є умова, що принаймні для двох типів суден:

(1) обладнання з безпеки та аварійно-рятувальне обладнання та типові нормальні і аварійні процедури є подібними;

(2) загальні нормальні і аварійні процедури є ідентичними.

(b) Для реалізації положень (a), а також для польотної підготовки та перевірки кваліфікації кабінних екіпажів експлуатант повинен визначати:

(1) кожне повітряне судно як певний тип чи модифікація з урахуванням, де застосовно, відповідних елементів, визначені в обов'язковій частині даних для забезпечення експлуатації, відповідно до положень Регламенту (ЄС) №748/2012;

(2) модифікації судна як інші типи, якщо є несхожість щодо таких аспектів:

(i) експлуатація аварійного виходу;

(ii) розташування і тип портативних засобів безпеки та портативного аварійно-рятувального обладнання;

(iii) залежних від типу аварійних процедур.

#### ORO.CC.255 Робота одного члена кабінного екіпажу

(a) Експлуатант повинен відібрати, прийняти, підготувати та перевіряти знання членів кабінного екіпажу, які будуть призначені для роботи одним членом кабінного екіпажу відповідно до критеріїв, які підходять для такого виду повітряної експлуатації.

(b) Члени кабінного екіпажу, які не мають попереднього досвіду роботи у якості одного члена кабінного екіпажу, можуть призначатися для такої роботи тільки після:

(1) підготовки відповідно до вимог (c), в доповненні іншої відповідної підготовки та перевірки, яка вимагається відповідно до положень цієї Підчастини;

(2) успішної перевірки професійної кваліфікації у виконанні ними своїх обов'язків відповідно до процедур, визначених у керівництві з експлуатації;

(3) ознайомчих польотів впродовж не менше 20 годин та 15 секторів на відповідному типі повітряного судна під керівництвом досвідченого члена кабінного екіпажу.

(c) Додаткові елементи підготовки повинні придати особливостям експлуатації одного члена кабінного екіпажу:

(1) відповідальність перед командиром судна під час проведення нормальних та аварійних процедур;

(2) важливість підтримання взаємодії та зв'язку з льотним екіпажем, зокрема при поводженні із некерованими пасажирями та пасажирями, які порушують порядок;

(3) огляд вимог експлуатанта та застосовних вимог законодавства;

(4) відповідна документація;

(5) доповідь щодо аварійних подій та інцидентів;

(6) польотні та службові часові обмеження, а також вимоги щодо відпочинку.

## ПІДЧАСТИНА ТС

### ТЕХНІЧНИЙ ПЕРСОНАЛ ДЛЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ НEMS, ННО АБО NVIS

#### ORO.TC.100 Сфера застосування

Цей підрозділ встановлює вимоги для експлуатанта при виконання польотів на повітряних суднах з технічним персоналом в комерційній експлуатації НEMS, NVIS та ННО.

#### ORO.TC.105 Умови для призначення до виконання службових обов'язків



(a) Технічний персонал - члени екіпажу під час комерційної експлуатації HEMS, ННО або NVIS можуть бути призначеними для виконання службових обов'язків, якщо вони:

(1) досягли віку 18 років;

(2) є фізично та психічно придатними для безпечного виконання покладених на них обов'язків;

(3) завершили всю необхідну підготовку, яка вимагається положеннями цієї Підчастини для виконання покладених на них обов'язків;

(4) пройшли перевірку професійної придатності для виконання покладених на них обов'язків згідно з процедурами, зазначеними в керівництві з експлуатації.

(b) При назначені членів технічного персоналу, які працюють позаштатно або неповний робочий тиждень, експлуатант повинен переконатися, що всі застосовні вимоги цієї Підчастини були виконані, беручи при цьому до уваги усі послуги, що надаються таким персоналом іншому експлуатанту та визначити наступне:

(1) загальну кількість типів чи модифікацій повітряних суден які експлуатуються;

(2) відповідні польотні та службові часові обмеження, а також вимоги щодо відпочинку.

ORO.TC.110 Підготовка та перевірка

(a) Експлуатант повинен розробити програму підготовки відповідно до положень цієї Підчастини для того, щоб охопити ті обов'язки та відповідальності, які має виконувати технічний персонал.

(b) Після завершення початкової підготовки, перепідготовки у експлуатанта, підготовки для роботи на різних типах суден та періодичної підготовки, кожний член технічного екіпажу повинен пройти перевірку для доведення своєї кваліфікації при виконанні нормальних та аварійних процедур.

(c) Підготовка та перевірка знань повинна проводитися для кожного курсу підготовки інструкторами з відповідною кваліфікацією і досвідом. Експлуатант повинен надати компетентному органу дані стосовно таких інструкторів, які перевіряють рівень знань.

