

ПРАВИЛА
сертифікації експлуатантів, що здійснюють
експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків)
з метою виконання комерційних транспортних
перевезень згідно з вимогами OPS 1

{ У тексті Правил слова "Державна авіаційна адміністрація України" та "Державна авіаадміністрація" у всіх відмінках замінені словами "Державна авіаційна служба України" та "Державна авіаслужба України" у відповідних відмінках згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

I. Загальні положення

1.1. Ці Правила регулюють застосування вимог OPS 1 в Україні при сертифікації експлуатантів та подальшому нагляді за ними з метою забезпечення необхідних стандартів безпеки авіації.

1.2. Ці Правила поширюються на всіх експлуатантів цивільної авіації, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден - літаків (далі - ПС) з метою виконання комерційних транспортних перевезень, які зареєстровані на території України як юридичні особи, незалежно від форми власності і є обов'язковими для них, а також на експлуатантів, що використовують літаки з комерційною метою (надання медичної допомоги тощо), крім авіаційних робіт.

1.3. У цих Правилах терміни вживаються у такому значенні:

авіаційна безпека - захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів;

авіаційна діяльність - діяльність фізичних та юридичних осіб, яка спрямована на створення умов та використання повітряного простору за допомогою ПС;

авіаційний перевізник (авіаперевізник) - юридична або фізична особа - підприємець, уповноважена здійснювати повітряні перевезення на підставі: ліцензії - у випадку українського авіаперевізника, що має сертифікат експлуатанта, виданий Державною авіаслужбою України, або відповідного документа компетентного органу іншої країни, який відповідає положенням міжнародних договорів, що є обов'язковими для України, - у випадку іноземного авіаперевізника;

авіаційний транспорт - вид транспорту, що є складовою частиною транспортної системи та використовується для перевезень ПС;

авіаційні роботи - польоти ПС, під час яких ПС використовується для виконання спеціалізованих видів робіт у таких галузях, як сільське господарство, фотографування, топографічне знімання, будівництво, нагляд та патрулювання, пошук і рятування, повітряна реклама, гасіння лісових пожеж та інше;

анулювання сертифіката експлуатанта - процедура в системі Державної авіаслужби України, яка фіксує визнання сертифіката експлуатанта недійсним;

вертикальне ешелонування - інтервал, який встановлюється між ПС у вертикальній площині для запобігання зіткненню;

вимоги OPS 1 - встановлені технічні вимоги й адміністративні процедури, що застосовуються до комерційних перевезень ПС (літаків);

відмова від сертифіката експлуатанта - офіційна процедура, за якою власник сертифіката експлуатанта за власним бажанням відмовляється від діяльності, зазначеної в сертифікаті експлуатанта;

встановлені вимоги - положення, викладені в інструкціях, керівництвах, нормах льотної придатності та інших нормативних документах, що регулюють експлуатацію цивільних ПС, рівень професійної

підготовки авіаційного персоналу, фінансово-економічну спроможність, розроблення, будівництво та експлуатацію авіаційної техніки, аеропортів і цивільних аеродромів, а також у правилах польотів, перевезень пасажирів, багажу, вантажу, пошти, використання авіації для виконання авіаційних робіт;

експлуатант - юридична або фізична особа - підприємець, що експлуатує ПС чи пропонує свої послуги в цій галузі;

експлуатаційні специфікації - юридичний документ, що є невід'ємною частиною сертифіката експлуатанта, в якому обумовлено права та обмеження щодо діяльності експлуатанта. Експлуатаційні специфікації використовуються для доповнення загальних положень сертифіката експлуатанта і не є чинними окремо від нього (експлуатаційні специфікації, на відміну від спеціальних експлуатаційних положень (далі - СЕП), обов'язково додаються до сертифіката експлуатанта під час його видачі);

забезпечення якості - усі заплановані систематичні дії, потрібні для створення достатньої впевненості в тому, що продукція чи послуга відповідатиме встановленим вимогам до якості;

заява про отримання (продовження строку дії) сертифіката - офіційне звернення заявника у відповідній формі до Державіаслужби України щодо одержання чи продовження строку дії сертифіката експлуатанта або внесення змін до експлуатаційних специфікацій та/або СЕП;

заявник - юридична або фізична особа - підприємець, яка подала заяву про отримання (продовження строку дії) сертифіката;

зональна навігація (RNAV) - метод навігації, що дає змогу ПС виконувати політ за будь-якою бажаною траєкторією в межах зони дії радіомаякових навігаційних засобів чи в межах, визначених можливостями автономних засобів або їх комбінацій;

інспектор - висококваліфікований працівник Державіаслужби України, якому надані відповідні повноваження з перевірки діяльності експлуатанта і який має відповідне посвідчення Державіаслужби України;

інспекторське розпорядження - письмова вимога працівника Державіаслужби України щодо усунення порушень вимог законодавчих та інших нормативно-правових актів у сфері безпеки польотів, що регулюють діяльність цивільної авіації України, яка є обов'язковою для виконання експлуатантами України;

категорія II ІСАО (CAT II) - точне заходження на посадку та посадка за приладами з відносною висотою прийняття рішення менше 60 м (200 футів), але не менше 30 м (100 футів) та при дальності видимості на злітно-посадковій смузі (далі - ЗПС) не менше 350 м;

категорія IIIA ІСАО (CAT IIIA) - точне заходження на посадку та посадка за приладами:

а) з відносною висотою прийняття рішення менше 30 м (100 футів) або без обмеження відносною висотою прийняття рішення;

б) з дальністю видимості на ЗПС не менше 200 м.

Категорія IIIB ІСАО (CAT IIIB) - точне заходження на посадку та посадка за приладами:

а) з відносною висотою прийняття рішення менше 15 м (50 футів) або без обмеження відносною висотою прийняття рішення;

б) з дальністю видимості на ЗПС менше 200 м, але не менше 50 м;

категорія IIIC ІСАО (CAT IIIC) - точне заходження на посадку та посадка за приладами без обмеження відносною висотою прийняття рішення та дальності видимості на ЗПС;

керівництво з експлуатації - документ, який розробляється експлуатантом для використання його персоналом, що здійснює організацію та виконання польотів, і містить інформацію стосовно політики, процедур та інструкцій експлуатанта;

лист самооцінки - документально оформлене підтвердження експлуатантом гарантії відповідності експлуатації повітряних суден установленим згідно із законодавством вимогам; { Пункт 1.3 розділу I доповнено новим абзацом двадцять дев'ятим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }

оренда без екіпажу (Dry lease) - оренда (лізинг) ПС, яке включається до сертифіката експлуатанта-орендаря та вноситься до державного реєстру країни, відповідальної за видачу сертифіката експлуатанта - орендаря ПС, або оренда (лізинг) ПС, яке включається до сертифіката експлуатанта-орендаря, але залишається в реєстрі країни, відповідальної за видачу сертифіката льотної придатності ПС орендодавця, при цьому між уповноваженими державними органами, відповідальними за видачу сертифіката експлуатанта ПС орендаря та орендодавця, укладається угода про визнання та підтримання льотної придатності такого ПС відповідно до умов Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (995_038);

оренда з екіпажем (Wet lease) - оренда (лізинг) ПС, яке залишається в сертифікаті експлуатанта орендодавця, в реєстрі країни, відповідальної за видачу сертифіката льотної придатності ПС орендодавця, а орендар використовує це ПС на умовах відповідної угоди, погодженої з Державіаслужбою України;

необхідні навігаційні характеристики (RNP) - показник точності дотримання навігаційних характеристик, необхідний для виконання польотів у межах установленого повітряного простору;

нерегулярне повітряне перевезення (чартерне) - повітряне перевезення, що здійснюється на підставі договору чартеру (фрахтування), за яким авіаперевізник надає фрахтівнику або фрахтівникам за плату визначену кількість місць або всю місткість ПС на один або декілька рейсів для перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, вказаних фрахтівником;

обслуговування повітряного руху - загальний термін, що означає у відповідних випадках польотно-інформаційне обслуговування, аварійне обслуговування, диспетчерське обслуговування повітряного руху (районне диспетчерське обслуговування, диспетчерське обслуговування підходу або аеродромне диспетчерське обслуговування);

оренда повітряного судна - засноване на договорі строкове платне користування ПС, потрібне орендареві для здійснення підприємницької та іншої діяльності;

основне місцезнаходження - адреса, за якою розташований основний адміністративний офіс, розміщується фінансове, експлуатаційне та технічне керівництво експлуатанта;

головний перелік мінімального обладнання (MMEL) - перелік, який складається розробником для конкретного типу ПС, що затверджується державою розробника і визначає компоненти обладнання, несправність одного або кількох з яких не перешкоджає початку польоту. В головному переліку мінімального обладнання можуть бути зазначені особливі експлуатаційні умови, обмеження або правила; { Абзац тридцять сьомий пункту 1.3 розділу I із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

перелік мінімального обладнання (MEL) - перелік, що передбачає експлуатацію ПС у певних умовах у разі відмови конкретного компонента обладнання, що складається експлуатантом відповідно до головного переліку мінімального обладнання для певного типу ПС; { Абзац тридцять восьмий пункту 1.3 розділу I із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

повітряне перевезення - перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється ПС на підставі відповідного договору повітряного перевезення;

повітряне судно - будь-який апарат, що підтримується в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

політ з комерційною метою - повітряне перевезення, яке здійснюється за плату або за наймом;

польоти підвищеної дальності (ETOPS) - польоти на літаках з двома двигунами за маршрутами, де час польоту на рекомендованій швидкості в разі відмови одного двигуна до найближчого запасного аеродрому, придатного для посадки, перевищує 60 хв.;

постійно діюча комісія з питань сертифікації експлуатанта - комісія Державіаслужби України, що призначається головою Державіаслужби України для підготовки та подання на затвердження голові Державіаслужби України рішень про видачу, припинення або анулювання дії сертифіката експлуатанта;

припинення дії сертифіката експлуатанта - офіційна процедура Державіаслужби України, яка фіксує тимчасове припинення дії сертифіката експлуатанта з правом відновлення його дії після усунення недоліків, що призвели до припинення;

сертифікат експлуатанта - юридичний документ, який видається згідно з цими Правилами та свідчить про те, що експлуатант відповідає вимогам Повітряного кодексу України (3393-17), цих Правил та рекомендаціям Міжнародної організації цивільної авіації;

сертифікація - офіційна оцінка та підтвердження повноважним органом з безпеки авіації того, що юридична або фізична особа - підприємець може виконувати покладені на неї обов'язки;

сертифікація експлуатанта - офіційна процедура перевірки здатності експлуатанта забезпечити відповідність устанавленим вимогам щодо забезпечення безпеки авіації;

система управління якістю - система управління для спрямування та контролювання діяльності експлуатанта стосовно якості;

спеціальне експлуатаційне положення - юридичний документ, де обумовлені права та обмеження щодо експлуатації ПС. СЕП додається до сертифіката експлуатанта для доповнення його загальних положень і не є чинним окремо без сертифіката експлуатанта;

{ Абзац п'ятдесятий пункту 1.3 розділу I виключено на підставі Наказу Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

цивільне повітряне судно - ПС, яке не належить до державних ПС;

якість - сукупність характеристик продукції або послуги, що стосуються її здатності задовольнити встановлені та передбачувані відповідно до її призначення потреби.

