

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної
Служби України

_____2018 року № _____

Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури
щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»

Article I

Мета та межі

Ці Авіаційні правила містять такі додатки:

Ці Авіаційні правила встановлюють:

1. Вимоги щодо виконання польотів літаків, вертольотів, аеростатів та планерів, включаючи інспекцію на пероні повітряних суден, що експлуатуються відповідно до правил нагляду за безпекою польотів, встановлених іншою державою, у випадку виконання посадки на аеродромах розташованих на території України.

2. Детальні правила стосовно умов видачі, підтримання, внесення змін, обмеження, тимчасового припинення або анулювання сертифікатів експлуатантів повітряних суден, що виконують комерційну повітряну експлуатацію, повноваження та відповідальність власників сертифікатів, а також умови, за яких експлуатація повинна бути заборонена, обмежена або буде здійснюватися за умови виконання деяких умов з метою забезпечення безпеки польотів.

3. Детальні правила щодо умов та процедур подачі заяв (декларування) і нагляду за експлуатантами, які виконують спеціалізовану комерційну експлуатацію та некомерційну експлуатацію повітряних суден складної конструкції, включаючи спеціалізовану некомерційну експлуатацію повітряних суден складної конструкції.

4. Детальні правила щодо умов, при яких для певних видів спеціалізованої комерційної експлуатації з високим ступенем ризику повинні надаватися відповідні повноваження з метою забезпечення безпеки польотів, а також умов для видачі, підтримання, зміни, обмеження, тимчасового припинення або анулювання таких повноважень.

5. Ці Авіаційні правила не застосовуються до експлуатації повітряних суден державної авіації.

6. Ці Авіаційні правила не застосовуються до експлуатації прив'язних аеростатів та дирижаблів.

У цій редакції Технічних вимог враховані такі ревізії Регламентів Європейської Комісії (далі – Регламент (ЄК)):

Регламент (ЄК) № 965/2012 від 05 жовтня 2012 року;

Регламент (ЄК) № 800/2013 від 14 серпня 2013 року;

Регламент (ЄК) № 71/2014 від 27 січня 2014 року;

Регламент (ЄК) № 83/2014 від 29 січня 2014 року;

Регламент (ЄК) № 379/2014 від 24 квітня 2014 року;

Регламент (ЄК) № 140/2015 від 29 січня 2015 року;

Регламент (ЄК) № 640/2015 від 23 квітня 2015 року;

Регламент (ЄК) № 1329/2015 від 13 серпня 2015 року;

Регламент (ЄК) № 1199/2016 від 22 липня 2016 року;

Регламент (ЄК) № 2017/363 від 01 березня 2017 року.

Article II

Визначення

У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

(1) Комерційна експлуатація повітряного транспорту (commercial air transport–CAT operation) – перевезення повітряними суднами пасажирів, вантажу чи пошти за плату або іншу винагороду;

(2) літаки з льотно-технічними характеристиками класу «В» (performance class B aeroplanes) – літаки, оснащені гвинтовими двигунами, з максимальною кількістю пасажирських місць дев'ять або менше та з максимальною злітною масою 5700 кг або менше;

(3) майданчик громадського інтересу (public interest site–PIS) – майданчик, який використовується для польотів виключно в національних інтересах;

(4) експлуатація відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1 (operation in performance class 1) – експлуатація, під час якої у випадку відмови критичного двигуна, вертоліт може виконати посадку у межах наявної дистанції перерваного зльоту або продовжити політ до придатного місця посадки в залежності від того коли виникла відмова;

(5) навігація, що заснована на льотно-технічних характеристиках (performance-based navigation–PBN) – зональна навігація, заснована на експлуатаційних вимогах для повітряних суден, що експлуатуються на маршрутах аеронавігаційного обслуговування у процесі заходження на посадку за приладами або у встановленому повітряному просторі;

(6) експлуатація аеротаксі (air taxi operation) – виконання на замовлення нерегулярної комерційної експлуатації літаком з максимальною кількістю пасажирських місць (MOPSC) 19 або менше, за умови дотримання вимог обмеження льотного та робочого часу;

(7) спеціалізована експлуатація (specialised operation) – всі види експлуатації, окрім комерційної, під час яких повітряне судно використовується для спеціалізованих видів діяльності, таких як сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама;