#### ORO.TC.115 Початкова підготовка

Перед тим, як проходити перепідготовку у експлуатанта, кожен член технічного персоналу повинен завершити початкову підготовку, в тому числі:

(a) Загальні теоретичні знання з авіації та авіаційних правил, що охоплюють всі частини, що мають відношення до функцій та обов'язків технічного персоналу;

(b) Протипожежне тренування та тренування щодо появи диму;

(c) Програма виживання на землі і у воді, створена відповідно до типу і району польотів;

(d) Аспекти повітряної медицини та надання першої допомоги;

(e) Питання взаємодії та зв'язку, а також відповідних частин CRM відповідно до ORO.FC.115 та ORO.FC.215.

#### ORO.TC.120 Перепідготовка у експлуатанта

Кожен член екіпажу, що належить до технічного персоналу, повинен завершити:

(a) Перепідготовку у експлуатанта, включаючи відповідні частини CRM:

(1) перед першим призначенням експлуатантом на посаду технічного персоналу, або

(2) при переході на інший тип чи клас повітряного судна, якщо будь-яке обладнання або процедури, зазначені в (b) відрізняються.

(b) Перепідготовка у експлуатанта повинна включати наступні питання:

(1) розташування та використання усіх засобів безпеки та аварійно-рятувального обладнання на борту;

(2) всі нормальні та аварійні процедури;

(3) бортове обладнання, що використовується для роботи у повітрі чи на землі з метою сприяння пілоту під час HEMS, ННО або NVIS експлуатації.

## ORO.TC.125 Навчання щодо відмінностей

(a) Кожен член екіпажу, що належить до технічного персоналу, повинен завершити підготовку щодо відмінностей при зміні обладнання або службових процедур на типі чи модифікації, яка експлуатується на даний момент.

(b) Експлуатант повинен зазначити у керівництві з експлуатації, коли потрібно проводити таке навчання.

## ORO.TC.130 Ознайомчі рейси

Після завершення перепідготовки у експлуатанта, кожен член екіпажу, що належить до технічного персоналу, повинен виконати ознайомчі польоти перед початком роботи в якості технічного персоналу, задіяного у HEMS, ННО або NVIS.

## ORO.TC.135 Періодична підготовка

(a) Протягом кожного 12-місячного періоду, кожен член екіпажу, що належить до технічного персоналу, повинен пройти періодичну підготовку на тому типі або класі повітряних суден та обладнання, на якому працює такий член екіпажу. Окрім того, елементи CRM повинні бути впроваджені на всіх етапах перепідготовки.

(b) Періодична підготовка повинна включати теоретичну та практичну частини.

## ORO.TC.140 Відновлювальна підготовка

(a) Кожен член екіпажу, що належить до технічного персоналу який не виконував свої службові обов'язки протягом попередніх шести місяців, повинен пройти відновлювальну підготовку, передбачену у керівництві з експлуатації.

(b) Член екіпажу, що належить до технічного персоналу, який не виконував свої обов'язки протягом попередніх шести місяців на конкретному типі чи класі повітряного судна, повинен пройти перед призначенням на такий тип чи клас судна, на вибір, одне з наступного:

(1) відновлювальну підготовку на відповідний типі чи класу судна, або

(2) два ознайомчі сектори на відповідному типі чи класу судна.

## ПІДЧАСТИНА FTL

### ОБМЕЖЕННЯ ПОЛЬОТНОГО ТА РОБОЧОГО ЧАСУ І ВИМОГИ ЩОДО ВІДПОЧИНКУ

#### РОЗДІЛ 1

##### Загальні положення

##### ORO.FTL.100 Межі

Цей підрозділ встановлює вимоги, які повинен виконувати експлуатант та його члени екіпажу щодо обмежень польотного та робочого часу і вимог щодо відпочинку.

## ORO.FTL.105 Визначення

В цьому підрозділі використовуються наступні визначення:

(1) акліматизований (acclimatised) – стан в якому цілодобовий біологічний годинник члена екіпажу синхронізований з часовою зоною де знаходиться член екіпажу. Член екіпажу вважається акліматизованим в межах 2-х годинного часового поясу, що оточує місцевий час у пункті відправлення. Коли місцевий час у місці де починається обов'язок відрізняється більше ніж на 2 години від місцевого часу у місці де починається наступний обов'язок члена льотного екіпажу, для розрахунку максимального періоду добового робочого часу, вважається акліматизованим відповідно до значень у Таблиці 1.

Таблиця 1

Різниця часу (h) між відправним часом та місцевим часом, коли член екіпажу починає наступний обов'язок	Час, який минув з моменту звітності, у порівнянні з відправним часом.				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

‘B’ – акліматизований до місцевого часу часового поясу відправлення

‘D’ – акліматизований до місцевого часу, де член екіпажу розпочинає його/її наступний обов'язок, і

‘X’ – член екіпажу знаходиться у невідомому стані акліматизації;

(2) відправний час (reference time) – місцевий час в точці доповіді, розташованого в межах 2-х годинного часового поясу навколо місцевого часу, коли член екіпажу акліматизований;

(3) розміщення (accommodation) – тихе та комфортне непублічне місце з можливістю керуванням світлом та температурою, адекватно мебльоване для забезпечення можливості сну членам екіпажу, з достатніми можливостями для розміщення всіх членів екіпажу присутніх одночасно і з доступом до їжі та напоїв під час режимів очікування і розділеного обов'язку;