1.4. Скорочення:

АБ - авіаційна безпека.

АП - авіаційна подія.

АФТН - мережа авіаційного фіксованого електрозв'язку.

БП - безпека польотів.

КЕ - Керівництво з експлуатації.

КЛЕ - Керівництво з льотної експлуатації типу ПС.

МПЛ - міжнародні повітряні лінії.

ПАРЗП - пошукове та аварійно-рятувальне забезпечення польотів.

ПЕН - програма експлуатаційного нагляду.

ПС - повітряне судно.

СЕ - сертифікат експлуатанта.

СЕП - спеціальні експлуатаційні положення.

СУЯ - система управління якістю.

ТО - технічне обслуговування.

ЦА - цивільна авіація.

В-RNAV - базова зональна навігація.

CAT II - категорія II ICAO.

CAT IIIA - категорія IIIA ICAO.

CAT IIIB - категорія IIIB ICAO.

CAT IIIC - категорія IIIC ICAO.

ДН - відносна висота прийняття рішення.

ETOPS - польоти на літаках з двома двигунами за маршрутами, де час польоту на рекомендованій швидкості в разі відмови одного двигуна до найближчого запасного аеродрому, придатного для посадки, перевищує 60 хв.

ICAO - Міжнародна організація цивільної авіації.

LVTO - зліт в умовах зниженої видимості.

MEL - перелік мінімального обладнання.

MMEL - головний перелік мінімального обладнання. { Абзац двадцять сьомий пункту 1.4 розділу I із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }

MNPS - вимоги до мінімальних навігаційних характеристик.

OPS 1 - встановлені технічні вимоги й адміністративні процедури, що застосовуються до комерційних перевезень ПС (літаки).

PBN - навігація, що визначена за характеристиками.

RNAV - зональна навігація.

RNP - необхідні навігаційні характеристики.

RVR - дальність видимості на ЗПС.

RVSM - скорочений мінімум вертикального ешелонування.

II. Організація системи сертифікації та нагляду за діяльністю експлуатанта

2.1. Сертифікацію та нагляд за діяльністю експлуатантів здійснює Державіаслужба України шляхом запровадження системи сертифікації експлуатанта і видачі йому СЕ, а також системи постійного нагляду за діяльністю сертифікованих експлуатантів та вжиття заходів у разі недотримання ними сертифікаційних вимог.

2.2. Оперативне регулювання діяльності експлуатантів здійснюється шляхом видання Експлуатаційних директив, через які до відома експлуатантів доводяться рішення Державіаслужби України з питань експлуатаційних вимог щодо забезпечення БП, виконання яких є обов'язковим.

2.3. Впровадження системи сертифікації експлуатантів та подальший нагляд за ними дає змогу забезпечити захист громадських інтересів (пасажирів, споживачів), вплив на діяльність експлуатанта та контроль за її провадженням з метою забезпечення БП і АБ без посягання на його самостійність та пряму відповідальність за забезпечення безпеки авіації.

2.4. Оцінка готовності служб експлуатанта за напрямками діяльності здійснюється фахівцями Державіаслужби України, які мають відповідні повноваження.

2.5. Державіаслужба України та експлуатант згідно з чинним законодавством України є відповідальними за безпечне здійснення польотів.

2.6. Експлуатант повинен забезпечити:

- а) виконання всіх вимог, правил, положень, що регулюють діяльність ЦА;
- б) забезпечення БП та АБ;
- в) наявність усіх видів обов'язкового авіаційного страхування;
- г) високий рівень професійної підготовки, перепідготовки, кваліфікації авіаційного персоналу, який забезпечує безпеку авіації;
- г) наявність у підрозділах та службах експлуатанта чинних законодавчих та інших нормативно-правових актів та нормативних документів, що регламентують авіаційну діяльність в Україні;
- д) розроблення процедур, що потрібні для забезпечення безпеки авіації;
- е) своєчасність відрахувань до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність згідно з чинним законодавством України;
- є) виконання договірних зобов'язань;
- ж) контроль за виконанням тих видів забезпечення, що здійснюються на договірній основі;
- з) надання до Державіаслужби України достовірної інформації щодо своєї діяльності;
- и) забезпечення пожежної безпеки.

2.7. Безпосереднє забезпечення безпеки польотів покладається на експлуатанта.

2.8. Експлуатант, який подав до Державіаслужби України заяву про отримання СЕ, несе всі витрати, пов'язані з процедурами сертифікації та подальшого нагляду за експлуатантом з метою встановлення його відповідності вимогам цих Правил, відповідно до Повітряного кодексу України (3393-17).

2.9. Експлуатант, який подав заяву про отримання СЕ, сплачує відповідно до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28.09.93 N 819 (819-93-п) (із змінами), державні збори за другий рік дії СЕ не пізніше ніж протягом першого місяця такого року.

2.10. Державіаслужба України має право відкликати надане нею раніше погодження керівника та інших посадових осіб експлуатанта у випадку зниження рівня БП експлуатанта або порушення ними вимог чинного законодавства та нормативних документів, що регулюють діяльність ЦА.

2.11. Експлуатант у своїй діяльності повинен виконувати умови та обмеження, зазначені в СЕ, експлуатаційних специфікаціях та СЕП.

2.12. Дія СЕ, експлуатаційних специфікацій та СЕП (разом або частково) може бути припинена або анульована рішенням Державіаслужби України, якщо експлуатант порушить встановлені цими Правилами норми, вимоги або втратить змогу їх виконувати.

2.13. Оригінали СЕ, експлуатаційних специфікацій та СЕП зберігаються у керівника експлуатанта, який забезпечує їх наявність.

2.14. Копії СЕ зберігаються у головному офісі експлуатанта, у відповідних службах та на кожному ПС, а копії експлуатаційних специфікацій та СЕП - у відповідних службах та на кожному ПС.

2.15. Експлуатант повинен використовувати у своїй діяльності тільки оригінали або засвідчені належним чином копії СЕ, експлуатаційних специфікацій та СЕП.

2.16. Експлуатант повинен мати копію оформленої сертифікаційної справи з усіма змінами.

III. Отримання сертифіката експлуатанта

3.1. Під час сертифікації експлуатантів Державіаслужба України відповідно до своїх повноважень здійснює:

- а) отримання та реєстрацію листа про наміри на ім'я голови Державіаслужби України (у разі отримання СЕ);
- б) проведення попередньої зустрічі із заявником (у разі отримання СЕ);

- в) прийняття та реєстрацію заяви на ім'я голови Державіаслужби України;
- г) складання та погодження плану-графіка сертифікаційних робіт;
- г) попередній розгляд заяви та доданих до неї документів протягом двох місяців з дати їх отримання;
- д) оформлення акта попереднього розгляду заяви з письмовим повідомленням заявнику про недоліки, які виявлені під час попереднього оцінювання;
- е) отримання від експлуатанта документів, що свідчать про усунення недоліків, виявлених під час попереднього оцінювання заяви, та їх перевірка;
- є) проведення сертифікаційної перевірки;
- ж) оформлення акта за результатами сертифікаційної перевірки з повідомленням про виявлені недоліки;
- з) перевірка усунення заявником недоліків, виявлених при проведенні сертифікаційної перевірки (у разі необхідності);
- и) підготовка рішення про видачу/відмову у видачі сертифіката експлуатанта;
- і) оформлення СЕ, експлуатаційних специфікацій, СЕП та їх видача (або складена в письмовій формі вмотивована відмова у видачі СЕ).

3.2. У направленому до Державіаслужби України листі суб'єкта, який має намір розпочати господарську діяльність у сфері авіаційних перевезень, складеному у довільній формі та підписаному уповноваженими особами (далі - лист про наміри), зазначено:

- а) найменування, місцезнаходження, поштова адреса та банківські реквізити заявника;
- б) бізнес-план та підтвердження фінансової спроможності;
- в) документи, які підтверджують повноваження керівника;
- г) відомості про державну реєстрацію юридичної або фізичної особи - підприємця;
- г) відомості про командно-керівний склад заявника;
- д) плани, що стосуються виду та обсягу польотів;
- е) аеропорти базування та типи ПС (зазначити - власні або орендовані), які будуть використовуватись для виконання запланованих польотів;
- є) іншу інформацію, яку заявник вважає за необхідне надати.

Після отримання листа про наміри наказом Державіаслужби України призначається відповідальний за сертифікацію інспектор (далі - відповідальний інспектор (focal point)), який організовує проведення роз'яснювальної роботи із заявником, а також подальший процес сертифікації та нагляду за діяльністю експлуатанта.

Державіаслужба України протягом 10 робочих днів розглядає листа про наміри та приймає рішення, про яке письмово інформує заявника.

У разі отримання позитивного рішення заявник подає заяву про отримання (продовження строку дії) сертифіката експлуатанта згідно з вимогами OPS 1 (додаток 1)

3.3. Заява про отримання СЕ (далі - заява) подається до Державіаслужби України не пізніше ніж за три місяці до запланованого терміну початку польотів.

Заява та додані до неї відомості і документи згідно з переліком, наведеним у додатку 2, оформлені з дотриманням вимог, зазначених у додатку 3, після сплати відповідних державних зборів підлягають розгляду Державіаслужбою України.

Заява та документи до неї подаються до Державіаслужби України в оригіналі або у вигляді належним чином засвідчених копій і викладаються державною мовою. Посилання на назву документа виконується мовою оригіналу такого документа.

Усі заяви про отримання, продовження строку дії СЕ та зміни експлуатаційних специфікацій і СЕП повинні подаватись одночасно на паперових та електронних носіях. Підготовка та подання даних на електронних носіях здійснюються у форматі, визначеному Державіаслужбою України.

У разі відсутності повного комплексу документів, несплати державних зборів, невиконання вимог абзаців третього та четвертого цього пункту заява відхиляється.

Державіаслужба України повинна протягом 10 робочих днів повідомити заявника про прийняття або відхилення заяви.

У разі прийняття заяви відповідальний інспектор повідомляє заявника про порядок і процедури розгляду заяви та разом із заявником складає план-графік проведення сертифікаційних робіт. План-графік може бути відкоригований у процесі сертифікації заявника залежно від перебігу та строків виконання процедур сертифікації.

У разі відхилення заяви відповідальний інспектор письмово повідомляє заявника про причини, з яких заяву відхилено.

Відхилена заява, недоліки за якою не усунені протягом одного місяця з дня відхилення, анулюється.

Заявник може повторно подати заяву на загальних підставах.

3.4. Попередній розгляд заяви необхідний для виявлення будь-яких невідповідностей, які згодом можуть призвести до значних фінансових витрат експлуатанта на устаткування, споруди, персонал та впровадження заходів.

Попередній розгляд заяви проводиться із залученням спеціалістів Державіаслужби України з метою встановлення її відповідності або невідповідності вимогам чинного законодавства, нормативних документів, що регулюють діяльність ЦА.

У разі виявлення недоліків заявник має вжити заходів щодо їх усунення протягом двох місяців з дати отримання акта попередньої оцінки, інакше заява анулюється, кошти, витрачені на сплату державних зборів, не повертаються.

