

Додаток III  
до Авіаційних правил України  
«Технічні вимоги та адміністративні  
процедури щодо льотної  
експлуатації» (пункт 1 розділу I)

## ДОДАТОК III

### ОРГАНІЗАЦІЙНІ ВИМОГИ ЩОДО ПОВІТРЯНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЧАСТИНА-ORO (Part-ORO) (з доповненням)

ORO.GEN.005 Межі

Цей Додаток встановлює вимоги до експлуатантів, що здійснюють:

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

## ПІДЧАСТИНА GEN

### ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

#### РОЗДІЛ 1

## Загальні положення

## ORO.GEN.105 Уповноважений орган

Для потреб цього Додатка III (Part-ORO), повинен бути призначений уповноважений орган, здійснюючий нагляд за експлуатантами, що підлягають сертифікації або подали заявку або надано схвалення на спеціалізовану експлуатацію, для експлуатантів, основне місце діяльності яких є в Україні.

## ORO.GEN.110 Відповідальність експлуатанта

(a) Експлуатант відповідальний за експлуатацію ПС відповідно до Доповнення I до цих Авіаційних правил, а також згідно з застосовними вимогами цього Додатка III (Part-ORO) та сертифіката експлуатанта (АОС) або схвалення на спеціалізовану експлуатацію (SPO схвалення) або заявки.

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

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

(d) Експлуатант повинен забезпечити щоб обладнання його ПС та кваліфікація його екіпажів відповідали вимогам району та типу експлуатації.

(e) Експлуатант повинен забезпечити, щоб увесь призначений персонал, або безпосередньо залучений до наземної та льотної експлуатації є належним чином проінструктований, продемонстрував здатність виконувати свої конкретні обов'язки, а також є попереджений про свою відповідальність та ставлення до виконання обов'язків з експлуатації в цілому.

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

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

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

(i) Для забезпечення безпеки польотів експлуатант повинен встановлювати процедури планування польотів на основі льотно-технічних характеристик ПС, інших експлуатаційних обмежень та очікуваних умов на

маршруті слідування та на аеродромах чи місцях експлуатації. Ці процедури повинні бути включені до складу керівництва з експлуатації.

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

(k) Незважаючи на положення ORO.GEN.110(j), експлуатанти повинні гарантувати, що льотний екіпаж пройшов відповідну програму підготовки чи брифінг для можливості розпізнавання незадекларованих небезпечних вантажів, що перевозяться пасажирями чи як вантаж, які виконують комерційні перевезення на наступних ПС:

(1) планерів;

(2) повітряних куль;

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

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

### ORO.GEN.115 Подання заявки на отримання АОС

(a) Заявка на отримання сертифіката експлуатанта (або внесення зміни до вже існуючого сертифіката) подається в порядку, встановленому уповноваженим органом відповідно до цих Авіаційних правил.

(b) Заявники, які отримують сертифікат вперше, повинні надати уповноваженому органу документацію, яка демонструє як вони будуть відповідати вимогам цих Авіаційних правил. Така документація повинна включати процедури, які відображають, яким чином будуть впроваджуватися та доводитися до відома уповноваженого органу зміни, які не вимагають попереднього схвалення.

### ORO.GEN.120 Методи відповідності

(a) Експлуатант може застосовувати альтернативні методи відповідності, прийняті уповноваженим органом, для встановлення відповідності цим Авіаційним правилам.

(b) Якщо експлуатант хоче задіяти альтернативні методи відповідності замість прийнятих методів відповідності (АМС), прийнятих уповноваженим органом відповідно до цих Авіаційних правил, він повинен надати уповноваженому органу повний опис альтернативних методів до їх впровадження. Цей опис повинен включати будь-які зміни до керівництв або процедур, а також відповідне оцінювання, яке показує відповідність такого метода цим Авіаційним правилам.

Експлуатант впроваджує альтернативні методи відповідності за умови попереднього схвалення уповноваженим органом та після отримання

повідомлення відповідно ARO.GEN.120(d) Додатка II (Part-ARO) цих Авіаційних правил.

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

(d) Якщо експлуатант, якому надається SPO схвалення, планує застосовувати альтернативні методи відповідності, він повинен виконати вимоги ORO.GEN.115(b) у випадку, якщо такі альтернативні методи впливають на стандартні експлуатаційні процедури, які є частиною повноваження, та вимоги ORO.GEN.120(c) для заявленої частини цієї організації і експлуатації.

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

Сертифікований експлуатант повинен відповідати межах та привілеям, визначених в експлуатаційних специфікаціях, які є додатком до сертифікату експлуатанта.

#### ORO.GEN.130 Зміни, що стосуються утримувача АОС

(a) Будь-які зміни, що впливають на:

(1) межі застосування сертифіката або експлуатаційні специфікації експлуатанта, або

(2) будь-які елементи системи управління експлуатанта відповідно до ORO.GEN.200(a)(1) та ORO.GEN.200(a)(2),

повинні отримати попереднє схвалення уповноваженого органу.

(b) Експлуатант повинен подати заявку і отримати схвалення уповноваженого органу для впровадження будь-яких змін, що вимагають попереднього схвалення відповідно до цих Авіаційних правил. Така заявка повинна бути подана до впровадження будь-яких змін для того, щоб уповноважений орган мав час переконатися у дотриманні вимог відповідно цих Авіаційних правил та змінити, за необхідності, сертифікат експлуатанта та пов'язаних умов схвалення, які додаються до нього.

Експлуатант повинен надати уповноваженому органу будь-яку документацію, яка стосується зміни.

Зміни повинні впроваджуватися тільки після отримання відповідного офіційного схвалення уповноваженого органу відповідно до ARO.GEN.330 Додатка II (Part-ARO) до цих Авіаційних правил.

Експлуатант повинен, на протязі таких змін, працювати на умовах встановлених уповноваженим органом, які застосовуються.