(4) придатне розміщення (suitable accommodation) – роздільні кімнати для кожного члена екіпажу розташованих у тихому середовищі і мебльованих ліжком, достатньо вентильоване, має пристрій для регулювання температури та інтенсивності світла і з доступом до їжі та напоїв під час режимів очікування, розділеного обов'язку та відпочинку;

(5) посилений льотний екіпаж (augmented flight crew) – це льотний екіпаж який містить більшу за мінімальну кількість необхідну для експлуатації ПС, що дозволяє кожному члену льотного екіпажу залишити свою призначену позицію, з метою відпочинку в польоті, та бути заміненим іншим відповідним кваліфікованим членом льотного екіпажу;

(6) перерва (break) – період часу впродовж виконання обов'язків в польоті, короткий періоду відпочинку, що зараховується до обов'язків і на протязі якого член екіпажу є вільним від всіх завдань;

(7) затримане доповідання (delayed reporting) – відстрочка експлуатантом запланованого FDP до того, як член екіпажу залишив місце відпочинку;

(8) несприятливий розклад (disruptive schedule) – реєстр задіяних членів екіпажу який порушує можливість сну, протягом оптимального періоду сну, включенням застосованих FDP або їх комбінацій, починається або закінчується впродовж будь якої частини дня або ночі де член екіпажу є акліматизованим. Розклад може бути несприятливим з причин раннього старту, пізнього завершення або виконання обов’язків вночі.

(a) ранній тип (early type) несприятливого розкладу:

- (i) для раннього старту (early start) період виконання обов’язків починається між 05:00 та 05:59 у часовому поясі у якому член екіпажу є акліматизованим; та
- (ii) для пізнього завершення (late finish) період виконання обов’язків закінчується між 23:00 та 01:59 у часовому поясі у якому член екіпажу є акліматизованим;

(b) пізній тип (late type) несприятливого розкладу:

- (i) для раннього старту (early start) період виконання обов’язків починається між 05:00 та 06:59 у часовому поясі у якому член екіпажу є акліматизованим; та
- (ii) для пізнього завершення (late finish) період виконання обов’язків закінчується між 00:00 та 01:59 у часовому поясі у якому член екіпажу є акліматизованим;



(9) виконання обов'язків вночі (night duty) – період виконання обов'язків, що припадає на будь-яку частину періоду між 02:00 та 04:59 у часовому поясі у якому член екіпажу є акліматизованим;

(10) виконання обов'язків (duty) – будь-яке завдання, яке член екіпажу виконує в інтересах експлуатанта, включаючи виконання обов'язків в польоті, адміністративну роботу, отримання або проведення тренувань та перевірок, позиціонування, а також деякі елементи перебування в режимі очікування;

(11) період виконання обов'язків (duty period) – період, що починається, коли експлуатант зобов'язує члена екіпажу з'явитися або почати виконання обов'язків і закінчується, коли така особа стає вільною від всіх обов'язків, включаючи післяпольотні обов'язки;

(12) період виконання обов'язків в польоті (flight duty period–FDP) – період, який починається, коли член екіпажу зобов'язаний з'явитися для виконання обов'язків, який включає один або низку секторів і закінчується, коли ПС досягає фінальної зупинки та двигуни вимкнені наприкінці останнього сектору польоту, протягом якого член екіпажу є задіяним;

(13) польотний час (flight time) – для літаків та туристичних мотопланерів означає час від моменту, коли ПС відправляється з місця паркування для зльоту і до моменту його повної зупинки в призначеному місці паркування та вимкнення всіх двигунів або гвинтів;

(14) основне місце базування (home base) – місце, визначене експлуатантом для члена екіпажу, з якого цей член екіпажу, як правило, починає та закінчує період виконання обов'язків або низку періодів виконання

обов'язків і в якому, за звичайних обставин, експлуатант не несе відповідальності за розташування даного члена екіпажу для відпочинку;

(15) місцева доба (local day) – період протягом 24 години, який починається в 00:00 за місцевим часом;

(16) місцева ніч (local night) – період протягом 8 годин, що триває між 22:00 та 08:00 за місцевим часом;

(17) задіяний член екіпажу (operating crew member) – член екіпажу, який виконує свої обов'язки на борту ПС протягом сектору польоту;

(18) позиціонування (positioning) — трансфер незадіяного члена екіпажу з одного місця до іншого за розпорядженням експлуатанта, не включаючи:

— час пересування від приватного місця відпочинку до визначеного місця на основному місці базування і у зворотному напрямку, а також

— час місцевого трансферу від місця відпочинку до місця початку виконання обов'язків і у зворотному напрямку;

(19) обладнання для відпочинку (rest facility) — койка або крісло з опорою для ніг, придатне для сну члена екіпажу на борту ПС;

(20) перебування в резерві (reserve) — період часу, протягом якого член екіпажу зобов'язаний експлуатантом перебувати у готовності для отримання завдання на FDP, позиціонування або інших обов'язків, які повідомлені щонайменше за 10 годин до початку їх виконання;