(8) спеціалізована експлуатація з високим ступенем ризику (high risk commercial specialised operation) – будь-яка комерційна спеціалізована експлуатація повітряних суден, що здійснюється над територією, де безпека третіх сторін на землі у випадку аварійної ситуації, ймовірно, буде піддаватися загрозі або, як визначено уповноваженим органом країни, на якій виконується експлуатація, будь-яка комерційна спеціалізована експлуатація повітряних

суден, яка через свій специфічний характер та місцеве навколишнє середовище, в якому виконується експлуатація, мають високий ступінь ризику, зокрема, для третіх сторін на землі;

(9) презентаційний політ (introductory flight) – нетривалий політ за плату або іншу винагороду, запропонованого схваленим навчальним закладом або організацією, створеною для сприяння повітряному спорту або дозвіллю з метою залучення нових слухачів або нових членів;

(10) змагальний політ (competition flight) – льотна діяльність, коли повітряне судно використовується для повітряних перегонів, змагань або тренування для перегонів чи змагань та польотів до місць проведення та з місць проведення перегонів чи змагань;

(11) льотна демонстрація (flying display) – льотна діяльність, що виконується з метою демонстрації або розваги на рекламному заході, відкритому для громадськості, включаючи заходи, на яких повітряне судно використовується для підготовки до демонстрації та польотів до місця проведення та з місць проведення рекламного заходу.

Інші терміни у Додатку I наведені для застосування положень Додатків II-VIII до цих Авіаційних правил.

Article III

Спроможність здійснення нагляду

1. В Україні призначена організація у якості уповноваженого органу з питань цивільної авіації (надалі уповноважений орган) з необхідними повноваженнями та визначеною відповідальністю за сертифікацію та нагляду за персоналом та організаціями відповідно до цих Авіаційних правил.

2. Зарезервовано.

3. Уповноважений орган повинен мати необхідні можливості для гарантування належного нагляду за персоналом та організаціями відповідно до його програм нагляду, включаючи надання достатніх ресурсів для виконання вимог цих Авіаційних правил.

4. Персонал уповноваженого органу не повинен виконувати наглядових функцій, якщо є свідчення того, що вони прямо або опосередковано, можуть спричинити конфлікт інтересів.

5. Персонал, призначений уповноваженим органом здійснювати сертифікацію та/або нагляд, повинен мати повноваження на виконання наступних завдань:

(a) перевіряти записи журналів, дані, процедури та інші матеріали, які мають відношення до сертифікації та/або нагляду;

(b) копіювати або робити виписки з таких записів, даних, процедур та інших матеріалів;

(c) вимагати надання усних пояснень на місці;

(d) мати доступ до відповідних приміщень, експлуатаційних майданчиків та транспортних засобів;

(e) виконувати аудити, проводити розслідування, оцінювати та виконувати інспекції, включаючи інспекцію повітряних суден на пероні та інспекцію без попереднього повідомлення;

(f) вживати або ініціювати впровадження примусових заходів якщо це доречно.

6. Завдання перелічені у п. 5 повинні виконуватися згідно з чинними законодавчими положеннями України.

7. Для реалізації цих Авіаційних правил уповноважений орган застосовує останні ревізії Регламентів Європейської Комісії, а також відповідні до них прийнятні методи відповідності (acceptable means of compliance–AMC), інструктивний матеріал (guidance material–GM) та сертифікаційні специфікації (certification specifications–CS).

Article IV

Інспекції на пероні

Виконання інспекцій на пероні повітряних суден, що експлуатуються відповідно до правил нагляду за безпекою польотів, встановлених іншою державою повинно проводитися відповідно до підчастини «RAMP» Додатку II та враховуючи умови Робочої Домовленості між Європейським Агентством з безпеки польотів (EASA) та Державною авіаційною службою України (Державіаслужба) від 15.04.2015.

Article V

Льотна експлуатація

1. Експлуатанти повинні використовувати повітряні судна з метою комерційної експлуатації повітряного транспорту (надалі–САТ), тільки у спосіб як це визначено в Додатках III та IV до цих Авіаційних правил.