(c) Усі зміни, які не вимагають попереднього схвалення, повинні бути керовані та сповіщені уповноваженому органу згідно з процедурою, визначеною у порядку, затвердженому уповноваженим органом відповідно до ARO.GEN.310(c) Додатка II (Part-ARO) до цих Авіаційних правил.

#### ORO.GEN.135 Термін дії АОС

(a) Сертифікат експлуатанта має чинність, поки:

(1) експлуатант відповідає застосовним вимогам цих Авіаційних правил, з урахуванням положень щодо опрацювання недоліків відповідно до ORO.GEN.150;

(2) уповноваженому органу гарантується доступ до експлуатанта, відповідно до ORO.GEN.140, для визначення безперервного дотримання застосовних вимог цих Авіаційних правил;

(3) сертифікат не був призупинений або скасований.

(b) Після скасування або призупинення сертифікат повинен бути повернений до уповноваженого органу без затримки.

#### ORO.GEN.140 Доступ

(a) Для потреб визначення дотримання застосовних вимог цих Авіаційних правил, експлуатант повинен гарантувати надання доступу в будь-який час до будь-якого об'єкта, ПС, документів, записів, даних, процедур або будь-яких інших матеріалів щодо діяльності, яка підлягає сертифікації, SPO схваленню або яка заявлена, незалежно від наявності чи відсутності угоди, будь-якій уповноваженій особі одним з наступних компетентних органів:

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

(2) орган, який діє відповідно до ARO.GEN.300(d), ARO.GEN.300(e) або ARO.RAMP Додатка II (Part-ARO) до цих Авіаційних правил.

(b) Доступ до ПС згаданий у ORO.GEN.140(a) повинен, для САТ, включати можливість входу та перебування на борту ПС під час льотної експлуатації за виключенням випадку, коли командир приймає рішення,



стосовно кабіни екіпажу, відповідно до CAT.GEN.MPA.135 Додатка IV (Part-CAT) до цих Авіаційних правил в інтересах безпеки.

#### ORO.GEN.150 Недоліки

Після отримання сповіщення про недоліки експлуатант повинен:

(a) виявити першопричину невідповідності;

(b) визначити план коригувальних дій;

(c) продемонструвати успішне впровадження коригувальних дій уповноваженому органу у період погоджений з цим органом відповідно до ARO.GEN.350(d) Додатка II (Part-ARO) до цих Авіаційних правил.

#### ORO.GEN.155 Негайне реагування на проблеми безпеки

Експлуатант повинен запровадити:

(a) будь-які заходи безпеки, санкціоновані уповноваженим органом відповідно до ARO.GEN.135(c) Додатка II (Part-ARO) до цих Авіаційних правил; та

(b) будь-яку відповідну, обов'язкову інформацію щодо безпеки, яка видана уповноваженим органом, включаючи директиви льотної придатності.

#### ORO.GEN.160 Сповідання про події

(a) Експлуатант повинен повідомити уповноваженому органу, а також будь-яку іншу організацію, інформування якої вимагає законодавство, дані стосовно авіаційної події, серйозного інциденту та події відповідно до застосовних нормативно-правових актів цивільної авіації України.

(b) Без обмеження дії положень ORO.GEN.160(a), експлуатант повинен доповісти уповноваженому органу та організації-розробнику ПС про інциденти, несправності, технічні дефекти, що виходять за встановлені технічні обмеження або події, які б підкреслили неточну, неповну, або неоднозначну інформацію, що міститься у даних експлуатаційної придатності, виданих відповідно до застосовних нормативно-правових актів цивільної авіації України або інші обставини, які не відповідають правилам та ставлять або можуть поставити під загрозу безпечну експлуатацію ПС і ще не призвели до авіаційної події або серйозного інциденту.

(c) Доповіді, зазначені у ORO.GEN.160(a) та ORO.GEN.160(b), повинні подаватися у формі та у спосіб, які встановлюються уповноваженим органом та мають містити всю необхідну інформацію відому експлуатанту про обставини.

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

(e) Де це доречно, експлуатант повинен надати звіт із детальною інформацією про ті заходи, які він має намір вжити для запобігання подібних випадків у майбутньому, якомога швидше з моменту їх ідентифікації. Цей звіт повинен надаватись у формі та у порядку, встановленому уповноваженим органом.

## РОЗДІЛ 2

## УПРАВЛІННЯ

## ORO.GEN.200 Система управління

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

(1) чітко визначені межі відповідальності та підзвітності у структурі експлуатанта, включаючи пряму відповідальність відповідального керівника за безпеку;

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

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

(4) підтримку персональної підготовки та компетенції для виконання завдань;

(5) документацію усіх ключових процесів системи управління, включаючи процеси доведення до персоналу їх обов'язків та процедур внесення змін до цієї документації;

(6) функцію моніторингу відповідності експлуатантом застосовним вимогам. Моніторинг відповідності повинен включати систему зворотного зв'язку стосовно недоліків для відповідального керівника з метою ефективного впровадження коригувальних дій, за необхідності; та

(7) будь-які додаткові вимоги, які передбачені у Підчастинах цього Додатка III (Part-ORO) або інших застосовних Додатках чи Доповненнях до цих Авіаційних правил.

(b) Система управління повинна відповідати розміру експлуатанта, характеру та складності його діяльності, враховуючи загрози та пов'язані з ними ризики в цій діяльності.

#### ORO.GEN.205 Договірна діяльність

(a) Експлуатант повинен гарантувати, що під час укладання договору або придбання послуги для виконання будь-якої частини своєї діяльності, договірна або придбана послуга або продукт відповідає застосовним вимогам.

(b) Коли сертифікований експлуатант або утримувач SPO схвалення укладає договір на виконання будь-якої частини робіт із організацією, яка не є сертифікованою або схваленою відповідно до цього Додатка III (Part-ORO) на виконання робіт, договірна організація повинна отримати схвалення експлуатанта. Договірна організація повинна гарантувати уповноваженому органу в наданні до неї доступу для визначення безперервного дотримання діючим застосовним вимогам.