(21) період відпочинку (rest period) — постійний, безперервний та визначений період часу після або до виконання обов'язків, протягом якого член екіпажу є вільним від всіх обов'язків, перебування в режимі очікування або в резерві;

(22) ротація (rotation) — обов'язки або серія обов'язків, що включають в себе принаймні одне виконання обов'язків в польоті та періоди відпочинку, які проходять за межами основного місця базування, починаються на основному місці базування та закінчуються поверненням на основне місце базування для періоду відпочинку, протягом якого експлуатант не несе відповідальність за розміщення члена екіпажу для відпочинку;

(23) повна доба вільна від обов'язків (single day free of duty) — час, вільний від всіх обов'язків та перебування в режимі очікування, що триває один день та дві місцеві ночі, про який надається попереднє повідомлення. В повну добу вільну від обов'язків може входити період відпочинку.

(24) сектор (sector) — сегмент FDP з моменту початкового руху ПС від місця стоянки, з метою зльоту, і до його повної зупинки після посадки на призначеному місці паркування;

(25) режим очікування (standby) — заздалегідь доведений і визначений період часу, протягом якого експлуатант надає розпорядження члену екіпажу перебувати в готовності для отримання завдання на політ, позиціонування або інших обов'язків без переривання періоду відпочинку;

(26) режим очікування в аеропорту (airport standby) — очікування яке виконується в аеропорту;

(27) інший режим очікування (other standby) — очікування за місцем проживання або у придатному розміщенні;

(28) вікно уповільнення добового ритму (window of circadian low—WOCL) — період від 02:00 до 05:59 в часовому поясі, до якого член екіпажу є акліматизованим.

#### ORO.FTL.110 Відповідальність експлуатанта

Експлуатант повинен:

(a) завчасно публікувати реєстр виконання обов'язків для забезпечення можливості планування належного відпочинку членами екіпажу;

(b) забезпечувати планування періодів виконання обов'язків в польоті таким чином, щоб надати можливість членам екіпажу не відчувати втому так щоб за будь-яких обставин вони могли виконувати обов'язки з належним рівнем безпеки;

(c) визначати часи доповіді таким чином, щоб надати достатній час для обов'язків на землі;

(d) враховувати відношення між частотою та схемою періодів виконання обов'язків в польоті та періодів відпочинку і брати до уваги сумарний ефект тривалого виконання обов'язків в поєднанні з мінімальними періодами відпочинку;

(e) передбачати такі схеми виконання обов'язків, які дозволяють уникати значних порушень встановленої схеми сну/роботи, таку як почергова зміна обов'язків день/ніч;

(f) дотримуватися положень, які стосуються несприятливих розкладів, відповідно до ARO.OPS.230;

(g) забезпечувати періоди відпочинку достатньої тривалості для того, щоб члени екіпажу мали змогу подолати ефекти попередньо виконаних обов'язків та бути відпочилими на початок наступного періоду виконання обов'язків в польоті;

(h) планувати періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку та завчасно повідомляти членів екіпажу;

(i) планувати виконання обов'язків в польоті таким чином, щоб вони могли бути завершені протягом допустимого періоду виконання обов'язків в польоті з урахуванням часу, необхідного для виконання передпольотних обов'язків, сектору та оборотного часу;

(j) змінювати розклад та/або склад екіпажу в разі, якщо фактична експлуатація перевищує максимальний період виконання обов'язку в польоті більше ніж на 33% виконання обов'язків в польоті у даному розкладі протягом запланованого сезонного періоду.

ORO.FTL.115 Обов'язки члена екіпажу

Члени екіпажу повинні:

(a) виконувати вимоги CAT.GEN.MPA.100(b) Додатку IV (Частина CAT); та

(b) оптимально використовувати можливості та умови для відпочинку, що надаються, і належним чином планувати та використовувати періоди відпочинку.

#### ORO.FTL.120 Управління ризиком втоми (FRM)

(a) У разі необхідності FRM через вимоги цього підрозділу або відповідних специфікацій сертифікату, експлуатант зобов'язаний створити, запровадити та підтримувати FRM як невід'ємну частину своєї системи управління. FRM повинне забезпечувати відповідність основним вимогам пунктів 7.f, 7.g та 8.f Додатку IV Регламенту (ЄК) №216/2008. FRM повинна бути описана в керівництві з експлуатації.

(b) Створення, запровадження та підтримка FRM повинні передбачати постійне вдосконалення загальної ефективності FRM та включати в себе:

(1) опис філософії та принципів експлуатанта стосовно FRM, яка називається політикою FRM;

(2) документацію процесів FRM, включаючи процес доведення до відома персоналу їхніх обов'язків і процедуру внесення змін до цієї документації;

(3) наукові принципи та знання;

(4) процеси виявлення загроз та оцінки ризиків, що дає можливість управляти експлуатаційним ризиком(и) експлуатанта, які можуть виникати як наслідок втоми членів екіпажу на постійній основі;

(5) процес зменшення ризиків, яким передбачаються оперативні заходи коригуючих дій, які є необхідними для ефективного зменшення ризиків експлуатанта, що є наслідком втоми членів екіпажу, а також для постійного моніторингу та регулярної оцінки зменшення пов'язаних із втомою ризиків, досягнутих такими заходами;

(6) процес забезпечення безпеки FRM;

(7) процес просування FRM.