1а. Експлуатанти САТ, які здійснюють експлуатацію літаків з льотно-технічними характеристиками класу В або вертольотів іншої ніж складної конструкції, що починається та закінчується на тому самому аеродромі/експлуатаційному майданчику повинні відповідати положенням Додатків III та IV до цих Авіаційних правил.

2. Експлуатанти повинні задовольняти відповідним вимогам положень Додатку V до цих Авіаційних правил під час експлуатації:

(а) літаків та вертольотів для:

(i) експлуатації з використанням навігації, заснованої на льотно-технічних характеристиках (operations using performance-based navigation–PBN);

(ii) експлуатації згідно з технічними вимогами до мінімальних навігаційних характеристик (operations in accordance with minimum navigation performance specifications–MNPS);

(iii) експлуатації у повітряному просторі зі зменшеним мінімумом вертикального ешелонування (operations in airspace with reduced vertical separation minima–RVSM);

(iv) експлуатації за умов низької видимості (low visibility operations–LVO);

(b) літаків, вертольотів, аеростатів та планерів для перевезення небезпечних вантажів (aeroplanes, helicopters, balloons and sailplanes used for the transport of dangerous goods–DG);

(c) літаків із двома двигунами для експлуатації зі збільшеною дальністю під час комерційної експлуатації повітряного транспорту (two-engined aeroplanes used for extended range operations (ETOPS) in commercial air transport);

(d) вертольотів для комерційної експлуатації повітряного транспорту, які обладнані системою візуалізації нічного бачення (helicopters used for commercial air transport operations with the aid of night vision imaging systems–NVIS);

(e) вертольотів для комерційної експлуатації повітряного транспорту з використанням підйомного обладнання (helicopters used for commercial air transport hoist operations–ННО);

(f) вертольотів для комерційної експлуатації повітряного транспорту з метою надання невідкладних медичних послуг (helicopters used for commercial air transport emergency medical service operations–HEMS).

3. Експлуатанти моторних літаків та вертольотів складної конструкції, що здійснюють некомерційну експлуатацію повинні задекларувати свою спроможність та засоби для здійснення обов'язків, пов'язаних з експлуатацією повітряних суден та експлуатувати повітряні судна відповідно до положень, наведених у Додатках III та VI. Ці експлуатанти при здійсненні некомерційної спеціалізованої експлуатації повинні експлуатувати повітряні судна відповідно до положень, наведених у Додатках III та VIII до цих Авіаційних правил.

4. Експлуатанти літаків і вертольотів іншої ніж складної конструкції, а також аеростатів та планерів, що здійснюють некомерційну експлуатацію, включаючи некомерційну спеціалізовану експлуатацію, повинні експлуатувати повітряні судна відповідно до положень, наведених у Додатку VII до цих Авіаційних правил.

5. Навчальні заклади, що мають основне місце діяльності в Україні та схвалені відповідно до положень Авіаційних правил України “Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації” затверджених наказом Державіаслужби від 20.07.2017 № 565, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України від 28.08.2017 № 1056/30924, при проведенні льотної підготовки в межах або поза межами України повинні експлуатувати:

(a) моторні літаки та вертольоти складної конструкції відповідно до положень, наведених у Додатку VI до цих Авіаційних правил;

(b) інші літаки і вертольоти, а також аеростати та планери відповідно до положень, наведених у Додатку VII до цих Авіаційних правил.

6. Комерційна спеціалізована експлуатація повітряних суден повинна здійснюватися експлуатантами лише відповідно до положень, наведених у Додатках III та VIII до цих Авіаційних правил.

7. Польоти, що виконуються до, під час або відразу після спеціалізованої експлуатації та напряду пов’язані з такою експлуатацією повинні виконуватися відповідно до пп. 3, 4 та 6 цих Авіаційних правил, які застосовні. Будь-які особи не повинні перевозитися на борту, за винятком членів екіпажу та осіб, необхідних для виконання завдання.

Article VI

Відхилення

1. Зарезервовано.

2. Шляхом відхилення від положень Article V(1) цих Авіаційних правил, польоти під керівництвом організацій розробника або виробника, пов'язані з введенням нових типів повітряних суден або модифікацією існуючих та виконані у межах повноважень таких організацій, повинні виконуватися відповідно до Авіаційних правил України.