#### ORO.GEN.210 Вимоги до персоналу

(a) Експлуатант повинен призначити відповідального керівника, який має повноваження для гарантування, що вся діяльність може фінансуватися і здійснюватися відповідно до застосовних вимог. Відповідальний керівник повинен нести відповідальність за створення та підтримку ефективної системи управління.

(b) Експлуатант повинен призначити особу або групу осіб, які мають гарантувати забезпечення експлуатантом залишення у відповідності застосовним вимогам. Така особа(-и) повинна(-і) нести остаточну відповідальність перед відповідальним керівником.

(c) Експлуатант повинен мати достатню кількість кваліфікованого персоналу для виконання запланованих завдань та діяльності у відповідності застосовним вимогам

(d) Експлуатант повинен підтримувати відповідні записи щодо досвіду, кваліфікації та підготовки, щоб показати відповідність ORO.GEN.210(c),

(e) Експлуатант повинен гарантувати, що весь персонал повинен знати правила та процедури, пов'язані із здійсненням їх обов'язків.

#### ORO.GEN.215 Вимоги до об'єктів та обладнання

Експлуатант повинен мати об'єкти та обладнання, що дозволяють виконувати та управляти усіма запланованими завданнями та діями відповідно до застосовних вимог.

#### ORO.GEN.220 Ведення записів

(a) Експлуатант повинен створити систему ведення записів, яка дозволяє належним чином зберігати та надійно простежувати усі види діяльності, така система має охоплювати усі складові, зазначені в ORO.GEN.200.

(b) Формат записів повинен бути зазначений у процедурах експлуатанта.

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

## ПІДЧАСТИНА АОС

### СЕРТИФІКАЦІЯ ЕКСПЛУАТАНТА

#### ORO.AOC.100 Заявка на сертифікацію експлуатанта

(a) До початку виконання комерційних повітряних перевезень експлуатант повинен подати заявку і отримати сертифікат експлуатанта (АОС), виданий уповноваженим органом.

(b) Експлуатант повинен надавати уповноваженому органу наступну інформацію:

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

(2) опис запропонованих видів експлуатації, включаючи тип(и) та кількість ПС, які будуть експлуатуватися;

(3) опис системи управління, включаючи організаційну структуру;

(4) ПІБ відповідального керівника;

(5) ПІБ осіб, призначених персон відповідно до положень ORO.AOC.135(a), разом з їх кваліфікацією та досвідом;

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

(7) заяву про те, що вся документація, яка була надіслана до уповноваженого органу, була перевірена заявником та у ній не виявлено жодної невідповідності застосовним вимогам.

(с) Заявники повинні продемонструвати уповноваженому органу, що:

(1) вони відповідають всім застосовним вимогам Доповнення I до цих Авіаційних правил, цього Додатка III (Part-ORO), Додатка IV (Part-CAT) та Додатка V (Part-SPA) цих Авіаційних правил;

(2) всі ПС, що експлуатуються, мають сертифікат льотної придатності (CofA), виданий відповідно до Авіаційних правил або є в сухому лізингу відповідно до ORO.AOC.110 (d); та

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

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

Повноваження експлуатанта, включаючи такі, що надані відповідно до Додатка V (Part-SPA) до цих Авіаційних правил, повинні бути зазначені в експлуатаційних специфікаціях сертифіката.

## ORO.AOC.110 Договір лізингу

### Будь-який лізинг

(a) Будь-який договір лізингу стосовно ПС, який буде використовуватися експлуатантом сертифікованим відповідно до цього Додатка III (Part-ORO), підлягає попередньому схваленню уповноваженим органом.

(b) Експлуатант, який сертифікований відповідно до цього Додатка III (Part-ORO), не повинен брати в лізинг ПС іншої країни у експлуатантів включених до списку об'єктів експлуатаційних обмежень, зареєстрованих у країні, в якій всі експлуатанти, що перебувають під її наглядом, підлягають забороні на експлуатацію або від експлуатанта, що підлягає забороні на експлуатацію.

### Мокрий лізинг

(c) Заявник на схвалення мокрого лізингу ПС від експлуатанта іншої країни повинен продемонструвати уповноваженому органу, що:



(1) експлуатант іншої країни є утримувачем діючого АОС, виданого відповідно до Додатка 6 до Чиказької конвенції;

(2) стандарти безпеки експлуатанта іншої країни щодо підтримання льотної придатності та повітряної експлуатації є еквівалентними застосовним вимогам встановленими авіаційними правилами України; та

(3) ПС має стандарт CofA, виданий відповідно до Додатка 8 до Чиказької конвенції.

#### Сухий лізинг

(d) Заявник на схвалення сухого лізингу ПС, зареєстрованого у іншій країні, повинен продемонструвати уповноваженому органу, що:

(1) було ідентифіковано, що експлуатаційна необхідність не може бути задоволена шляхом оренди ПС, зареєстрованих в Україні;

(2) тривалість сухого лізингу не перевищуватиме семи місяців протягом будь-яких 12 послідовних місяців,

(3) дотримуються застосовні вимоги авіаційних правил стосовно льотної придатності;

(4) ПС обладнане відповідно до усіх авіаційних правил України.

#### Надання в сухий лізинг

(e) Експлуатант сертифікований відповідно до цього Додатка III (Part-ORO), який має намір надати у сухий лізинг один з його ПС, повинен заздалегідь отримати схвалення уповноваженого органу. Заява повинна супроводжуватися копіями проекту угоди лізингу або описом умов лізингу, крім фінансових домовленостей, і всією іншою доречною документацією.

#### Надання в мокрий лізинг

(f) Перед наданням в мокрий лізинг ПС, експлуатант, який сертифікований відповідно до цього Додатка III (Part-ORO), повинен повідомити уповноважений орган.