(c) FRM повинна відповідати схемі специфікації польотного часу, розміру організації експлуатанта та роду і складності його діяльності з урахуванням небезпек та пов'язаних з ними ризиків, що є притаманними такій діяльності, а також застосовної схеми специфікації польотного часу.

(d) Експлуатант повинен вживати заходів із зменшення ризиків, коли процес забезпечення безпеки FRM вказує що необхідні показники безпеки не витримуються.

#### ORO.FTL.125 Схеми специфікацій польотного часу

(a) Експлуатанти повинні створювати, запроваджувати та підтримувати схеми специфікацій польотного часу, які відповідають типу(ам) експлуатації, що виконується, і відповідають авіаційним правилам, цьому підрозділу та іншим застосовним нормативно-правовим актам.

(b) Схеми специфікацій польотного часу, включаючи, в разі необхідності, пов'язану з ними FRM, перед їх запровадженням повинні бути затверджені уповноваженим органом.

(c) Для підтвердження відповідності до авіаційних правил та цього підрозділу, експлуатант повинен застосовувати відповідні специфікації сертифікату, прийняті уповноваженим органом. Як варіант, якщо експлуатант хоче відхилитися від цих специфікацій сертифікату у відповідності до чинного законодавства, він зобов'язаний надати уповноваженому органу повний опис запланованого відхилення, перш ніж воно буде запроваджене. Опис повинен включати в себе всі нові редакції посібників або процедур, що можуть бути необхідними, а також оцінку, що підтверджує відповідність авіаційним правилам та цього підрозділу.

(d) В цілях пункту ARO.OPS.235(d), протягом двох років з моменту запровадження відхилення або відступу від вимог, експлуатант повинен збирати дані стосовно санкціонованого відхилення або відступу та аналізувати ті данні за науковими принципами з метою оцінки впливу відхилення або відступу на втому екіпажу. Результати такого аналізу повинні надаватися в формі звіту до уповноваженого органу.

## РОЗДІЛ 2

### Комерційна експлуатація авіаційного транспорту

#### ORO.FTL.200 Основне місце базування

Експлуатант повинен визначити основне місце базування для кожного члена екіпажу.



## ORO.FTL.205 Період виконання обов'язків в польоті (FDP)

(a) Експлуатант повинен:

(1) визначити часи доповіді для кожної окремої експлуатації приймаючи до уваги ORO.FTL.110(c);

(2) створити процедури, які визначають, яким чином командир екіпажу повинен, в разі особливих обставин, що можуть призвести до значної втоми, і після консультації з відповідними членами екіпажу, скорочувати фактичний FDP та/або подовжувати період відпочинку для того, щоб запобігти будь-яким негативним наслідкам на безпеку польотів.

(b) Базовий максимальний добовий FDP

(1) Максимальний добовий FDP без використання подовжень для акліматизованих членів екіпажу повинен відповідати наступній таблиці:

Таблиця 2

Максимальний добовий FDP — Акліматизовані члени екіпажу

Початок FDP у відправному часі	1–2 сектори	3 сектори	4 сектори	5 секторів	6 секторів	7 секторів	8 секторів	9 секторів	10 секторів
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

(2) Максимальний добовий FDP, якщо стан акліматизації членів екіпажу невідомий, повинен відповідати наступній таблиці:

Таблиця 3

Члени екіпажу, стан акліматизації яких невідомий

Максимальний добовий FDP відповідно до секторів						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Максимальний добовий FDP, якщо стан акліматизації членів екіпажу невідомий та експлуатант впровадив FRM, повинен відповідати наступній таблиці:

Таблиця 4

Члени екіпажу, стан акліматизації яких невідомий, за умов запровадження FRM

Значення, в наступній таблиці, можуть бути застосовними за умови, що в FRM експлуатанта здійснюється постійний моніторинг виконання необхідних параметрів безпеки.

Максимальний добовий FDP відповідно до секторів						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(с) FDP з різним часом докладу для льотного екіпажу та кабінного екіпажу.

В усіх випадках, коли кабінний екіпаж потребує більше часу, ніж льотний екіпаж для проведення передпольотного брифінгу для одного і того ж самого сектору або для низки секторів, FDP кабінного екіпажу може бути подовжено за рахунок різниці між часом доповіді кабінного екіпажу та льотного екіпажу. Така різниця не повинна перевищувати однієї години. Максимальний добовий FDP для кабінного екіпажу повинен базуватися на часі, в який льотний екіпаж доповідає для свого FDP, але FDP повинен починатися від часу доповіді кабінного екіпажу.

(d) Максимальний добовий FDP для акліматизованих членів екіпажу з використанням подовжень без відпочинку в польоті.