Під час попереднього розгляду заяви необхідно перевірити, що заявник:

а) володіє достатніми фінансовими ресурсами для забезпечення виконання перевезень;

{ Абзац шостий пункту 3.4 розділу III виключено на підставі Наказу Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

б) має відповідну управлінську та організаційну структуру, персонал, устаткування, споруди, документацію, будівлі, договори, необхідні для льотної, технічної експлуатації ПС і забезпечення процесу перевезень, а також:

достатню кількість льотних екіпажів для виконання запропонованих перевезень без порушення обмежень тривалості робочого часу;

план виконання польотів, який передбачає виконання оперативних і періодичних видів ТО ПС;

в) має у своєму розпорядженні ПС, придатні для виконання запропонованих перевезень;

г) визначив коло обов'язків і відповідальність керівного складу та основного виконавчого персоналу;

г) розробив бізнес-план на найближчі два роки та розробив і погодив з Державіаслужбою Україною для типів ПС, що плануються до експлуатації, MEL та KE;

д) має можливості для прийняття та виконання програми запобігання АП, забезпечення БП і АБ;

е) визначив відповідність кандидатур на посади керівного складу кваліфікаційним вимогам, перевірів відсутність у них порушень, які мають вплив на БП і АБ, та погодив їх персонально;

є) спроможний забезпечувати ТО та підтримання льотної придатності авіаційної техніки.

Під час попереднього розгляду заяви Державіаслужба України:

а) перевіряє стан системи управління якістю заявника;

б) оцінює працездатність та ефективність системи управління безпекою польотів заявника; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом сімнадцятим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

в) проводить оцінку запропонованої експлуатантом системи ведення виробничо-технічної документації;

г) з'ясовує, які демонстраційні або показові (технічні) польоти повинен виконати заявник і в якому обсязі;

{ Підпункт "г" пункту 3.4 розділу III із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

г) пояснює експлуатанту, який сертифікат буде йому виданий і які будуть встановлені обмеження;

д) повідомляє експлуатанта протягом 10 робочих днів після закінчення попереднього розгляду заяви про виявлені недоліки.

Експлуатант на етапі попереднього розгляду заяви повинен подати і отримати схвалення в Державіаслужбі України таких документів і керівництв: { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом двадцять другим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

лист самооцінки; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом двадцять третім згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

анкетні дані керівників із зазначенням кваліфікації та досвіду роботи в авіації; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом двадцять четвертим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

керівництво з льотної експлуатації повітряних суден; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом двадцять п'ятим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

керівництво з експлуатації; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом двадцять шостим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

- а) перелік мінімального обладнання (MEL); { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом двадцять сьомим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
 - б) перелік відхилень від конфігурації (CDL); { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом двадцять восьмим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
 - в) керівництво з маси і центрування (WBM); { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом двадцять дев'ятим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
 - г) керівництво щодо завантаження і обслуговування повітряного судна або керівництво з наземного обслуговування; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом тридцятим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
 - г) керівництва з навчання для членів льотного екіпажу, кабінного екіпажу, експлуатаційного персоналу і наземного персоналу; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом тридцять першим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
 - д) керівництво щодо роботи з небезпечними вантажами; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом тридцять другим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
 - е) картки з інформацією для пасажирів; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом тридцять третім згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
 - е) контрольний перелік процедури обшуку повітряного судна; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом тридцять четвертим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
 - ж) процедури керівництва, забезпечення та супроводу польотів; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом тридцять п'ятим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
 - керівництво з управління безпекою польотів (SMM); { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом тридцять шостим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
 - програма забезпечення авіаційної безпеки; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом тридцять сьомим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
 - план демонстрації аварійної евакуації; { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом тридцять восьмим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
 - план демонстраційних польотів. { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом тридцять дев'ятим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
- У листі самооцінки щодо кожного нормативно-правового акта або його розділу, який застосовується до запланованих експлуатантом польотів, слід дати короткий опис або посилання на керівництво чи інший документ. У кожному випадку такий опис або посилання повинні обумовлювати метод дотримання вимог, встановлених чинним законодавством. Якщо на дату подачі заяви про отримання (продовження строку дії) сертифіката метод дотримання остаточно не визначений, вказується строк, до якого буде представлена остаточно інформація. Цей документ допомагає інспекторській групі Державіаслужби України з'ясувати, в яких розділах керівництв, програм і процедур експлуатанта розглядаються відповідні нормативні вимоги. { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом сороковим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
- Усі керівництва повинні містити інформацію про процедури підготовки, контролю та розповсюдження кожного керівництва, способи внесення змін до керівництв, а також публікацію та розповсюдження поправок. { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом сорок першим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
- Керівництва слід належним чином переглядати і змінювати після введення нових вимог, видів польотів або обладнання. { Пункт 3.4 розділу III доповнено новим абзацом сорок другим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }
- Якщо за результатами попереднього розгляду заяви не виявлено недоліків або виявлені недоліки усунуто в установлені строки, Державіаслужба України повідомляє про це заявника і в погоджені з ним строки направляє інспекторів для проведення сертифікаційної перевірки.

3.5. Державіаслужба України направляє відповідального інспектора та інспекторів за напрямками діяльності для проведення сертифікаційної перевірки відповідності попередньо заявлених заявником відомостей та оцінки експлуатанта на здатність безпечно виконувати польоти.

Склад інспекторської групи, що направляється для проведення сертифікаційної перевірки, затверджується наказом Державіаслужби України.

Сертифікаційна перевірка виконується згідно з відповідною програмою, що затверджується наказом Державіаслужби України окремо для кожного експлуатанта.

Сертифікаційна перевірка експлуатанта має охоплювати всі аспекти його діяльності, особливу увагу слід звертати на забезпечення безпеки авіації.

Перевірці підлягають всі служби, підрозділи та представництва заявника в Україні та за кордоном з метою визначення відповідності вимогам нормативно-правових актів, кваліфікації та професійної підготовки персоналу заявника, наявності в достатній кількості приміщень, обладнання та засобів для вирішення поставлених завдань.

Заявник повинен продемонструвати вміння виконувати експлуатаційні процедури на землі та в повітрі.

Демонстрацією експлуатаційних процедур на землі та в повітрі заявник доводить Державіаслужбі України наявність адміністративних та експлуатаційних можливостей виконувати польоти на щоденній основі, включаючи виконання демонстраційних польотів за запропонованими маршрутами, підтвердження адекватності засобів, обладнання, експлуатаційних процедур та практики, а також компетентності адміністративного, льотного та наземного персоналу. Виконання демонстраційних процедур у повітрі може охоплювати будь-які аспекти спеціальних дозволів у експлуатаційних специфікаціях, які увійдуть до сертифіката експлуатанта після його видачі. Тренувальні та перегінні польоти, що виконуються під наглядом інспектора Державіаслужби України, можуть зараховуватися як демонстраційні польоти. { Абзац пункту 3.5 розділу III в редакції Наказу Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

При виконанні часткової демонстрації аварійної евакуації експлуатант повинен довести Державіаслужбі України наявність персоналу, процедур та обладнання для виконання аварійної евакуації на землі впродовж часу, встановленого планом демонстрації аварійної евакуації, який затверджується Державіаслужбою України. { Абзац пункту 3.5 розділу III в редакції Наказу Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

У випадках, коли експлуатант планує виконувати тривалі польоти над водною поверхнею, він повинен продемонструвати на землі здатність персоналу виконувати процедури аварійної евакуації в умовах вимушеної посадки на воду згідно із затвердженим планом демонстрації аварійної евакуації. { Абзац пункту 3.5 розділу III в редакції Наказу Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

За результатами сертифікаційної перевірки інспектори складають акти, в яких вказуються спеціальні дозволи і обмеження, наведені в пункті 4.5 додатка 1, які буде включено до СЕ, та виявлені недоліки з зазначенням їх категорій.

Недоліки, виявлені під час сертифікаційної перевірки, поділяються на такі категорії:

критичні - це недоліки, які мають безпосередній вплив на стан БП та АБ і потребують виконання експлуатантом негайних коригуючих дій. За наявності критичних недоліків інспектор може призупинити виконання польотів експлуатанта до усунення недоліків та прийняти рішення про винесення питання на розгляд постійно діючої сертифікаційної комісії;

суттєві - це недоліки, які можуть мати вплив на стан БП та АБ і потребують виконання експлуатантом коригуючих дій протягом встановленого інспектором строку. Суттєві недоліки перекваліфікуються в критичні у разі невиконання експлуатантом вимог інспектора або недотримання встановлених строків;

незначні - це недоліки, які не мають безпосереднього впливу на стан БП та АБ, але потребують коригуючих дій протягом встановленого інспектором строку. Незначні недоліки перекваліфікуються в суттєві у разі невиконання експлуатантом вимог інспектора або недотримання встановлених строків.

Відповідальний інспектор на підставі актів інспекторів, які проводили сертифікаційну перевірку, складає протягом 3 робочих днів після завершення перевірки Загальний акт сертифікаційної перевірки (далі - Загальний акт) та надає його на затвердження голові Державіаслужби України (або його заступнику у разі відсутності голови) у встановленому порядку.

Копія Загального акта після його затвердження в Державіаслужбі України надсилається заявнику.

Заявник протягом не більше ніж одного місяця з дня отримання копії Загального акта повинен усунути критичні та суттєві недоліки і надати до Державіаслужби України звіт про їх усунення.

Критичні та суттєві недоліки повинні бути усунені заявником до видачі СЕ.

Заявник повинен протягом трьох робочих днів після отримання копії Загального акта надати до Державіаслужби України на погодження план-графік усунення незначних недоліків.

Незначні недоліки не перешкоджають видачі СЕ, але повинні бути усунені в погоджені з Державіаслужбою України строки.

Після надання експлуатантом звіту про усунення недоліків відповідальний інспектор проводить перевірку вжитих експлуатантом заходів і складає акт перевірки усунення недоліків.

Якщо звіт про усунення критичних та суттєвих недоліків не надано до Державіаслужби України в місячний строк, то заява анулюється, кошти, витрачені на сплату державних зборів, не повертаються.

У разі анулювання заяви заявник може повторно подати заяву на загальних підставах у порядку, визначеному в пункті 3.1 цього розділу.

3.6. За результатами перевірок і оформлених належним чином документів голова Державіаслужби України (або його заступник у разі відсутності голови) за поданням відповідального інспектора приймає рішення щодо видачі СЕ.

Голова Державіаслужби України (або особа, яка ним уповноважена) підписує СЕ (додаток 4) (за558-10), експлуатаційні специфікації (додаток 5) та СЕП, які складаються з таких частин:

Частина А - Підготовка авіаційного персоналу (додаток 6) (за558-10);

Частина Е - Виконання перегінних польотів (додаток 7) (за558-10);

Частина Г - Виконання демонстраційних польотів (додаток 8) (за558-10).

При видачі СЕ до експлуатаційних специфікацій та СЕП вносяться тільки ПС, які мають чинні сертифікати льотної придатності. { Пункт 3.6 розділу III доповнено новим абзацом шостим згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

СЕ видається вперше на один рік. { Абзац сьомий пункту 3.6 розділу III в редакції Наказу Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

СЕ видається керівнику експлуатанта або особі, яка ним уповноважена.