#### ORO.AOC.115 Договори код-шер

(a) Без обмеження дії положень застосовних вимог законодавства України щодо безпеки для експлуатантів та ПС інших країн, експлуатант, що є сертифікованим відповідно до цього Додатка III (Part-ORO), може укласти договір код-шер з експлуатантом іншої країни тільки після:

(1) підтвердження, що експлуатант іншої країни відповідає застосовним стандартам Міжнародної організації цивільної авіації;

(2) надання уповноваженому органу документально підтвердженої інформації, що дозволить цьому органу дотримуватись ARO.OPS.105 Додатка II (Part-ARO) до цих Авіаційних правил.

(b) При виконанні умов договору код-шер експлуатант повинен здійснювати моніторинг та регулярно оцінювати відповідність експлуатанта іншої країни застосовним стандартам Міжнародної організації цивільної авіації.

(c) Експлуатант сертифікований відповідно до цього Додатка III (Part-ORO) не повинен продавати і випускати квитки на рейси, що виконуються експлуатантом іншої країни, якщо експлуатант іншої країни підлягає забороні на експлуатацію або не здатний дотримуватися застосовних стандартів Міжнародної організації цивільної авіації.

ORO.AOC.120 Схвалення надання підготовки та видання атестацій кабінному екіпажу

(a) Коли експлуатант має намір надати підготовчі курси відповідно до вимог Додатка V (Part-CC) до Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924, він повинен подати заявку і отримати відповідне схвалення уповноваженого органу. Для цього заявник повинен продемонструвати відповідність вимогам щодо процесу проведення та змісту підготовчих курсів, які встановлені у CC.TRA.215 та CC.TRA.220 Додатка V (Part-CC) до Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924, цього Додатку III (Part-ORO) і повинен надати уповноваженому органу наступне:

(1) дату запланованого початку діяльності;

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

(3) найменування та адресу (адреси) тренувальних місць, де проводитиметься підготовка;

(4) опис об'єктів, обладнання, методів підготовки, керівництв та типових пристроїв, що будуть задіяні; та

(5) навчальні та пов'язані програми для тренувальних курсів.

(b) Якщо уповноважений орган приймає рішення, відповідно до ARA.CC.200 Додатка VI (Part-ARA) Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924, що експлуатанти можуть бути схвалені на видання атестацій кабінному екіпажу, заявник повинен, в додаток до ORO.AOC.120(a):

(1) продемонструвати уповноваженому органу, що:

(i) організація є спроможна та підзвітна для виконання цього завдання;

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

(2) забезпечити процедури та спеціальні умови для:

(i) проведення екзаменів відповідно до CC.TRA.220 Додатка V (Part-CC) до Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924;

(ii) видачі атестації кабінному екіпажу;

(iii) надання уповноваженому органу усієї необхідної інформації та документації, яка має відношення до атестацій, що будуть видані, та їх власників, з метою ведення записів, нагляду і виконання цим органом правозастосовних дій.

(c) Схвалення, визначені у ORO.AOC.120(a) та ORO.AOC.120(b), повинні бути зазначені в експлуатаційних специфікаціях.

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

(a) Утримувач АОС може здійснювати некомерційну експлуатацію ПС, яке використовується для комерційних повітряних перевезень; таке ПС має бути зазначено у експлуатаційних специфікаціях цього АОС, за умови, що експлуатант:

(1) надав уповноваженому органу детальний опис такої експлуатації в керівництві з експлуатації, включаючи:

(i) ідентифікацію застосовних вимог;

(ii) чітку ідентифікацію будь-якої відмінності процедур між комерційною і некомерційною експлуатацією;

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

(2) надав уповноваженому органу перед схваленням ідентифіковані відмінності між експлуатаційними процедурами зазначеними в ORO.AOC.125(a)(1)(ii).

(b) надав уповноваженому органу перелік відмінностей між вищезазначеними у ORO.AOC.125(a)(2) типами перевезень з метою отримання попереднього схвалення.

#### ORO.AOC.130 Моніторинг польотних даних – літаки

(a) Для літаків з максимальною сертифікованою злітною масою більше 27000 кг експлуатант повинен створити і підтримувати систему моніторингу польотних даних, яка повинна бути інтегрована у систему управління.

(b) Система моніторингу польотних даних має бути некаральною та містити гарантії захисту джерел даних.

#### ORO.AOC.135 Вимоги до персоналу

(a) Відповідно до ORO.GEN.210(b), експлуатант повинен призначити осіб, відповідальних за управління та нагляд за наступними напрямками:

(1) льотної експлуатації;

(2) підготовки екіпажів;

(3) наземної експлуатації; та

(4) підтримання постійної льотної придатності відповідно до вимог застосованих нормативно-правових актів цивільної авіації України.

(b) Відповідність та компетентність персоналу

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

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

(i) бути належно підготовленим;

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

(iii) знати свою відповідальність та взаємозв'язок своїх обов'язків з експлуатацією в цілому.

(c) Нагляд за персоналом

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

(2) Обов'язки та відповідальність цього наглядового персоналу повинні бути визначені та будь-які інші необхідні домовленості повинні бути виконані для гарантування, що вони можуть виконувати свої наглядові обов'язки.

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

#### ORO.AOC.140 Вимоги стосовно приміщень та обладнання

Відповідно до ORO.GEN.215, експлуатант повинен:

(a) використовувати відповідні наземні засоби для забезпечення безпечної обробки його рейсів;

(b) організувати експлуатаційні засоби підтримки на основній експлуатаційній базі, які відповідають місцю та типу експлуатації; та

(c) забезпечити, щоб доступний робочий простір на кожній експлуатаційній базі був достатнім для виконання персоналом, дії якого можуть вплинути на безпеку льотної експлуатації. Слід звернути увагу на потреби наземного персоналу, що займається експлуатаційним контролем, зберігає і відображає основні записи та планує польоти екіпажам.



## ORO.AOC.150 Вимоги до документації

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

(b) Експлуатант повинен бути здатний розповсюджувати експлуатаційні інструкції та іншу інформацію без затримок.