(1) Максимальний добовий FDP може бути подовжений до 1 години не більш ніж двічі в будь-які 7 послідовних днів. У цьому випадку:

- (i) мінімальні передпольотні та післяпольотні періоди відпочинку повинні бути збільшені на 2 години; або
- (ii) післяпольотний період відпочинку повинен бути збільшений на 4 години.

(2) Коли використовується подовження для послідовних FDPs, додаткові перед- та післяпольотні відпочинки між двома подовженими FDPs, відповідно до (1), повинні надаватися послідовно.

(3) Подовження повинні плануватися заздалегідь та обмежуватися наступними максимальними значеннями:

- (i) 5 секторів, коли вони не потрапляють до WOCL; або
  - (ii) 4 сектори, коли вони потрапляють до WOCL на 2 години або менше; або
  - (iii) 2 сектори, коли вони потрапляють до WOCL більше, ніж на 2 години.
- (4) Подовження максимального базового добового FDP без відпочинку в польоті не повинні комбінуватися з подовженнями, із-за можливості відпочинку в польоті або розділеного виконання обов'язків у той самий період виконання обов'язків.
- (5) Схеми специфікацій польотного часу повинні визначати граничні значення подовжень максимального базового добового FDP згідно із сертифікаційними специфікаціями, застосовними до типу експлуатації, з урахуванням:
- (i) кількості виконаних секторів; та
  - (ii) потрапляння до WOCL.
- (e) Максимальний добовий FDP з використанням подовження із-за відпочинку в польоті

Схеми специфікацій повинні визначати умови подовження максимального базового добового FDP з відпочинком в польоті відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних до даного типу експлуатації, з урахуванням:

(i) кількості виконаних секторів;

(ii) мінімального часу відпочинку в польоті, визначеного для кожного члена екіпажу;

(iii) типу умов для відпочинку в польоті; та

(iv) посилення базового льотного екіпажу.

(f) Непередбачувані обставини в льотній експлуатації – на розсуд командира

(1) Умови для змін командиром обмежень виконання обов'язків в польоті, виконання обов'язків та періодів відпочинку в разі непередбачених обставин під час льотної експлуатації, які починаються в час доповіді або після, повинні відповідати наступним вимогам:

(i) максимальний добовий FDP, як результат після застосування положень (b) та (e) ORO.FTL.205 або ORO.FTL.220, не може подовжуватися більше ніж на 2 години, за винятком, коли льотний екіпаж в посиленому складі- у цьому разі максимальний період виконання обов'язків в польоті може бути подовжений не більше ніж на 3 години;

(ii) якщо на заключному секторі, в межах FDP, допустиме збільшення перевищене з причини непередбачених обставин після зльоту, політ може продовжуватись до запланованого аеродрому призначення або запасного;

(iii) період відпочинку після FDP може бути скорочений, але в жодному випадку не може бути менше 10 годин.

(2) В разі настання непередбачених обставин, які можуть призвести до значної втоми, командир повинен скоротити фактичний період виконання обов'язків в польоті та/або подовжити період відпочинку для того, щоб уникнути будь-яких негативних наслідків для безпеки польоту.

(3) Командир повинен проконсультувати усіх членів екіпажу стосовно рівня їх готовності перед рішенням про зміни відповідно до (1) та (2).

(4) Командир повинен надати доповідь експлуатанту коли FDP подовжений чи період відпочинку скорочений за його чи її рішенням.

(5) Якщо FDP подовжується або період відпочинку зменшується більше ніж на 1 годину, експлуатант повинен не пізніше 28 діб після випадку направити уповноваженому органу копію такої доповіді разом із своїми коментарями.

(6) Експлуатант повинен запровадити принцип некараності для використання рішення, що описано в цьому положенні, та описати це в керівництві з експлуатації.

(g) Непередбачені обставини під час польотної експлуатації – затримане доповідання

Експлуатант повинен встановити процедури, в керівництві з експлуатації, щодо затриманого доповідання у випадку непередбачуваних обставин, відповідно до сертифікаційних специфікацій застосовних до типу експлуатації.

## ORO.FTL.210 Польотний час та періоди виконання обов'язків

(а) Загальний час періодів виконання обов'язків, в якому може перебувати член екіпажу, не повинен перевищувати:

(1) 60 годин виконання обов'язків протягом будь-яких 7 послідовних днів;

(2) 110 годин виконання обов'язків протягом будь-яких 14 послідовних днів; та

(3) 190 годин виконання обов'язків протягом будь-яких 28 послідовних днів, розподілені в зазначеному періоді максимально рівномірно.

(б) Загальний польотний час на секторах польоту, на яких конкретний член екіпажу призначений задіяним членом екіпажу, не повинен перевищувати:

(1) 100 годин польотного часу протягом будь-яких 28 послідовних днів;

(2) 900 годин польотного часу протягом будь-якого календарного року; та

(3) 1000 годин польотного часу протягом будь-яких 12 календарних послідовних місяців.

(с) Час післяпольотного виконання обов'язків повинен зараховуватися до періоду виконання обов'язків. Експлуатант повинен визначити в його керівництві з експлуатації мінімальний часовий період післяпольотного виконання обов'язків.