Одержання СЕ дає експлуатанту право розпочати виконання польотів згідно з вимогами законодавства України, правилами та обмеженнями, що є в доданих до СЕ експлуатаційних специфікаціях і СЕП.

Після одержання СЕ експлуатант повинен отримати трилітерний умовний позивний ІКАО з правом власного його використання для виконання міжнародних польотів та оформити адресу АФТН. { Абзац десятий пункту 3.6 розділу III із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

СЕ, строк дії якого закінчився, експлуатаційні специфікації та всі СЕП до нього експлуатант зобов'язаний повернути до Державіаслужби України протягом тижня.

Повернутий СЕ, експлуатаційні специфікації та всі СЕП до нього долучаються до сертифікаційної справи щодо видачі цього сертифіката і зберігаються в архіві Державіаслужби України.

IV. Організація постійного нагляду за експлуатантами

4.1. Державіаслужба України згідно з Додатком 6 до Конвенції про Міжнародну організацію цивільної авіації (995_038, 995_655) впродовж міжсертифікаційного періоду здійснює за допомогою ПЕН нагляд за дотриманням експлуатантом вимог OPS 1 та вимог чинного законодавства та нормативних документів, що регулюють діяльність ЦА.

ПЕН регламентує проведення аудитів (перевірок), інспекційних перевірок, інспекцій перону та на маршруті експлуатанта з метою визначення його відповідності вимогам законодавчих та інших нормативно-правових актів, які діють в галузі ЦА.

ПЕН розробляється відповідальним інспектором із залученням фахівців Державіаслужби України за напрямками діяльності протягом двох місяців з дати видачі або дати продовження строку дії СЕ і після затвердження Державіаслужбою України надсилається експлуатанту для ознайомлення.

ПЕН повинна враховувати типи та кількість ПС, кількість персоналу, види та обсяги перевезень, рекомендації керівних документів ІКАО і передбачати перевірку всіх аспектів діяльності експлуатанта з метою забезпечення якісного нагляду.

ПЕН на наступний міжсертифікаційний період може бути затверджена тільки після успішного та повного виконання попередньої програми.

4.2. Аудити та інспекційні перевірки на відповідність вимогам всіх розділів OPS 1 та інших вимог чинного законодавства та нормативних документів, що регулюють діяльність ЦА, проводяться впродовж міжсертифікаційного періоду згідно з ПЕН відповідальним інспектором та іншими інспекторами Державіаслужби України і повинні бути завершені не пізніше ніж за два місяці до дати закінчення строку дії СЕ.

Аудити та інспекційні перевірки проводяться на основній базі експлуатанта і в усіх його структурних підрозділах, безпосередньо пов'язаних з виробництвом, експлуатацією і обслуговуванням ПС, забезпеченням та контролем польотів.

Аудити та інспекційні перевірки за кожним розділом OPS 1 та видом діяльності виконуються згідно з чек-листами, які заповнюються інспектором Державіаслужби України.

Недоліки щодо вимог OPS 1, які виявлені під час проведення аудиту поділяються на критичні, суттєві та незначні.

За результатами аудиту або інспекційної перевірки інспектор протягом трьох робочих днів з дати їх проведення інформує експлуатанта про виявлені недоліки із зазначенням їх категорій та термінів усунення.

Після усунення недоліків експлуатант повинен надати інспектору звіт про їх усунення та в разі потреби підтвердні документи. Інспектор має право перевірити достовірність наданих відомостей.

4.3. Інспекційна перевірка на маршруті проводиться для оцінки відповідності сертифікаційним вимогам стану та обладнання ПС експлуатанта, екіпажів, наземного обслуговування і виконання експлуатаційних процедур.

Перевірки на маршруті проводяться інспектором Державіаслужби України після погодження з експлуатантом типу ПС, маршруту та інших аспектів перевірки. Для проведення перевірки на маршруті інспектор розміщується в кабіні екіпажу ПС, не займаючи робочого місця, або в пасажирському салоні. Під час перевірки на маршруті інспектору забороняється виконувати будь-які інші види перевірок.

За результатами перевірки на маршруті інспектор складає акт, в якому фіксує виявлені недоліки. Зміст недоліків, їх категорії та терміни усунення зазначаються в інспекторському розпорядженні (додаток 9).

Інспектор має право призупиняти виконання польотів ПС до усунення критичних недоліків.

Після проведення перевірки інспектор ознайомлює командира ПС з актом перевірки під підпис з наданням йому копій акта та інспекторського розпорядження.

Експлуатант повинен усунути всі недоліки, які містяться в інспекторському розпорядженні, та надати інспектору в установлені терміни звіт про їх усунення і, на вимогу інспектора, підтвердні документи щодо їх усунення. Інспектор має право перевірити факт усунення недоліків шляхом проведення позапланової перевірки.

4.4. Інспекційні перевірки ПС на пероні проводяться на аеродромах відправлення, транзиту, призначення або тимчасового базування без попереднього повідомлення експлуатанта.

Перевірка на пероні включає в себе вибірккову перевірку ПС і екіпажів експлуатанта для оцінки відповідності сертифікаційним вимогам ПС, екіпажів, наземного обслуговування та виконання експлуатаційних процедур персоналом експлуатанта.

Зміст виявлених під час перевірки недоліків, їх категорії та терміни усунення зазначаються інспектором в інспекторському розпорядженні.

Інспектор має право призупиняти виліт ПС до усунення недоліків, які впливають на БП та визначені в акті як критичні.

Після проведення перевірки інспектор ознайомлює командира ПС з актом перевірки під підпис з наданням йому копій акта та інспекторського розпорядження.

Експлуатант повинен усунути всі недоліки, які містяться в інспекторському розпорядженні, та надати інспектору в установлені терміни звіт про усунення недоліків і, на вимогу інспектора, підтвердні документи щодо їх усунення. Інспектор також має право перевірити усунення недоліків шляхом проведення позапланової перевірки.

4.5. З метою підтримання рівня БП та АБ, розслідування АП, у випадку неповідомлення Державіаслужби України про АП та проведення профілактики АП Державіаслужбою України проводяться позапланові перевірки.

Позапланова перевірка призначається наказом Державіаслужби України, яким затверджується програма перевірки. До програми, яка підписується начальником управління інспекції Державіаслужби України, включаються заходи перевірки залежно від причини її проведення.

Результати перевірки оформлюються актом позапланової перевірки, в якому обов'язково зазначаються висновок та рекомендації щодо усунення недоліків і терміни їх усунення.

Копія акта позапланової перевірки надається в установленому порядку експлуатанту для усунення недоліків, а оригінал - до Державіаслужби України для контролю виконання і зберігання в сертифікаційній справі експлуатанта.

V. Продовження строку дії СЕ, внесення змін до експлуатаційних специфікацій та СЕП, припинення дії СЕ та його анулювання

5.1. Рішення про продовження строку дії СЕ приймається головою Державіаслужби України (або його заступником у разі відсутності голови) за поданням відповідального інспектора на підставі заяви

експлуатанта про продовження строку дії СЕ та результатів виконання ПЕН.

5.2. Експлуатант повинен надати заяву про продовження строку дії СЕ (додаток 1), документи, що додаються до заяви (додаток 2), та сплатити державні збори не пізніше ніж за два місяці до закінчення строку дії СЕ. До заяви включаються тільки ті спеціальні дозволи, які було перевірено під час аудитів та інспекторських перевірок.

5.3. Строк дії СЕ може бути продовжений не більше ніж на два роки за умови усунення всіх критичних та суттєвих недоліків, виявлених під час проведення аудитів та інспекційних перевірок у міжсертифікаційний період.

5.4. За наявності критичних або суттєвих недоліків, які не усунено за один місяць до закінчення строку дії СЕ, питання щодо продовження строку дії СЕ виноситься на розгляд постійно діючої комісії з питань сертифікації експлуатантів.

5.5. Відповідальний інспектор на підставі матеріалів проведених аудитів, інспекторських перевірок та звітів про усунення критичних і суттєвих недоліків складає Загальний акт і надає його на затвердження голові Державіаслужби України у встановленому порядку.

5.6. Голова Державіаслужби України (або його заступник у разі відсутності голови), має право продовжити строк дії СЕ до двох місяців для завершення виконання ПЕН та усунення всіх критичних і суттєвих недоліків, виявлених під час проведення аудитів та інспекційних перевірок у міжсертифікаційний період.

5.7. Заява про внесення змін до умов експлуатації, що передбачає:

а) освоєння експлуатантом нових типів ПС;

б) виконання міжнародних польотів;

в) зміну аеропорту базування;

г) оренду ПС іноземної реєстрації;

г) отримання спеціальних дозволів,

подається до Державіаслужби України не пізніше ніж за тридцять днів до планованого терміну початку польотів у нових експлуатаційних умовах. До заяви додаються зміни до чинного бізнес-плану експлуатанта.

У решті випадків заяви про внесення змін до умов експлуатації подаються не пізніше ніж за п'ять робочих днів до планованого терміну початку польотів у нових експлуатаційних умовах.

5.8. Для внесення змін до експлуатаційних специфікацій та/або будь-яких СЕП експлуатант повинен подати до Державіаслужби України заяву про зміну експлуатаційних специфікацій (додаток 10) та/або СЕП СЕ (додатки 11, 12, 13) і документи відповідно до переліку, який наведено в заяві.

5.9. У разі відсутності повного комплексу документів, перелік яких наведений у заяві про зміну експлуатаційних специфікацій та/або СЕП, та несплати відповідних державних зборів заява відхиляється.

5.10. Якщо експлуатаційні специфікації змінюються внаслідок передання ПС в оренду, то експлуатант-орендар подає заяву та документи щодо включення ПС до свого СЕ згідно з додатком 9, а експлуатант, до сертифіката якого включено таке ПС, одночасно подає заяву та документи щодо виключення ПС зі свого СЕ згідно з додатком 9. Змінені експлуатаційні специфікації оформлюються експлуатанту-орендарю та експлуатанту-орендодавцю одночасно.

5.11. ПС одночасно можуть зазначатися тільки в одному СЕ.

5.12. При продовженні строку дії СЕ і внесенні змін до експлуатаційних специфікацій та СЕП до експлуатаційних специфікацій та СЕП вносяться тільки ПС, які мають чинні сертифікати льотної придатності.

{ Розділ V доповнено новим пунктом 5.12 згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

5.13. Заява про зміну експлуатаційних специфікацій та СЕП розглядається протягом десяти робочих днів з дня її одержання. Якщо відомості, що містяться в заяві, не відповідають вимогам цих Правил або

якщо потрібно провести додаткову перевірку, строк розгляду заяви може бути продовжений не більше ніж на десять робочих днів з дати одержання недостатніх відомостей або проведення перевірки.

5.14. Державіаслужба України визначає необхідність проведення попередньої інспекції та демонстрації експлуатаційних процедур на землі та в повітрі в разі зміни експлуатаційних специфікацій та СЕП.

{ Пункт 5.14 розділу V в редакції Наказу Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

5.15. Якщо недоліки, виявлені Державіаслужбою України під час розгляду заяви, не усунено в місячний строк, то заява анулюється.