## ПІДЧАСТИНА DEC

## ЗАЯВА

## ORO.DEC.100 Заява

Експлуатант моторних ПС складної конструкції для некомерційної експлуатації або некомерційної спеціальної експлуатації та комерційної спеціалізованої експлуатації повинен:

(a) надати уповноваженому органу усю відповідну інформацію до початку експлуатації, використовуючи форму, наведену у Доповненні 1 до цього Додатка III (Part-ORO);

(b) повідомити уповноваженому органу список альтернативних засобів встановлення відповідності;

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

(d) без затримки інформувати уповноважений орган про будь-які зміни у заяві або зміни щодо застосовних засобів встановлення відповідності шляхом подання скорегованої заяви, використовуючи для цього форму у Доповненні 1 до цього Додатка III (Part-ORO); та

(e) інформувати уповноважений орган у разі припинення експлуатації .

## ПІДЧАСТИНА SPO

### КОМЕРЦІЙНА СПЕЦІАЛІЗОВАНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

ORO.SPO.100 Загальні вимоги до комерційного спеціалізованого експлуатанта

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

(b) ПС повинні мати сертифікат льотної придатності (CofA) відповідно до вимог авіаційних правил чи повинні братися у лізинг відповідно до ORO.SPO.100 (c).

(c) комерційний спеціалізована експлуатант повинен отримати попереднє схвалення від уповноваженого органу і відповідати наступним умовам, якщо:

(1) ПС береться в мокрий лізинг від експлуатанта іншої країни:

(i) Стандарти безпеки експлуатанта іншої країни з урахуванням підтримання льотної придатності та льотної експлуатації, еквівалентні діючим вимогам, встановленим авіаційним правилам України та цим Авіаційним правилам;

(ii) ПС експлуатанта іншої країни має стандартний CofA, виданий відповідно Додатка 8 до Чикагської конвенції;

(iii) Тривалість мокрого лізингу не перевищує семи місяців протягом будь-яких послідовних 12 місяців; або

(2) ПС зареєстроване в іншій країні береться в сухий лізинг:

(i) експлуатаційна необхідність ідентифікована, як така, що не може бути задоволена шляхом оренди повітряних суден, зареєстрованих в Україні;

(ii) Тривалість взяття ПС в сухий лізинг не перевищує семи місяців протягом послідовних 12 місяців;

(iii) Забезпечується дотримання застосовних вимог авіаційних правил України щодо підтримання льотної придатності;

(iv) ПС обладнане відповідно до Додатка VIII (Part-SPO) цих Авіаційних правил.

ORO.SPO.110 Схвалення на виконання комерційної спеціалізованої експлуатації з високим ризиком

(а) Комерційний спеціалізований експлуатант повинен подати заявку і отримати схвалення від уповноваженого органу до початку виконання комерційної спеціалізованої експлуатації з високим ризиком:

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

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

(б) Експлуатант повинен надати до уповноваженого органу наступну інформацію:

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

(2) опис системи управління, включаючи організаційну структуру;

(3) опис пропонованої експлуатації, включаючи тип (-и) і кількість ПС, які експлуатуються;

(4) документацію з оцінки ризиків і відповідні стандартні експлуатаційні процедури, які вимагаються SPO.OP.230 Додатка VIII (Part-SPO) цих Авіаційних правил;

(5) твердження про те, що вся документація, яка направляється уповноваженому органу, була перевірена експлуатантом і визнана такою, що відповідає застосовним вимогам.

(с) подання заявки на отримання схвалення або внесення до нього поправок повинно виконуватись у формі та в порядку, встановленому уповноваженим органом, з урахуванням застосовних вимог цих Авіаційних правил.

#### ORO.SPO.115 Зміни

(а) Будь-яка зміна, яка впливає на межі схвалення або схвалення на експлуатацію вимагатиме попереднього схвалення уповноваженого органу. Будь-яка зміна, яка не охоплена початковою оцінкою ризику, вимагатиме подання поправленої оцінки ризику і стандартних експлуатаційних процедур (SOP) до уповноваженого органу.

(б) Заявка на погодження зміни повинна подаватись перед внесенням будь-якої такої зміни, для того, щоб надати можливість уповноваженому органу визначити постійне дотримання застосовним вимогам цих Авіаційних правил та вносити зміни, якщо це необхідно, до схвалення. Експлуатант повинен забезпечити уповноважений орган будь-якою відповідною документацією.

(с) Зміна повинна бути здійснена тільки після отримання офіційного схвалення уповноваженим органом відповідно до ARO.OPS.150 Додатка II (Part-ARO) цих Авіаційних правил.

(d) Експлуатант повинен діяти на умовах, встановлених уповноваженим органом під час таких змін, якщо застосовано.

**ORO.SPO.120 Продовження дійсності.**

(a) Експлуатант, маючий схвалення на спеціалізовану експлуатацію, повинен відповідати межам і допускам, визначених в схваленні.

(b) Схвалення експлуатанта повинно залишатися дійсним за умови:

(1) експлуатант залишається відповідним до вимог цих Авіаційних правил, беручи до уваги положення, пов'язані з опрацюванням невідповідностей, зазначених в ORO.GEN.150;

(2) уповноваженому органу гарантується доступ до експлуатанта, як це визначено в ORO.GEN.140 для визначення постійного дотримання застосовним вимогам цих Авіаційних правил; та

(3) схвалення не призупинено або скасовано.

(c) Після скасування або призупинення сертифікат повинен бути повернений до уповноваженого органу без затримки.

**ПІДЧАСТИНА MLR****КЕРІВНИЦТВА, ЖУРНАЛИ І ЗАПИСИ**

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

(a) Експлуатант повинен затвердити для використання в роботі керівництво з експлуатації (далі - ОМ) відповідно до 8.b Доповнення I до цих Авіаційних правил.

(b) Зміст керівництва з експлуатації повинен відображати вимоги, які встановлені цим Додатком III (Part-ORO), Додатком IV (Part-CAT), Додатком V (Part-SPA), Додатком VI (Part-NCC) та Додатком VIII (Part-SPO) цих Авіаційних правил та не повинен суперечити положенням експлуатаційних специфікацій до сертифікату експлуатанта (АОС), SPO схвалення або заяви та його переліку спеціальних схвалень, як застосовно.