## ORO.FTL.215 Позиціонування

Якщо експлуатант позиціонує члена екіпажу, повинно застосовуватись наступне:

(a) позиціонування після доповіді, але до початку експлуатації, повинно зараховуватися як FDP, але не зараховуватися як сектор.

(b) Весь час, витрачений на позиціонування, повинен зараховуватися як період виконання обов'язків.

## ORO.FTL.220 Розділене виконання обов'язків

Умови, для подовження базового максимального добового FDP із-за перерви на землі, повинні відповідати наступному:

(a) Схеми специфікацій польотного часу повинні визначати наступні елементи для розподіленого виконання обов'язків у відповідності до сертифікаційних специфікацій, застосованих до типу експлуатації:

(1) мінімальна тривалість перерви на землі; та

(2) можливість подовження FDP, описаного в ORO.FTL.295(b) з урахуванням тривалості перерви на землі, умов наданих члену екіпажу для відпочинку та інших супутніх факторів;

(b) перерва на землі повинна зараховуватись повністю як FDP.

(c) розподілене виконання обов'язків не допускає скорочення відпочинку.



## ORO.FTL.225 Режим очікування та виконання обов'язків в аеропорту

Якщо експлуатант призначає члена екіпажу для перебування в режимі очікування або для виконання обов'язків в аеропорту, у відповідності до сертифікаційних специфікацій, застосовних для типу експлуатації, повинно виконуватись наступне:

(a) перебування в режимі очікування та будь-яке виконання обов'язків в аеропорту повинно відображатися в реєстрі, час початку та закінчення періоду перебування в режимі очікування повинен бути визначений та завчасно доведений до відома відповідних членів екіпажу для надання їм можливості планувати адекватний відпочинок;

(b) член екіпажу є задіяним у режимі очікування в аеропорту з моменту доповіді в точці доповідання і до закінчення зазначеного періоду режиму очікування в аеропорту;

(c) режим очікування в аеропорту повинен повністю зараховуватися як період виконання обов'язків відповідно до ORO.FTL.210 та ORO.FTL.235;

(d) будь-яке виконання обов'язків в аеропорту повинно повністю зараховуватися як період виконання обов'язків та FDP повинен повністю зараховувати час з моменту доповіді виконання обов'язків в аеропорту;

(e) експлуатант повинен забезпечити розміщення члена екіпажу, який перебуває у режимі очікування в аеропорту;

(f) в схемах специфікацій польотного часу повинні зазначатися наступні елементи:

(1) максимальна тривалість будь-якого режиму очікування;

(2) наслідки проведеного в режимі очікування часу для максимальної тривалості FDP, яка може бути призначена, з урахуванням обладнання, наданого члену екіпажу для відпочинку, а також інших супутніх факторів, таких як:

- необхідність негайної готовності члена екіпажу;

- перешкоди режиму очікування для сну; та

- належне сповіщення для захисту можливості сну, в інтервалі від виклику виконання обов'язків і до затвердженого FDP;

(3) мінімальний період відпочинку після перебування в режимі очікування, що не призводить до зарахування у FDP;

(4) як повинен зараховуватися час витрачений на режим очікування інший ніж в аеропорту з метою підрахунку сумарних періодів виконання обов'язків.

ORO.FTL.230 Резерв

Якщо експлуатант призначає членів екіпажу в резерв, повинні діяти наступні вимоги відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосованих для даного типу експлуатації:

(a) резерв повинен бути зафіксований в реєстрі;

(b) схеми польотного часу повинні визначати наступні елементи:

(1) максимальна тривалість кожного окремого періоду резерву;

(2) кількість послідовних днів резерву, яка може бути визначена для члена екіпажу.

#### ORO.FTL.235 Періоди відпочинку

(a) Мінімальний період відпочинку на основному місці базування.

(1) Мінімальний період відпочинку, який надається перед FDP, що починається за місцем основного базування, повинен мати, принаймні, таку саму тривалість, як і період виконання обов'язків, який передує цьому періоду відпочинку або 12 годин, що є більшим.

(2) Шляхом відступу від (1), за умови забезпечення експлуатантом члена екіпажу зручним місцем для відпочинку за місцем основного базування, застосування вимог щодо надання мінімального відпочинку, наведені в (b).

(b) Мінімальний період відпочинку поза місцем основного базування.

Мінімальний період відпочинку, що надається перед FDP поза місцем основного базування, повинен мати, принаймні, таку ж саму тривалість, як і період виконання обов'язків, що передував даному періоду відпочинку або 10 годин, що є більшим. Цей період повинен включати можливість сну протягом 8 годин, на додаток до часу для переїздів та фізіологічних потреб.