5.16. Після закінчення перевірки й оформлення всіх потрібних документів та документів за результатами сертифікаційної перевірки голова Державіаслужби України (або його заступник у разі відсутності голови), приймає рішення про внесення змін до експлуатаційних специфікацій та/або СЕП і підписує їх.

5.17. Голова Державіаслужби України (або його заступник у разі відсутності голови) має право припинити дію СЕ, експлуатаційних специфікацій та СЕП до нього повністю або частково у разі:

а) невиконання вимог чинного законодавства України та нормативних документів, що регулюють діяльність ЦА;

б) невиконання польотів протягом більше ніж трьох місяців;

в) припинення або анулювання сертифіката схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності відповідно до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 10 лютого 2012 року N 85 (з0333-12), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 28 лютого 2012 року за N 333/20646 (далі - Part-M);

{ Підпункт "в" пункту 5.17 розділу V в редакції Наказу Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

г) відсутності в авіакомпанії протягом десяти днів відповідальних керівників, кандидатури яких повинні бути погоджені Державіаслужбою України;

г) виявлення порушень, які впливають на БП та АБ;

д) виявлення порушень умов, на підставі яких Державіаслужбою України видані СЕ, експлуатаційні специфікації, СЕП чи інші документи;

е) недотримання вимог, зазначених у розділі VI цих Правил;

є) порушення норм та обмежень, зазначених в експлуатаційно-технічній документації;

ж) безпідставного перешкоджання експлуатантом в проведенні аудитів та інспекцій;

з) надання до Державіаслужби України недостовірної інформації щодо забезпечення БП;

и) припинення дії договорів, на підставі яких видано СЕ;

і) порушення вимог АБ;

ї) наявності заборгованості із страхових платежів за договорами з обов'язкового авіаційного страхування.

5.18. У разі припинення дії СЕ він втрачає чинність. Для відновлення його дії необхідно проведення інспекції. Якщо недоліки, що призвели до припинення дії СЕ, не усунено в місячний строк, то відновлення його дії провадиться на загальних засадах у порядку, визначеному в пункті 3.1 розділу III цих Правил.

5.19. Рішення про відновлення дії СЕ приймає голова Державіаслужби України (або його заступник у разі відсутності голови) на підставі висновків акта інспекційної перевірки.

5.20. Якщо протягом більше ніж трьох місяців у експлуатанта відсутні ПС, що мають сертифікати льотної придатності, одного з типів ПС, що експлуатуються, цей тип ПС виключається із СЕ.

5.21. Повторне внесення виключеного із СЕ типу ПС здійснюється за процедурою включення нового типу ПС.

5.22. Голова Державіаслужби України (або його заступник у разі відсутності голови) має право анулювати СЕ у разі, якщо:

а) юридична особа припинила своє існування (незалежно від причин такого припинення);

б) юридична особа відмовилася від СЕ;

- в) ухвалено рішення суду про припинення юридичної особи або про задоволення позову шляхом накладання арешту на майно юридичної особи;
- г) експлуатант впродовж трьох місяців з дати закінчення строку дії СЕ не подав заяви про продовження строку його дії;
- г) експлуатант впродовж трьох місяців з дати припинення дії СЕ не подав до Державіаслужби України звіт про усунення невідповідностей, які стали причиною припинення дії СЕ;
- д) дія СЕ неодноразово припинялася упродовж двох попередніх міжсертифікаційних періодів.

5.23. Якщо чинність СЕ припинено або він анульований, то експлуатант у триденний строк здає СЕ, експлуатаційні специфікації та всі СЕП до Державіаслужби України.

5.24. Рішення про припинення дії СЕ, його анулювання та відновлення затверджується наказом Державіаслужби України.

VI. Вимоги до експлуатанта

6.1. Основне місцезнаходження експлуатанта має бути в Україні.

6.2. Експлуатант повинен відповідати вимогам OPS 1, які застосовуються згідно з наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 21.02.2006 N 137 (з0245-06), зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 07.03.2006 за N 245/12119, та іншим вимогам чинного законодавства України та нормативних документів, що регулюють діяльність ЦА.

6.3. Експлуатант повинен мати достатню фінансово-економічну базу для забезпечення безпеки авіації, підтримання льотної придатності ПС, утримання та забезпечення необхідного персоналу, забезпечення фінансових зобов'язань за всіма договорами обов'язкового страхування з урахуванням можливого періоду роботи зі збитками. Виконання польотів ПС без чинних страхових полісів (сертифікатів) забороняється.

6.4. Експлуатант, який виконує регулярні пасажирські перевезення, повинен постійно мати в своєму СЕ не менше ніж два ПС, придатні для виконання комерційних транспортних перевезень, - власні або на підставі договору про оренду (не менше ніж три роки), які мають чинні сертифікати льотної придатності. В окремих випадках - у разі розірвання або закінчення строку дії договорів оренди, пошкодження ПС, в інших випадках втрати льотної придатності ПС - СЕ може містити тільки одне ПС з чинним сертифікатом льотної придатності, але протягом не більше ніж трьох місяців.

{ Пункт 6.4 розділу VI із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

{ Пункт 6.5 розділу VI виключено на підставі Наказу Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

6.5. Експлуатант повинен мати служби, що укомплектовані згідно зі штатним розписом фахівцями, які мають відповідну спеціальну підготовку, необхідну для виконання технологічних процесів виробничої діяльності в галузі льотної та технічної експлуатації, забезпечення та контролю за виконанням польотів ПС і здійснення повітряних перевезень.

6.6. Інші види забезпечень можуть здійснюватись як безпосередньо експлуатантом, так і за договорами, що укладені з юридичними особами, які мають право на таке забезпечення і володіють відповідним сертифікатом, виданим Державіаслужбою України.

6.7. Отримання аеронавігаційної, метеорологічної та іншої інформації може забезпечуватися на договірних засадах тільки зі сертифікованими Державіаслужбою України організаціями або організаціями, сертифікат яких схвалений Державіаслужбою України.

6.8. З числа представників керівного складу експлуатант повинен призначити осіб, відповідальних за ведення сертифікаційних справ, зберігання сертифікаційних документів та зв'язок з відповідними службами Державіаслужби України.

6.9. Експлуатанту необхідно організувати ПАРЗП власними силами або на договірних підставах.

6.10. Експлуатант повинен забезпечити підтримання відповідного рівня АБ власними силами або на договірних засадах і мати у своїй структурі заступника керівника з АБ, на якого покладено функції з організації та контролю забезпечення АБ.

6.11. Експлуатант повинен щоденно надавати до Державіаслужби України інформацію про місцезнаходження та плани виконання польотів ПС, які включено до СЕ, яка містить такі відомості:
експлуатант;
тип, реєстраційний номер ПС;
країна та аеропорт (місцезнаходження);
факт польотів за минулу добу, характер вантажу;
план польотів на наступну добу, характер вантажу.

6.12. Експлуатант має забезпечити використання схвалених Державіаслужбою України інформаційних технологій та програмного забезпечення під час робіт, що впливають на БП та АБ.

6.13. У разі отримання експлуатантом сертифіката схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності відповідно до підчастини G розділу A Part-M (z0333-12) вимоги частини M OPS 1 не застосовуються.

{ Пункт 6.13 розділу VI в редакції Наказу Міністерства інфраструктури N 728 (z1763-13) від 26.09.2013 }

6.14. Експлуатант повинен інформувати Державіаслужбу України про:
АП та інциденти - згідно з Правилами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні, затвердженими наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13.12.2005 N 943 (z1588-05), зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 29.12.2005 за N 1588/11868;
передумови до актів незаконного втручання та про самі акти - невідкладно;
наліт кожного ПС - раз на квартал;
у тижневий строк надавати інформацію про:
а) плани здійснення нових регулярних та чартерних авіаційних перевезень;
б) зміну майнових відносин за договорами, на підставі яких видано СЕ;
в) зміни в керівному складі, погодженому Державіаслужбою України;
г) зміну договорів, на підставі яких видано СЕ, експлуатаційні специфікації та СЕП;
г) зміни в структурі управління;
д) зміни в установчих документах;
е) зміни компонування ПС, які проведені.

VII. Оренда (лізинг) повітряних суден

7.1. ПС повинно бути включено до експлуатаційних специфікацій експлуатанта, який його орендує. У цьому випадку в разі подання заяви про отримання СЕ до неї додаються копії відповідних договорів про оренду, а видачу СЕ здійснюють з урахуванням істотних умов оренди ПС.

7.2. Оренда іноземних ПС (оренда ПС, зареєстрованих в одній державі експлуатантами іншої держави) має суттєві особливості, пов'язані з потребою чітко визначити, яка зі сторін (орендодавець або орендар) несе відповідальність за безпеку експлуатації, підготовку персоналу та льотну придатність ПС. У договорі оренди слід визначити обов'язки сторін та правила держав, що застосовуються.

7.3. Розмежування повноважень щодо забезпечення БП, АБ, підготовки персоналу та підтримання льотної придатності зазначається у відповідній угоді між авіаційними повноважними органами держав орендаря та орендодавця.

7.4. Договори оренди між юридичними особами України та іноземної держави повинні відповідати чинному законодавству України, міжурядовим договорам (угодам) про повітряне сполучення, положенням Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (995_038), пов'язаним з нею додаткам та мають бути обов'язково розглянуті в Державіаслужбі України на відповідність вимогам чинного законодавства України в частині БП та АБ.

7.5. У разі передачі ПС ЦА України в оренду експлуатанту іншої держави такі ПС не виключаються з реєстру цивільних ПС України, якщо закони країни орендаря не вимагають цього. У такому випадку між уповноваженими представниками органів державної влади, які відповідають за ЦА держави реєстрації ПС та експлуатанта, може бути укладено угоду про розподіл відповідальності за БП та підтримання льотної придатності відповідно до статті 83 bis Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (995_038, 995_040).

7.6. У випадку якщо між уповноваженими представниками органів державної влади, укладено угоду про розподіл відповідальності відповідно до статті 83 bis Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (995_038, 995_040), Державіаслужба України проводить оцінку можливостей держави, де експлуатується ПС, виконувати функції та завдання в рамках статті 83 bis. Належним чином засвідчена копія угоди повинна зберігатися на борту ПС.

7.7. У договорі про оренду ПС визначаються зобов'язання сторін щодо обов'язкового авіаційного страхування ПС, екіпажу та іншого авіаційного персоналу; відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам, пасажиром, багажу та вантажу.

7.8. З метою забезпечення БП та АБ Державіаслужба України дає дозвіл на виліт українських ПС за межі України для провадження діяльності за договором оренди або лізингу після розгляду цього договору.

7.9. Використання ПС за договорами оренди ПС з екіпажем (Wet lease) здійснюється для виключення випадків зриву запланованих експлуатантом внутрішніх, міжнародних польотів.
{ Пункт 7.9 розділу VII із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

7.10. У випадку оренди ПС, зареєстрованого в іншій державі, експлуатантами України без екіпажу (Dry lease) експлуатантом ПС виступає орендар, що підтверджується включенням такого ПС до СЕ відповідно до цих Правил.

ПС повинно бути включено до експлуатаційних специфікацій експлуатанта, який його орендує. У цьому випадку в разі подання заяви про отримання СЕ одночасно слід надати відповідним чином засвідчені копії договорів про оренду, а видачу СЕ здійснюють з урахуванням істотних умов оренди ПС.