(c) ОМ може бути видане окремими частинами.

(d) Весь експлуатаційний персонал повинен мати вільний доступ до розділів тексту ОМ, які мають відношення до виконання їх обов'язків.

(e) ОМ повинно підтримуватися актуальним. Весь персонал повинен бути поінформований про зроблені зміни, які мають відношення до виконання його обов'язків.

(f) Кожний член екіпажу повинен мати персональну копію відповідних розділів ОМ, які стосуються його обов'язків. Кожен утримувач ОМ, або відповідних його частин, повинен бути відповідальним за підтримку його копії актуальними згідно з останніми доповнення та редакціями, які надаються експлуатантом.

(g) Для утримувачів АОС:

(1) для доповнень, які потребують повідомлень відповідно до ORO.GEN.115(b) та ORO.GEN.130(c), експлуатант повинен надати уповноваженому органу запропоновані доповнення до дати набрання їх чинності;

(2) для доповнення до процедур, пов'язаних із положеннями, які мають бути попередньо схвалені відповідно до ORO.GEN.130, схвалення повинно бути отримане до набуття чинності доповнення.

(g1) Для утримувачів SPO схвалення, будь-яке доповнення, пов'язане зі схваленими стандартними експлуатаційними процедурами, попереднє схвалення повинно бути отримане до набуття чинності доповнення.

(h) Незважаючи на положення ORO.MLR.100 (g) та ORO.MLR.100 (g1), у випадку, якщо з метою безпеки необхідні негайні доповнення або ревізії, вони можуть бути опубліковані та застосовані негайно, за умови, подання заявки на отримання відповідного схвалення.

(i) Експлуатант повинен впровадити всі доповнення та ревізії, які вимагаються уповноваженим органом.

(j) Експлуатант повинен забезпечити, що інформація, взята зі схвалених документів та будь-яких доповнень, є належним чином відображена у ОМ. Це не повинно завадити експлуатанту публікувати у ОМ більш консервативні дані та процедури.

(k) Експлуатант повинен забезпечити, щоб весь персонал міг розуміти мову, на якій викладено ті частини ОМ, в яких прописані його обов'язки та



відповідальність. Зміст ОМ повинен надаватися у формі, яка не викликає труднощів у розумінні і дотримуватись принципів людського фактору.

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

За виключенням експлуатації одномоторних гвинтових літаків з MOPSC 5 або одномоторних вертольотів іншої ніж складної конструкції з MOPSC 5, які здійснюють зліт та приземлення на той самий аеродром або експлуатаційний майданчик за VFR вдень, та для експлуатації планерів та аеростатів, основна структура ОМ повинна бути наступною:

(a) Частина А: Загальні положення, які містять усі не пов'язані з конкретними типами ПС експлуатаційну політику, інструкції та процедури;

(b) Частина В: Питання експлуатації ПС, у якій містяться усі пов'язані з конкретними типами ПС інструкції та процедури, з урахуванням відмінностей між типами/класами, варіантами або окремими ПС, які використовуються експлуатантом;

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

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

ORO.MLR.105 Перелік мінімального обладнання

(a) Перелік мінімального обладнання (MEL) повинен бути запроваджений відповідно до положень 8.a.3 Доповнення I до цих Авіаційних правил на основі відповідного головного переліку мінімального обладнання (MMEL). Якщо MMEL не був запроваджений як частина даних експлуатаційної придатності, в такому випадку MEL може бути заснованим відповідно до MMEL, прийнятого державою експлуатанта або реєстрації як застосовне.

(b) Уповноважений орган повинен схвалити MEL та будь-які зміни до нього.

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

(d) В доповнення до переліку пунктів, MEL повинно містити:

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

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

(3) межі, обмеження та призначення MEL.

(e) Експлуатант повинен:

(1) встановити інтервали виправлення для кожного непрацюючого приладу, предмету обладнання або функції, які прописані у MEL. Термін

виправлення в MEL не повинен бути меншим, ніж обмежувачий відповідний інтервал виправлення у MMEL;

(2) створити ефективну програму виправлення;

(3) експлуатувати ПС по закінченні зазначеного у MEL строку виправлення тільки у разі, якщо:

(i) дефект був виправлений, або

(ii) строк для виправлення було подовжено згідно ORO.MLR.105(f).

(f) Предмет схвалення уповноваженим органом, можливість використання експлуатантом процедури одноразового подовження інтервалів виправлення категорій B, C і D за умови, що:

(1) подовження інтервалу виправлення знаходиться у межах, визначених у MMEL для даного типу ПС;

(2) максимальне подовження інтервалу виправлення дорівнює аналогічному інтервалу, зазначеному у MEL;

(3) подовження інтервалу виправлення не використовується в якості звичайного супроводження елементів виправлення MEL і використовуються тільки коли виключаються випадки, що перебувають поза межами контролю експлуатанта;

(4) експлуатант встановлює опис визначених обов'язків і відповідальності для керування інтервалами подовження;

(5) уповноваженому органу повідомляється про будь-яке подовження відповідного інтервалу виправлення; та

(6) встановлено план здійснення виправлення в найкоротші терміни.

(g) Експлуатант повинен встановити процедури експлуатації та технічного обслуговування, які зазначаються у MEL, з урахуванням експлуатаційних та технічних процедур, зазначених у MMEL. Ці процедури повинні бути частиною OM або MEL.

(h) Експлуатант повинен змінити процедури експлуатації та технічного обслуговування, які зазначаються в MEL, після будь-якої необхідної зміни у процедурах експлуатації та технічного обслуговування, зазначених у MMEL.

(i) Якщо інше не зазначене у MEL, експлуатант повинен заповнити:

(1) експлуатаційні процедури, зазначені у MEL, при плануванні та/або експлуатації з переліченими непрацюючими елементами; та

(2) процедури технічного обслуговування, зазначені у MEL, перед початком експлуатації з раніше переліченими непрацюючими елементами.