(с) Скорочений відпочинок

Відступаючи від (а) та (б), схеми специфікацій польотного часу можуть скорочувати мінімальний період відпочинку відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних до типу експлуатації, а також з урахуванням наступних елементів:

- (1) мінімальний період скороченого відпочинку;
  - (2) збільшення наступного періоду відпочинку; та
  - (3) скорочення FDP, який слідує за скороченим відпочинком.
- (d) Періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку

Схеми специфікацій польотного часу повинні зазначати періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку для компенсації накопиченої втоми. Мінімальний періодичний подовжений відновлювальний період відпочинку повинен тривати 36 годин, включаючи 2 місцеві ночі, та у будь-якому разі час між закінченням одного періодичного подовженого відновлювального періоду відпочинку і початком наступного в жодному разі не повинен перевищувати 168 годин. Періодичний подовжений відновлювальний

період відпочинку повинен бути збільшений до 2 місцевих днів двічі кожного місяця.

(e) Схеми специфікацій польотного часу повинні зазначати додаткові періоди відпочинку відповідно до застосовних сертифікаційних специфікацій для компенсації:

(1) ефекту зміни часових поясів та подовжень FDP;

(2) додаткової накопиченої втоми, із-за несприятливого розкладу; та

(3) зміни місця основного базування.

#### ORO.FTL.240 Харчування

(a) Протягом FDP повинна бути можливість прийняття їжі та напоїв для уникнення будь-якої шкоди, що негативно позначається на якості роботи членів екіпажу, особливо коли FDP перевищує 6 годин.

(b) Експлуатант повинен визначати в керівництві з експлуатації як організовується харчування членів екіпажу під час FDP.

ORO.FTL.245 Записи про місце основного базування, польотний час, періоди виконання обов'язків та відпочинку

(a) Експлуатант повинен підтримувати записи за період 24 місяці:

(1) індивідуальні записи для кожного члену екіпажу, включаючи:

(i) польотний час;

(ii) початок, тривалість та кінець кожного періоду виконання обов'язків та FDP;

(iii) періоди відпочинку та дні, вільні від всіх обов'язків;

(iv) призначене місце основного базування;

(2) застосування подовжених періодів польотного чергування та скорочені періоди відпочинку.

(b) Експлуатант повинен надавати копії індивідуальних записів польотного часу, періодів чергування та періодів відпочинку на вимогу:

(1) члена екіпажу, якого такі записи стосуються;

(2) іншому експлуатанту стосовно члена екіпажу, який є або буде членом екіпажу такого експлуатанта.

(c) Записи, про які йдеться в підпункті CAT.GEN.MPA.100(b)(5) по відношенню до тих членів екіпажу, які виходять на чергування для виконання роботи у більш ніж одного експлуатанта, повинні зберігатися протягом 24 місяців.

ORO.FTL.250 Тренування з контролю втоми

(a) Експлуатант повинен організовувати початкові та періодичні тренування з контролю втоми для членів екіпажів, персоналу, відповідального

за підготовку та підтримання реєстрів екіпажів та керівного персоналу, якого це стосується.

(b) Такі тренування повинні відповідати навчальній програмі встановленої експлуатантом та описані в керівництві з експлуатації. Навчальний план повинен охоплювати всі можливі причини та наслідки втоми і заходи протидії.

Доповнення I

ДЕКЛАРУВАННЯ (ЗАЯВЛЕННЯ)

у відповідності з Авіаційними правилами України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для виконання повітряної експлуатації»

Експлуатант

Назва:

Адреса за якою експлуатант був заснований або адреса його місцезнаходження та місце з якого здійснюється управління експлуатацією:

Ім'я та контактні дані відповідального керівника:

Експлуатація ПС

Початкова дата експлуатації/ дата початку застосування змін:

Тип(и) експлуатації:

- Part-NCC: (вказати пасажирська і/або вантажна)

-Part-SPO: (вказати тип діяльності)

Тип (и) повітряних суден, реєстрація (и) і головна база:

Детальна інформація щодо утримуваних схвалень (додати перелік усіх допусків до заяви (повідомлення), якщо застосовно)

Перелік альтернативних методів відповідності з відповідними посиленнями на АМС, які вони заміняють (додати до декларування (заявлення))

Заяви

- Система управління документацією в тому числі керівництва з експлуатації (ОМ) відображають відповідні вимоги, викладені в Part-ORO, Part-NCC, Part-SPO та Part-SPA.

Всі рейси будуть здійснюватися у відповідності до процедур та інструкцій, зазначених в керівництві з експлуатації (ОМ).



- Всі ПС, які експлуатуються повинні мати дійсний сертифікат льотної придатності і дотримуватися вимог Регламенту Комісії (ЕС) № 2042/2003.

- Всі члени льотного екіпажу і кабінного екіпажу, якщо застосовно, підготовлені відповідно до застосовних вимог.

- (якщо застосовно)

Експлуатант реалізував і довів відповідність офіційно визнаним галузевим стандартам.

Посилання стандарту:

Сертифікаційний орган:

Дата останнього аудиту відповідності:

- Будь-яка зміна в процесі експлуатації, що впливає на інформацію, зазначену в цій заяві (повідомленні) буде повідомлена компетентному органу.

- Експлуатант підтверджує, що інформація, зазначена в цій декларації є вірною.

Дата, прізвище та підпис відповідального керівника