Орендоване ПС без екіпажу експлуатується відповідно до експлуатаційно-технічної документації, КЕ, Керівництва з технічного обслуговування, умов і обмежень, що містяться в експлуатаційних специфікаціях СЕ-орендаря.

ПС, яке зареєстроване в іноземній державі, у разі продажу або передання в оренду експлуатанту України повинно бути допущено до експлуатації відповідно до чинного законодавства України.

Зміни до КЕ і Керівництва з технічного обслуговування орендаря до початку експлуатації орендованого ПС повинні бути погоджені з Державіаслужбою України.

Програма ТО, а також організація, відповідальна за ТО орендованого ПС, повинні бути погоджені з Державіаслужбою України.

Під час вирішення питання про включення орендованих ПС без екіпажу необхідно визначитися щодо розподілу обов'язків і відповідальності між державою реєстрації і державою орендаря відповідно до положень статті 83 bis Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (995_038, 995_040) шляхом укладення відповідної двосторонньої угоди та визнання документа іноземної держави про придатність цивільного ПС до польотів відповідно до Повітряного кодексу України (3393-17) та чинних авіаційних правил.

Експлуатант повинен гарантувати, що:

а) ПС експлуатуватиметься відповідно до авіаційних правил України, визначених у Повітряному кодексі України (3393-17), а також вимог, правил та норм держави реєстрації, керівництв та інструкцій експлуатанта і цих Правил;

б) у договорі про оренду або лізинг буде передбачено витрати на сертифікацію іноземного ПС за нормами льотної придатності, чинними в Україні, якщо Україна не визнала норм льотної придатності, розроблених іншою державою, а також витрати на інспектування відповідно до цих Правил - як на землі, так і в польоті - за рахунок орендодавця або орендаря, у тому числі витрати на підготовку авіаційного персоналу Державіаслужби України в разі делегування Україні повноважень щодо підтримання льотної придатності згідно з угодою.

ПС, що використовується за договором оренди ПС без екіпажу, може бути передано орендарем у встановленому чинним законодавством порядку в оренду без екіпажу іншому експлуатанту за

наявності письмового дозволу власника та (або) орендодавця на суборенду (зазначений дозвіл може бути вказаний у договорі про оренду) і за згодою Державіаслужби України.

7.11. У випадку оренди ПС, зареєстрованого в іншій державі, експлуатантами України з екіпажем (Wet lease) іноземний експлуатант, який передає в користування експлуатанту України ПС з екіпажем, є експлуатантом ПС і несе відповідальність за виконання вимог міжнародних правил щодо забезпечення БП і АБ.

Орендоване ПС з екіпажем експлуатується відповідно до експлуатаційно-технічної документації, КЕ і Експозиції з управління підтриманням льотної придатності (САМЕ), умов і обмежень, що містяться в експлуатаційних специфікаціях та СЕП СЕ-орендодавця.

Експлуатант України повинен пересвідчитися (за допомогою аудиту, перевірки документів тощо з наступним наданням результатів цих перевірок до Державіаслужби України) в тому, що:

а) експлуатант - орендодавець ПС є власником СЕ, виданого державою - членом ІКАО, і має право на виконання транспортних комерційних авіаперевезень;

б) ПС має стандартний сертифікат льотної придатності, виданий згідно з Додатком 8 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (995_038, 995_655);

в) вимоги і стандарти щодо забезпечення безпеки льотної й технічної експлуатації ПС та АБ, яких дотримується експлуатант-орендодавець, відповідають вимогам міжнародних стандартів;

г) документи, видані уповноваженим органом держави експлуатанта-орендодавця, які повинні подаватися до Державіаслужби України, мають англomовний переклад.

Дозвіл на експлуатацію орендованого ПС може бути виданий, якщо Державіаслужба України пересвідчиться (у разі потреби, шляхом проведення відповідної перевірки орендодавця) в тому, що іноземний експлуатант, згідно із сертифікатом якого здійснюватиметься експлуатація ПС, відповідає всім вимогам міжнародних стандартів щодо забезпечення БП, АБ та технічної експлуатації.

За умови проходження всіх необхідних процедур і погоджень Державіаслужба України надає експлуатанту України лист про надання дозволу на використання орендованих ПС (authorization letter).

У разі звернення за дозволом експлуатант, що орендує ПС, зареєстроване в іноземній державі, повинен подати:

а) відомості про тип ПС та його серійний номер;

б) дані про найменування та адресу зареєстрованого власника (орендодавця) ПС;

в) копію реєстраційного посвідчення ПС;

г) копію посвідчення про придатність до польотів цивільних ПС;

г) копію договору оренди ПС;

д) копії страхових полісів (сертифікатів) відповідальності за шкоду, заподіяну третім особам та пасажиром;

е) дані про членів екіпажів ПС та копії їх свідоцтв (сертифікатів).

Під час розгляду договору оренди ПС перевіряються зобов'язання сторін договору на предмет достатності їх для забезпечення безпечної експлуатації ПС. Зокрема, слід звернути увагу на зобов'язання сторін з таких питань:

а) видача свідоцтва (сертифіката) члену льотного екіпажу;

б) підготовка членів екіпажу;

в) льотна придатність ПС та виконання ТО;

г) диспетчерське обслуговування та ОПР;

г) графік роботи льотного екіпажу та членів екіпажу;

д) наявність договору про ТО;

е) наявність документації для льотної та технічної експлуатації;

е) наявність технічних засобів, обладнання, пристроїв, спеціалістів та лабораторій для ТО ПС і обслуговування пасажирів;

ж) забезпечення АБ;

з) розподіл обов'язків щодо обов'язкового авіаційного страхування ЦА.

7.12. У разі оренди ПС, зареєстрованого в Україні, експлуатантами інших держав експлуатант повинен надати копію відповідного договору до Державіаслужби України з метою його перевірки на відповідність вимогам чинного законодавства в частині БП та АБ.

У договорі оренди, крім вимог, які визначені законодавством України, повинні бути передбачені:

а) права та умови здійснення інспекторськими органами країни реєстрації ПС і країни експлуатанта контролю за дотриманням вимог, правил і норм експлуатації ПС, наявністю свідоцтв (сертифікатів) та відповідних допусків (тип ПС, міжнародні польоти, експлуатаційні мінімуми тощо) у членів екіпажу й авіаційних спеціалістів, які здійснюють експлуатацію ПС;

б) витрати на проведення інспектування експлуатанта як на землі, так і в польоті;

в) обов'язкове інформування Державіаслужби України про використання орендованих ПС орендодавцем;

г) залучення лідируючого тієї країни, де виконуються польоти на місцевих повітряних лініях, якщо є потреба;

г) обов'язки сторін щодо забезпечення АБ.

У разі виявлення порушень орендарем вимог цих Правил вживаються заходи, передбачені цими Правилами, а якщо орендар не в змозі буде їх виконувати, то вживаються заходи, передбачені чинним законодавством України, і вноситься пропозиція голові Державіаслужби України та орендарю (орендодавцю) про припинення договору оренди.

Відповідальність за безпечну експлуатацію переданих в оренду ПС без екіпажів обумовлюється в договорі оренди, який повинен відповідати стандартам та рекомендаціям ІСАО і законодавству обох держав.

До початку експлуатації ПС орендар повинен підтвердити наявність свідоцтв (сертифікатів) на експлуатацію ПС у членів екіпажу та авіаційних спеціалістів, які забезпечують технічну експлуатацію ПС, і наявність відповідного обладнання.

Державіаслужба України має провести перевірку експлуатаційних можливостей іноземного експлуатанта.

7.13. У випадку оренди ПС, зареєстрованого в Україні, експлуатантами України без екіпажу (Dry lease) експлуатантом ПС, виступає орендар, що підтверджується включенням такого ПС до СЕ відповідно до цих Правил.

ПС повинно бути включено до експлуатаційних специфікацій експлуатанта, який його орендує. У цьому випадку у разі подання звернення про отримання СЕ до нього слід додати копії відповідних договорів про оренду, а видача СЕ здійснюється з урахуванням істотних умов оренди ПС.

У разі передачі ПС його виключають із експлуатаційних специфікацій СЕ-орендодавця та включають до експлуатаційних специфікацій СЕ-орендаря в порядку, визначеному в пунктах 5.7-5.15 розділу V цих Правил.

Орендоване ПС без екіпажу експлуатується відповідно до експлуатаційно-технічної документації, КЕ, Керівництва з технічного обслуговування, умов й обмежень, що містяться в експлуатаційних специфікаціях СЕ-орендаря.

Зміни до КЕ і Керівництва з технічного обслуговування орендаря до початку експлуатації орендованого ПС повинні бути погоджені з Державіаслужбою України.

Програма ТО, а також організація, відповідальна за ТО орендованого ПС, повинні бути погоджені з Державіаслужбою України.

ПС, що використовується за договором оренди ПС без екіпажу, може бути передано орендарем у встановленому чинним законодавством порядку в оренду без екіпажу іншому експлуатанту за наявності письмового дозволу власника та (або) орендодавця на суборенду (зазначений дозвіл може бути вказаний у договорі оренди).

7.14. У випадку оренди ПС, зареєстрованого в Україні, експлуатантами України з екіпажем (Wet lease) експлуатант, який надає в оренду ПС, є експлуатантом ПС і несе відповідальність за забезпечення БП і АБ.

Орендоване ПС з екіпажем експлуатується відповідно до вимог законодавства України, експлуатаційно-технічної документації, КЕ і Керівництва з технічного обслуговування, умов і обмежень, що містяться в експлуатаційних специфікаціях СЕ-орендодавця.

За умови проходження всіх необхідних процедур і погоджень Державіаслужба України надає орендарю ПС лист про надання дозволу на використання орендованих ПС (authorization letter).

У разі звернення за дозволом експлуатант, що орендує ПС з екіпажем, повинен подати до Державіаслужби України:

- а) відомості про тип ПС та його серійний номер;
 - б) копію реєстраційного посвідчення ПС;
 - в) копію посвідчення про придатність до польотів цивільних ПС;
 - г) копію договору про оренду ПС;
 - г) копії страхових полісів (сертифікатів) ПС; екіпажу та іншого авіаційного персоналу;
- відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам, пасажиром, багажу та вантажу;
- д) відомості про членів екіпажу ПС;
- у договорі оренди ПС з екіпажем вказати:
- а) відомості щодо обмеження на маршрутах та аеродромах;
 - б) відомості щодо підготовки екіпажів;
 - в) відомості щодо відповідальності за забезпечення БП та АБ;

г) відомості щодо забезпечення льотної придатності ПС і виконання оперативного та періодичного обслуговування;

г) відомості щодо комерційного завантаження ПС;

д) відомості щодо обов'язкового авіаційного страхування.