(j) Експлуатант може експлуатувати ПС з непрацюючими приладами, елементами обладнання або функціями, що не відповідають обмеженням MEL,

але є в межах обмежень MMEL, за умови спеціального схвалення уповноваженим органом кожного конкретного випадку, якщо:

(1) відповідні прилади, елементи обладнання або функції знаходяться у визначених межах MMEL, як це визначено у ORO.MLR.105(a);

(2) схвалення не використовується як звичайний засіб здійснення експлуатації поза межами обмежень схваленого MEL і використовується тільки, коли виключаються випадки відповідності MEL, що перебувають поза межами контролю експлуатанта;

(3) експлуатант встановлює опис визначених обов'язків і відповідальності для контролю за експлуатацією ПС при такому схваленні; та

(4) встановлюється план виправлення непрацездатних приладів, елементів обладнання і функцій або повернення експлуатації ПС за обмеженнями до MEL при першій можливості.

#### ORO.MLR.110 Завдання на політ

Данні щодо ПС, його екіпажу та кожного польоту, повинні зберігатись для кожного рейсу або серії рейсів у формі завдання на політ або його еквіваленту.

#### ORO.MLR.115 Ведення записів

(a) Наступні записи повинні зберігатися не менше 5 років:

(1) для експлуатантів CAT, записи щодо діяльності, визначені у ORO.GEN.200;

(2) для заявлених експлуатантів, копія заяви експлуатанта, деталі отриманих схвалень та OM;

(3) для утримувачів SPO схвалень, в доповнення до ORO.MLR.115 (a)(2), записи стосовно оцінки ризиків відповідно до SPO.OP.230 Додатка VIII (Part-SPO) цих Авіаційних правил та пов'язані стандартні експлуатаційні процедури.

(b) Наступна інформація, що використовується для підготовки та виконання польотів, та відповідних звітів, повинна зберігатися протягом трьох місяців:

(1) експлуатаційний план польоту (OFP), якщо застосовно;

(2) спеціальні повідомлення для пілотів (NOTAM) та брифінг-документація служби аеронавігаційної інформації (AIS), якщо видається експлуатантом;

(3) документація з маси та центрування;

(4) повідомлення про спеціальні вантажі, у тому числі письмову інформацію командира ПС про небезпечні вантажі, якщо застосовно;

(5) завдання на політ, або його еквівалент; та

(б) польотні звіти про деталі будь-якої події або такого випадку, який командир ПС вважає за необхідне внести до звіту або задокументувати;

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

Свідоцтво льотного екіпажу та атестація кабінного екіпажу	Доки член екіпажу використовує свої привілеї стосовно свідоцтва або атестату експлуатанта ПС
Підготовка членів екіпажу, перевірка та кваліфікація	3 роки
Записи про недавній досвід члена екіпажу	15 місяців
Компетенція члена екіпажу стосовно маршруту та аеродрому / завданню та місцевості, якщо доречно	3 роки
Підготовка з перевезення небезпечних вантажів, якщо доречно	3 роки
Підготовка/кваліфікаційні записи іншого персоналу, для якого програма підготовки є необхідною	Крайні 2 записи щодо підготовки

(d) Експлуатант повинен:

(1) підтримувати записи всіх тренувань, перевірок та кваліфікацій кожного з членів екіпажу, відповідно до цього Додатка III (Part-ORO); та

(2) забезпечувати доступність цих записів, за вимогою, члену екіпажу, якого вони стосуються.

(e) Експлуатант повинен зберігати інформацію, щодо підготовки та виконання польотів і записи про персональну підготовку, навіть, якщо експлуатант перестає експлуатувати ці ПС чи бути роботодавцем цього члена екіпажу, у терміни, визначені таблицею ORO.MLR.115 (c).

(f) Якщо член екіпажу стає членом екіпажу іншого експлуатанта, експлуатант повинен зробити доступними записи стосовно члена екіпажу новому експлуатанту, у терміни, визначені таблицею ORO.MLR.115 (c).

## ПІДЧАСТИНА SEC

### АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

#### ORO.SEC.100. Авіаційна безпека кабіни льотного екіпажу – літаки

(a) У літаку, обладнаному дверми до кабіни льотного екіпажу, такі двері повинні мати можливість замикатися та повинні бути забезпечені відповідні засоби повідомлення, за допомогою яких кабінний екіпаж повідомлятиме льотний екіпаж у випадку підозрілої діяльності або порушення авіаційної безпеки у кабіні.

(b) Усі пасажирські літаки з максимальною сертифікованою злітною масою більше 45500 кг або з MOPSC більше 60, що здійснюють комерційні перевезення пасажирів, повинні бути обладнані схваленими дверима до кабіни



льотного екіпажу, які мають можливість замикатися та відмикатися з будь-якого робочого місця пілота та сконструйована відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

(с) На всіх літаках, які обладнанні дверми до кабіни льотного екіпажу відповідно до ORO.SEC.100(b):

(1) ці двері повинні бути закритими перед запуском двигуна для зльоту та замкненими для забезпечення процедур з авіаційної безпеки або за рішенням командира, доки двигун буде вимкнений після посадки, за винятком, коли уповноваженим особам є за необхідне мати доступ або вихід відповідно до програм з авіаційної безпеки цивільної авіації; та

(2) повинні бути забезпечені засоби моніторингу з будь-якого робочого місця кожного пілота за всією поверхнею дверей ззовні кабіни льотного екіпажу стосовно розпізнавання осіб, які запитують вхід, і для виявлення підозрілої поведінки або потенційної загрози.

ORO.SEC.100. Авіаційна безпека кабіни льотного екіпажу – вертольоти

Якщо встановлено, двері кабіни льотного екіпажу при експлуатації вертольотів з метою перевезення пасажирів повинні мати можливість їх замкнення зсередини, з тим, щоб запобігти несанкціонований доступ.