3. Шляхом відхилення від положень Article V та вимог “Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника” АПУ-21 (Part-21)” відносно дозволу на виконання польотів (permit to fly), польотів пов'язаних з введенням нових типів або модифікацією існуючих повітряних суден організаціями розробника або виробника, виконаних у межах повноважень цих організацій, таких як польоти без пасажирів або вантажу для перегонки повітряного судна на відновлення, ремонт, виконання технічного обслуговування, інспекційне оцінювання, доставку, експортування або з подібною метою повинні експлуатуватися відповідно до Авіаційних правил України.

4. Не застосовується.

4а. Шляхом відступу від положень підпунктів Article V(1) та (б) цих Авіаційних правил наступні види експлуатації моторних повітряних суден іншої ніж складної конструкції будуть здійснюватися відповідно до положень Додатку VII до цих Авіаційних правил:

(а) польоти зі спільним несенням витрат фізичними особами, за умови розподілу прямих витрат наймачами повітряного судна, включаючи пілота та кількості осіб, на яких розподіляються витрати, обмежується шістьма;

(б) змагальні польоти або льотні демонстрації, за умови, що винагорода або будь-який інший приз за такий політ обмежується відшкодуванням прямих

операційних витрат та пропорційно внескам до щорічних витрат, а також призів вартістю не більше ніж визначено відповідним державним органом;

(с) презентаційні польоти, парашутні стрибки, буксирування планерів або пілотажні польоти, що виконуються навчальними організаціями, що мають основне місце діяльності в Україні та схваленими відповідно до “Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації” затверджених наказом Державіаслужби від 20.07.2017 № 565, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України від 28.08.2017 № 1056/30924 або організаціями, створеними з метою пропаганди повітряного спорту або авіації дозвілля, за умови, що повітряне судно експлуатується організацією, яка є власником або орендарем на умовах лізингу без екіпажу і виконання польоту не приносить прибутку, що розподіляється поза межами організації, і коли до польотів залучаються особи, не пов’язані з організацією, і така діяльність не є основною.

5. Не застосовується.

6. Існуюча експлуатація вертольотів від/до (public interest site–PIS) майданчика громадського інтересу може виконуватися з відхиленням від CAT.POL.H.225 Додатку IV у випадках, коли розмір PIS, існуючі навколишні перешкоди або вертоліт не дозволяють дотримуватися вимог експлуатації згідно льотно-технічних характеристик класу 1. Така експлуатація повинна здійснюватися відповідно до умов, які визначаються уповноваженим органом.

7. Шляхом відхилень від положень SPA.PBN.100 PBN Додатку V некомерційна експлуатація моторними літаками іншої ніж складної конструкції у визначеному повітряному просторі, за маршрутами чи відповідно до процедур коли встановлені специфікації навігації, заснованої на льотно-технічних характеристиках (performance-based navigation–PBN), повинні виконуватись згідно умов встановлених національними правилами України до

тих пір, поки не будуть прийняті і застосовуватись відповідні імплементаційні правила.

8. Шляхом відхилення від першого речення Article V (3), експлуатанти моторних літаків складної конструкції з максимальною сертифікованою злітною масою (МСТОМ) 5700 кг або менше, обладнаних турбогвинтовими двигунами, які беруть участь у некомерційній льотній експлуатації, повинні експлуатуватися тільки у відповідності до Додатку VII.

9. Шляхом відхилення від Article V (5) (a) навчальні організації під час проведення льотної підготовки на моторних літаках складної конструкції з максимальною сертифікованою злітною масою (МСТОМ) 5700 кг або менше, обладнані турбогвинтовими двигунами, повинні експлуатуватися згідно Додатку VII.

Article VII

Сертифікати експлуатанта

1. Експлуатанти повинні:

Не пізніше ніж 01 січня 2020 року

(a) пристосувати свої системи управління, програми підготовки, процедури та керівництва до вимог положень Додатків III, IV та V до цих Авіаційних правил;

(b) замінити чинні АОС на сертифікати, видані відповідно до Додатку II до цих Авіаційних правил.