Додаток 1
до Правил сертифікації
експлуатантів, що здійснюють
експлуатацію цивільних
повітряних суден (літаків)
з метою виконання
комерційних транспортних
перевезень згідно
з вимогами OPS 1

Голові Державіаслужби України
01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14

ЗАЯВА
про отримання (продовження строку дії)
сертифіката експлуатанта згідно з вимогами OPS 1

1. Відомості про заявника

1.1. Зареєстроване найменування заявника українською мовою _____

1.2. Зареєстроване найменування заявника англійською мовою _____
1.3. Комерційне найменування українською мовою (якщо воно відрізняється від зареєстрованого) _____
1.4. Комерційне найменування англійською мовою (якщо воно відрізняється від зареєстрованого) _____
1.5. Номер СЕ _____ Дата видачі (дата останнього продовження строку дії) СЕ _____
1.6. Місцезнаходження _____
1.7. Поштова адреса _____
1.8. Код ІСАО _____
1.9. Код ІАТА _____
1.10. Телеграфна адреса АФТН _____
1.11. Телекс/телетайп _____
1.12. Телефон/факс _____
1.13. Адреса електронної пошти (e-mail) _____
1.14. Аеродроми базування _____

2. Причина подання заяви

(отримання/ продовження строку дії СЕ)

3. Дані про організацію діяльності заявника

3.1. Організаційна структура (може бути викладено в додатку).

3.2. Найменування та місцезнаходження структурних підрозділів

3.3. Прізвище та місце проживання осіб, які мають право підпису фінансових документів

3.4. Відомості про представництва заявника (може бути викладено в додатку).

3.5. Інші відомості.

4. Відомості про льотну діяльність

4.1. Екіпажі

Відомості про кожного із членів льотних екіпажів додаються.

4.1.1. Екіпажі підтримують рівень професійної підготовки в _____ за договором від _____ N _____. (найменування навчальної організації)

4.1.2. Медичне (передпольотне та інше) забезпечення польотів виконується відповідною службою _____ за (найменування організації) договором від _____ N _____.
--

4.2. Управління повітряним рухом у районі аеродрому базування здійснюється _____ за договором (найменування організації) від _____ N _____.
--

4.3. Екіпажі заявника для підготовки та виконання польотів у межах України та за її межами забезпечуються:

4.3.1. Аеронавігаційною документацією за договором з _____ від _____ N _____.
(найменування організації)

4.3.2. Метеоінформацією-АМСЦ _____ розряду аеропорту _____ за договором від _____ N _____.
--

4.4. Керівний склад заявника

N	Посада	Прізвище, ініціали, ім'я, по батькові, на батькові, про керівних	Номер і дата наказу (кваліфікації)	Освіта (навчальний заклад, спеціальність, дата закінчення)	Спеціальна освіта (навчальний заклад, спеціальність, дата закінчення)
1	2	3	4	5	6
8	9				7

* У графі 8 застосовуються такі позначення:
D1 - за правилами візуального польоту тільки вдень;
D2 - за правилами візуального польоту тільки вдень та вночі;
D3 - інші обмеження, які встановлюються
Державіаслужбою України.

** У графі 9 застосовуються такі позначення:
а) експлуатація повітряного судна в умовах зниженої видимості:
E1 - CAT II (вказати RVR в метрах у ДН у футах);
E2 - CAT IIIA (вказати RVR в метрах у ДН у футах);
E3 - CAT IIIB (вказати RVR в метрах у ДН у футах);
E4 - CAT IIIC;
б) інші дозволи:
E5 - LVTO (вказати RVR в метрах);
E6 - MNPS (вказати райони польотів за специфікацією ICAO);
E7 - ETOPS (вказати тип двигунів/дистанцію в милях/пороговий час);
E8 - RNAV (вказати значення RNAV);
E9 - RVSM;
E10 - RNP;
E11 - небезпечні вантажі.

**Відомості про повітряні судна,
що перебувають на балансі заявника**

Таблиця 1.1

N з/п	Тип ПС	Державний та реєстраційний знаки, серійний номер	Держава реєстрації, номер реєстраційного посвідчення	Стан ПС	Балансова вартість ПС	Місцезнаходження ПС
1	2	3	4	5	6	7
Орендовані повітряні судна						

Таблиця 1.2

N з/п	Тип ПС	Державний та реєстраційний знаки, серійний номер	Орендодавець	Договір		
1	2	3	4	номер	дата	термін дії
<div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; gap: 100px;"> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 150px;"></div> <div>(дата)</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; gap: 100px; margin-top: 10px;"> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 150px;"></div> <div>М.П.</div> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 150px;"></div> <div>(підпис посадової особи)</div> </div>						

4.6. Дані про організацію виконання технічного обслуговування повітряних суден

Таблиця 2

N	Типи ПС,	Найменування організацій, які виконують:
---	----------	--

з/п	авіаційних двигунів, допоміжних силових установок	оперативні види ТО	періодичні види ТО	поточний ремонт	капітальний ремонт
	1	2	3	4	5

Примітки:

1. У разі якщо організація виконує роботи для заявника за договором, слід (крім найменування організації) зазначити дату та номер договору.
2. Якщо договір є субпідрядним, то слід вказати назву субпідрядника, дату та номер договору.

(дата)
М.П. _____
(підпис посадової особи)
4.7. Забезпечення нормативно-технічною та експлуатаційною документацією здійснюється _____
(найменування організації, підприємства)
за договором від _____ N _____.
4.8. Відповідальним за забезпечення підтримання льотної придатності є _____
(прізвище особи/найменування організації)

5. Категорії та умови польотів, що передбачаються

5.1. Види польотів (непотрібне закреслити):

- а) пасажирські - А1;
- б) вантажні - А2;
- в) медична допомога - А3.

5.2. Регулярність польотів:

- а) регулярні (із зазначенням маршрутів);
- б) нерегулярні.

5.3. Регіони польотів:

- а) у межах України;
- б) міжнародні польоти (за межами України із зазначенням регіонів/країн).

6. Організація перевезення в аеропортах

Здійнюється відповідно до вимог законодавства України та нормативних документів, які регламентують організацію перевезення пасажирів, багажу та вантажу, за договором з _____
від _____ N _____.
(найменування аеропорту)

7. Митний, паспортний та санітарний контроль

Митний, паспортний та санітарно-епідеміологічний контроль здійснюється в аеропорту _____
(найменування аеропорту)
відповідно до нормативно-правових актів.
Пункти митного, паспортного та санітарно-епідеміологічного контролю працюють за регламентом роботи аеропорту за погодженням

зі службами, які виконують зазначені контрольні функції.

8. Пошукове та аварійно-рятувальне забезпечення

Здійснюється службою пошуково-рятувального забезпечення польотів. Викладено в документі про організацію пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів в авіапідприємстві.

9. Заходи щодо запобігання актам незаконного втручання

Розроблені на основі законодавства, яке діє в Україні, заходи здійснюються персоналом та відповідними службами аеропортів _____

(найменування аеропортів)
за договорами від _____ N _____.
Об'єкти, обладнання, приміщення та персонал служби підготовлені відповідно до нормативно-правових актів і правил Управління АБ Державіаслужби України.

10. Заявник має достатньо коштів для:

- а) придбання та утримання в справному технічному стані всіх ПС, потрібних технічних засобів та обладнання;
- б) виконання всіх умов договорів (контрактів) з відповідним авіаційним персоналом;
- в) забезпечення здійснення повітряних перевезень та/або авіаційних робіт на початковому етапі;
- г) підтримання кваліфікації авіаційного персоналу згідно зі встановленими вимогами.

11. Забезпечення страхування

Згідно з чинним законодавством України застраховані: ПС, члени екіпажу ПС та інший авіаційний персонал; відповідальність за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошті, вантажу, третім особам (копії договорів страхування та полісів (сертифікатів) додаються).

12. Інші відомості, які заявник вважає за необхідне повідомити додатково

13. Бажана дата початку експлуатації _____

14. Заявник гарантує виконання всіх вищезазначених заходів для забезпечення безпеки авіації.

15. Заявник зобов'язується

15.1. Не здійснювати діяльності, крім указаної в СЕ, доданих до нього експлуатаційних специфікаціях та СЕП, без сертифікації змін до СЕ.

15.2. Надавати право та забезпечувати умови роботи інспекторам органів державного регулювання ЦА країни реєстрації ПС та країни реєстрації експлуатанта для контролю організації, забезпечення та виконання польотів, додержання вимог, правил та норм експлуатації ПС, контролю стану ПС.

15.3. Фінансувати здійснення діяльності із сертифікації, інспектування, розслідування АП та інцидентів, а також за можливості підготовку інспектора(ів) Державіаслужби України для експлуатації даного типу ПС.

15.4. Протягом не більше ніж семи днів інформувати Державіаслужбу України про зміни в документації, поданій у заявці на отримання СЕ.

16. До заяви додаються:

документи згідно з додатком _____

Я, _____,
(повна назва посади керівника експлуатанта,
який подає заявку на сертифікацію)

засвідчую, що вказана в цій заяві та доданих до неї документах інформація є достовірною _____
(підпис заявника)

М.П. _____
(дата)

ПЕРЕЛІК
документів, що додаються до заяви
про сертифікацію експлуатанта

N з/п	НАЗВА ДОКУМЕНТА
	Засновницькі документи
1.	Заява.
2.	Копія Статуту (нотаріально посвідчена).
3.	Копія засновницького договору (нотаріально посвідчена).
4.	Копія свідоцтва про реєстрацію юридичної або фізичної особи підприємця (нотаріально посвідчена).
5.	Копія свідоцтва України на знак для товарів і послуг (за наявності).
6.	Організаційна структура експлуатанта.
7.	Бізнес-план з копіями відповідних договорів.
	Документи з організації льотної роботи
8.	Керівництво з експлуатації.
9.	Програма із забезпечення БП та запобігання АП.
10.	Аналіз стану безпеки польотів у міжсертифікаційний період (у разі продовження строку дії сертифіката).
	Загальні документи
11.	Копія сертифіката базового аеродрому або еквівалентного документа.
12.	Організація пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів.
13.	Зразки документів з перевезення.
14.	Акт(и) приймання-передання ПС (може подаватись безпосередньо перед видачею СЕ).
15.	Лист самооцінки.
16.	Копії сертифікатів льотної придатності ПС (у разі продовження строку дії СЕ).
17.	Копії реєстраційних посвідчень ПС (у разі продовження строку дії СЕ) або сповіщень про надання державного і реєстраційного знаків ПС (при отриманні СЕ).

Документи з авіаційної безпеки

- | |
|--|
| 18. Програма забезпечення АБ. |
| 19. Наказ про призначення особи, відповідальної за |

- організацію АБ.
20. Сертифікат про підготовку з АБ відповідальної особи.
21. Посадова інструкція відповідальної особи.
22. Договір з аеродромом (аеропортом) базування про забезпечення АБ (за потреби).
23. Програма контролю якості з АБ.

Документи з медичного забезпечення

24. Договір про медичне забезпечення.
25. Копія наказу про призначення лікаря, відповідального за медичне забезпечення, або копія договору між авіаційним лікарем та експлуатантом.
26. Копія сертифікатів щодо підготовки лікаря з авіаційної медицини.
27. Копія ліцензії Міністерства охорони здоров'я України на медичну практику (для лікаря, який не працює в медичному закладі ЦА, має ліцензію на медичну практику і пройшов акредитацію в установленому законодавством порядку).

Копії договорів

28. Договір про оренду ПС.
29. Договір про надання послуг з метеорологічного забезпечення.
30. Договір про надання місць стоянок ПС.
31. Договір з Державним підприємством обслуговування повітряного руху України на ОНР.
32. Договір про забезпечення документами аеронавігаційної інформації.
33. Договір про виконання робіт з професійної підготовки авіаційних фахівців.
34. Договір обов'язкового страхування членів екіпажу ПС та іншого авіаційного персоналу, договір обов'язкового страхування ПС і копії відповідних страхових полісів (сертифікатів).
35. Договір обов'язкового страхування відповідальності експлуатанта ПС за шкоду, заподіяну третім особам, та відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошти, вантажу, і копія відповідного страхового поліса (сертифіката).
36. Договір про ПРЗП.
37. Договір про розшифрування засобів об'єктивного контролю.
38. Інші договори (за потреби).

{ Додаток 2 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

Додаток 3
до Правил сертифікації
експлуатантів, що здійснюють
експлуатацію цивільних
повітряних суден (літаків)
з метою виконання
комерційних транспортних
перевезень згідно
з вимогами OPS 1

ВИМОГИ
до оформлення матеріалів
на одержання сертифіката експлуатанта

1. Документи комплектуються за розділами відповідно до переліку документів, що додаються до заяви про отримання сертифіката експлуатанта, брошуруються у папку розміром не більше ніж 29x32/8 см. До теки з документами додається тека-швидкозшивач.

2. Сторінки кожного розділу нумеруються. Кількість сторінок кожного документа, а також загальна кількість сторінок зазначаються у переліку під час подання заяви.

3. Документи затверджуються та підписуються уповноваженими на це посадовими особами, їх заступниками або особами, які виконують їхні обов'язки. На кожному документі вказуються посада та прізвище особи, яка підписує документ. Документи, що мають підписи з позначками "/", "за" та без прізвища і посади осіб, які підписалися, до розгляду не приймаються.

4. Документи з підчистками, рукописними або машинописними виправленнями, не засвідченими підписом та печаткою, до розгляду не приймаються.

5. Підпис керівника організації, відповідальної за поданий документ, скріплюється печаткою зазначеної організації.

6. Копії договорів (з додатками) прошнуровуються та засвідчуються підписом і печаткою заявника.

Додаток 4
до Правил сертифікації
експлуатантів, що здійснюють
експлуатацію цивільних
повітряних суден (літаків)
з метою виконання
комерційних транспортних
перевезень згідно
з вимогами OPS 1

(за558-10)

{ Зміни до Додатку 4 див. у Наказі Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

Додаток 5
до Правил сертифікації
експлуатантів, що здійснюють
експлуатацію цивільних
повітряних суден (літаків)
з метою виконання
комерційних транспортних
перевезень згідно
з вимогами OPS 1

(за558-10)

Додаток 6
до Правил сертифікації
експлуатантів, що здійснюють
експлуатацію цивільних
повітряних суден (літаків)
з метою виконання
комерційних транспортних
перевезень згідно

з вимогами OPS 1

(за558-10)

{ Зміни до Додатку 6 див. у Наказі Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

Додаток 7
до Правил сертифікації
експлуатантів, що здійснюють
експлуатацію цивільних
повітряних суден (літаків)
з метою виконання
комерційних транспортних
перевезень згідно
з вимогами OPS 1

(за558-10)

{ Зміни до Додатку 7 див. у Наказі Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

Додаток 8
до Правил сертифікації
експлуатантів, що здійснюють
експлуатацію цивільних
повітряних суден (літаків)
з метою виконання
комерційних транспортних
перевезень згідно
з вимогами OPS 1

(за558-10)

{ Зміни до Додатку 8 див. у Наказі Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

Додаток 9
до Правил сертифікації
експлуатантів, що здійснюють
експлуатацію цивільних
повітряних суден (літаків)
з метою виконання
комерційних транспортних
перевезень згідно
з вимогами OPS 1

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

ІНСПЕКТОРСЬКЕ РОЗПОРЯДЖЕННЯ N _____

до акта інспекції (аудиту) _____ серія _____ N _____
 від _____ " _____ " 20____ року

N з/п	Виявлені недоліки / Зауваження	Термін усунення
(П.І.В інспектора)		(підпис)

Додаток 10
 до Правил сертифікації
 експлуатантів, що здійснюють
 експлуатацію цивільних
 повітряних суден (літаків)
 з метою виконання
 комерційних транспортних
 перевезень згідно
 з вимогами OPS 1

Заступнику голови Державіаслужби України			
01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14			
ЗАЯВА N _____			
Прошу змінити експлуатаційні специфікації сертифіката експлуатанта N _____ експлуатанта _____			
Причина подання заяви (непотрібне закреслити)			
Включення ПС до сертифіката	Продовження терміну дії експлуатаційних специфікацій	Виключення ПС із сертифіката	Зміна видів експлуатації
Зміна районів польотів	Зміна спеціальних обмежень	Зміна спеціальних дозволів	Зміна максимальної маси ПС (злітної, комерційної) та пасажиромісткості
Місцезнаходження експлуатанта			

Контактні телефони _____	Факс _____	E-mail _____
До заяви додаються такі документи:		
N з/п	Назва документа	
1	Копія договору про оренду ПС	
2	Дані про ПС (доповнення до таблиці 1)	
3	Копія страхового поліса на ПС	
4	Копія страхового поліса відповідальності перед третіми особами	
5	Копія страхового поліса відповідальності за шкоду, заподіяну пасажирам, багажу та вантажу	
6	Копія реєстраційного посвідчення ПС або сповіщення про надання державного і реєстраційного знаків ПС	
7	Акт(и) приймання-передання ПС (може надаватись безпосередньо перед видачею експлуатаційних специфікацій)	

{ Пункт 8 виключено на підставі Наказу Міністерства інфраструктури N 728
(z1763-13) від 26.09.2013 } |-----+-----|

8	Чинні експлуатаційні специфікації (у разі зміни)	
Додаткові документи (у разі освоєння нового типу ПС, зміни обмежень, зміни видів експлуатації)		
1	Зміни в штатній структурі	
2	Доповнення до експозиції з управління підтриманням льотної придатності (CAME) та програма з ТО ПС експлуатанта (за потреби)	
3	Доповнення до КЕ	
4	Зразки документів з перевезення (пасажирів чи вантажу)	
5	Копія договору на базування	
6	Відомості про кожного члена льотного екіпажу та їх підготовку до польотів на новому типі ПС	
Додаткові документи (у разі зміни спеціальних дозволів, отримання дозволу на виконання міжнародних польотів)		
1	Документи, які підтверджують підготовку льотного персоналу та наявність відповідного обладнання ПС, необхідного для виконання міжнародних польотів та польотів за спеціальними дозволами	
2	Доповнення до КЕ	
Я, _____,		
(П.І.Б. керівника експлуатанта)		
засвідчую, що інформація, яка міститься в заяві та доданих до неї документах, є точною і правильною.		
" ____ "	_____ 20__ року	_____
		(підпис)

П.І.Б., підпис особи, яка подала заяву |

П.І.Б., підпис особи, яка прийняла заяву|

{ Додаток 10 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства
інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

Додаток 11
до Правил сертифікації
експлуатантів, що здійснюють
експлуатацію цивільних
повітряних суден (літаків)
з метою виконання
комерційних транспортних
перевезень згідно
з вимогами OPS 1

Заступнику голови Державіаслужби України|

01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14

ЗАЯВА N _____

Прошу видати спеціальне експлуатаційне положення
(СЕР частина А) сертифіката експлуатанта N _____
експлуатанта _____

Місцезнаходження експлуатанта _____

Контактні телефони _____ Факс _____ E-mail _____

До заяви додаються такі документи:

N з/п	Назва документа
-------	-----------------

1	Програми курсів
---	-----------------

2	Іспитові тести
---	----------------

3	Дані про інструкторсько-викладацький склад
---	--

4	Дані про екзаменаторів
---	------------------------

5	Зразки облікової документації
---	-------------------------------

6	Копії договорів з організаціями, задіяними в підготовці (за необхідності)
---	--

Я, _____,
(П.І.Б. керівника експлуатанта)

засвідчую, що інформація, яка міститься в заяві та доданих до неї
документах, є точною і правильною.

(підпис)

" " _____ 20 _____ року

П.І.Б., підпис особи, яка подала заяву |

П.І.Б., підпис особи, яка прийняла заяву|

{ Додаток 11 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства
інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

Додаток 12
до Правил сертифікації
експлуатантів, що здійснюють
експлуатацію цивільних
повітряних суден (літаків)
з метою виконання
комерційних транспортних
перевезень згідно
з вимогами OPS 1

Заступнику голови Державіаслужби України|

01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14

ЗАЯВА N _____

Прошу видати спеціальне експлуатаційне положення
(СЕР частина Е) сертифіката експлуатанта N _____
експлуатанта

Місцезнаходження експлуатанта _____

Контактні телефони _____ Факс _____ E-mail _____

До заяви додаються такі документи:

N з/п| Назва документа

1 |Акт технічного стану ПС

2 |Маршрут перельоту

3 |Склад екіпажу

4 |Сертифікаційні дані членів екіпажу

5 |Копія поліса страхування ПС

6 |Копія поліса страхування членів екіпажу ПС та іншого авіаційного
персоналу

7 |Копія поліса страхування відповідальності за шкоду, заподіяну третім
особам

8 |Інженерно-штурманський розрахунок

Додаткові документи (в разі перегону після ремонту,
модифікації, усунення пошкоджень)

1 |Перелік робіт з усунення невідповідностей, що виконані на ПС

2	Витяг з формуляра про виконаний ремонт
Я, _____, (П.І.Б. керівника експлуатанта)	
засвідчую, що інформація, яка міститься в заяві та доданих до неї документах, є точною і правильною.	
"__" _____ 20__ року	_____ (підпис)
П.І.Б., підпис особи, яка подала заяву	
П.І.Б., підпис особи, яка прийняла заяву	

{ Додаток 12 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }

Додаток 13
до Правил сертифікації
експлуатантів, що здійснюють
експлуатацію цивільних
повітряних суден (літаків)
з метою виконання
комерційних транспортних
перевезень згідно
з вимогами OPS 1

Заступнику голови Державіаслужби України	
01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14	
ЗАЯВА N _____	
Прошу видати спеціальне експлуатаційне положення (СЕП частина G) сертифіката експлуатанта N експлуатанта _____	
Місцезнаходження експлуатанта _____	
Контактні телефони _____ Факс _____ E-mail _____	
До заяви додаються такі документи:	
N з/п	Назва документа
1	Акт технічного стану ПС
2	Маршрут польоту
3	Склад екіпажу
4	Сертифікаційні дані членів екіпажу
5	Перелік робіт, що виконані на ПС
6	Запрошення на виставку

7	Копія поліса страхування ПС
8	Копія поліса страхування членів екіпажу ПС та іншого авіаційного персоналу
9	Копія поліса страхування відповідальності за шкоду, заподіяну третім особам
<p>Я, _____, (П.І.Б. керівника експлуатанта)</p> <p>засвідчую, що інформація, яка міститься в заяві та доданих до неї документах, є точною і правильною.</p> <p>"__" _____ 20__ року _____ (підпис)</p>	
<p>П.І.Б., підпис особи, яка подала заяву </p>	
<p>П.І.Б., підпис особи, яка прийняла заяву </p>	

{ Додаток 13 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 728 (з1763-13) від 26.09.2013 }