2. АОС, які перед введенням в дію цих Правил були видані уповноваженим органом, повинні бути конвертовані у АОС, які відповідають вимогам цих Правил згідно процедури конвертаційного звіту, встановленої уповноваженим органом.

У конвертаційному звіті слід зазначити:

(а) попередні вимоги законодавства, на підставі яких було видано АОС;

(б) повноваження, які було надано експлуатанту;

(с) розбіжності між попередніми вимогами законодавства, на підставі яких були видані АОС, та вимогами Додатків III, IV та V, разом із визначенням, на яких засадах експлуатанти мають почати цілковито дотримуватися положень зазначених додатків.

Конвертаційний звіт повинен містити копії усіх документів, які відображають зміст пунктів (а) – (с), включаючи копії відповідних попередніх вимог та процедур законодавства.

Article VIII

Обмеження польотного часу

1. Експлуатація з метою виконання на літаках CAT повинна здійснюватися відповідно до вимог підчастини FTL Додатку III.

2. Як відхилення від положень пункту 8.1 виконання експлуатації у якості аеротаксі, екстреної медичної допомоги і CAT на літаках з одним пілотом, повинно здійснюватися відповідно до вимог наказу Міністерства транспорту України від 02 квітня 2002 року № 219 «Про затвердження Правил

визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України» зареєстрований в Міністерстві юстиції України від 24 квітня 2002 року за № 390/6678 (далі - наказ №219).

3. Експлуатація з метою виконання САТ на вертольотах, із використанням аеростатів та із використанням планерів повинна здійснюватися відповідно до вимог наказу № 219.

4. Некомерційна експлуатація, включаючи некомерційну спеціалізовану експлуатацію моторних літаків та вертольотів складної конструкції, так само як і комерційна спеціалізована експлуатація із використанням літаків, вертольотів, аеростатів та планерів, до прийняття та провадження відповідних авіаційних правил України, повинна продовжувати здійснюватися відповідно до вимог наказу № 219.

Article IX

Перелік мінімального обладнання

1. Переліки мінімального обладнання (minimum equipment lists–MEL), схвалені державою експлуатанта або реєстрації перед введенням цих Авіаційних правил, вважається схваленими відповідно до цих Авіаційних правил та можуть надалі використовуватися експлуатантом.

Після набрання чинності цими Авіаційними правилами будь-які зміни до MEL, що зазначені у абзаці першому цього підпункту для яких виданий головний перелік мінімального обладнання (Master Minimum Equipment List–MMEL), повинні бути приведені у відповідність до ORO.MLR.105 Розділу 2 Додатку III до цих Авіаційних правил.

Будь-які зміни до MEL, що зазначені у абзаці першому цього підпункту для яких головний перелік мінімального обладнання (Master Minimum Equipment List–MMEL) не був встановлений, як частина експлуатаційних

даних, мають формуватись у відповідності з головним переліком мінімального обладнання (Master Minimum Equipment List–MMEL) прийнятого для уповноваженого органу.

Article IXa

Підготовка членів льотного та кабінного екіпажів

Експлуатант повинен забезпечити, щоб члени льотного та кабінного екіпажів, які вже залучені до експлуатації та пройшли навчання відповідно до підчастин FC та CC Додатку III до цих Авіаційних правил, яке не включало обов'язкові елементи впроваджені експлуатаційними даними, повинні виконати додаткову підготовку, що включає ці обов'язкові елементи на протязі не більше 2 років після застосування цих Авіаційних правил.

Article IXb

Аналіз

Уповноважений орган має проводити постійний аналіз ефективності дії правил визначення робочого часу та відпочинку, який може включати данні наукових експертиз та ґрунтується на оперативних даних, зібраних за підтримки експлуатантів, на довгостроковій основі після дати застосування цих Авіаційних правил.

Аналіз повинен щонайменше враховувати наступне:

- (a) робочий час понад 13 годин у найбільш сприятливі години дня;
- (b) робочий час понад 10 годин у менш сприятливі години дня;
- (c) робочий час членів екіпажу у невідомому акліматизаційному режимі понад 11 годин;
- (d) робочий час при виконанні великої кількості секторів (понад 6);
- (e) чергування в режимі очікування дзвінка чи перебування в резерві з наступним виконанням польотів;

(f) несприятливий розклад.