ПІДЧАСТИНА FC

ЛЬОТНИЙ ЕКІПАЖ

## ORO.FC.005 Межі

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

(a) Розділ 1, який визначає загальні вимоги застосовні, як для некомерційної експлуатації моторних повітряних суден складної конструкції, так і для будь-якої комерційної експлуатації;

(b) Розділ 2, який визначає додаткові вимоги застосовні до комерційної повітряної експлуатації, за виключенням:

(1) комерційної повітряної експлуатації планерів та аеростатів; або

(2) комерційної повітряної експлуатації для перевезення пасажирів, що виконується за правилами візуальних польотів (VFR) вдень, починаючи та завершуючи на тому самому аеродромі або експлуатаційному майданчику та в межах локального району, визначеного уповноваженим органом, з:

- одномоторними гвинтовими літаками з максимальною сертифікованою злітною масою 5700 кг або менше та MOPSC, що становить 5; або

- іншими, ніж моторні вертольоти складної конструкції з одним двигуном, з MOPSC, що становить 5.

(c) Розділ 3, який визначає додаткові вимоги для комерційної спеціалізованої експлуатації та для зазначених у ORO.FC.005b(1) та ORO.FC.005b(2).

## РОЗДІЛ 1

## ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

## ORO.FC.100 Склад льотного екіпажу

(a) Склад льотного екіпажу та кількість членів льотного екіпажу на визначених робочих місцях повинна бути не менше ніж мінімум, зазначений в керівництві з льотної експлуатації (AFM) або експлуатаційних обмежень, які встановлені для ПС.

(b) Якщо вимагається типом експлуатації, льотний екіпаж повинен включати додаткових членів льотного екіпажу та не повинен бути зменшений до кількості нижчої, ніж зазначено в керівництві з експлуатації (OM).

(c) Всі члени льотного екіпажу повинні мати свідоцтво та кваліфікацію, видані або прийняті, відповідно до Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924 та відповідають призначеним їм обов'язкам.

(d) Член льотного екіпажу може бути звільнений від його/її обов'язків, під час польоту, при контролі іншим відповідно кваліфікованим членом льотного екіпажу.

(е) При прийнятті на роботу членів льотного екіпажу, які працюють позаштатно або на базі часткової зайнятості, експлуатант повинен перевірити, що всі застосовні вимоги цієї Підчастини та відповідні елементи Додатка I (Part-FCL) до Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924, включаючи дотримання вимог щодо недавнього досвіду, беручи до уваги усі послуги надані членом льотного екіпажу іншому експлуатанту (-ам), для визначення, зокрема:

- (1) загальної кількості типів ПС або варіантів, що експлуатуються;
- (2) відповідного польотного та робочого часу, вимог щодо відпочинку.

#### ORO.FC.105 Призначення командира

(а) Відповідно до 8.е Доповнення I до цих Авіаційних правил, один пілот з льотного екіпажу, який кваліфікований як командир ПС відповідно до Додатка I (Part-FCL) Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924, повинен бути назначений експлуатантом як командир ПС або, для комерційної повітряної експлуатації, як командир.

(б) Експлуатант повинен призначати члена льотного екіпажу діяти як командир тільки, якщо він/вона мають:

- (1) мінімальний рівень досвіду, визначений в ОМ;

(2) відповідні знання маршруту або району польотів та аеродромів, включаючи запасні аеродроми, обладнання та процедури, що застосовуються;

(3) у випадку експлуатації багаточленним екіпажем, завершений командирський курс експлуатанта, у разі перенавчання другого пілота в командири.

(c) У випадку комерційної експлуатації літаків та вертольотів, командир або пілот, якому може бути делеговано виконувати політ, повинен мати початкову ознайомчу підготовку по маршруту або району польотів та аеродромам, обладнанню та процедурами, що застосовуються. Ці знання маршруту/району та аеродрому повинні підтримуватися, виконуючи протягом 12-місячного періоду принаймні один політ по маршруту/району або до аеродрому.

(d) Пункт ORO.FC.105(c) не застосовується у випадку:

(1) залучених до комерційної повітряної експлуатації за VFR вдень літаків з льотно-технічними характеристиками класу «B»; та

(2) комерційної повітряної експлуатації для перевезення пасажирів, що виконується за VFR вдень, починаючи та завершуючи на тому самому аеродромі або експлуатаційному майданчику та в межах локального району, визначеного уповноваженим органом, іншими, ніж моторні вертольоти складної конструкції з одним двигуном, з MOPSC, що становить 5.

ORO.FC.110 Бортінженер

Коли конструкцією літака передбачено окреме робоче місце бортінженера, льотний екіпаж повинен включати одного члена екіпажу, який відповідно кваліфікований, у відповідності до застосовних національних правил.

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

(a) Перед початком експлуатації, член льотного екіпажу повинен отримати підготовку з CRM, відповідно до його/її ролі, як визначено в OM.

(b) Елементи підготовки CRM повинні бути включені до підготовки на тип або клас ПС та періодичної підготовки та до курсу командирів.

#### ORO.FC.120 Конверсійна підготовка експлуатанта

(a) У випадку експлуатації літаків або вертольотів, член льотного екіпажу повинен завершити курс конверсійної підготовки експлуатанта, перед початком лінійних польотів без нагляду:

(1) при зміні ПС, для якого вимагається рейтинг нового типу або класу;

(2) при долученні до експлуатанта.

(b) Курс конверсійної підготовки експлуатанта повинен включати підготовку зі встановленого обладнання на ПС, як доречно до ролей членів льотного екіпажу.

#### ORO.FC.125 Підготовка з відмінностей та ознайомча підготовка

(a) Члени льотного екіпажу повинні завершити підготовку з відмінностей та ознайомчу підготовку, якщо вимагається Додатком I (Part-FCL) Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924 та, коли змінюється обладнання або процедури, що потребують додаткових знань типів або варіантів, які експлуатуються в даний час.

(b) OM повинно зазначати, коли вимагаються підготовки з відмінностей або ознайомчі підготовки.

#### ORO.FC.130 Періодична підготовка та перевірка

(a) Кожний член льотного екіпажу повинен завершити щорічну періодичну льотну та наземну підготовки відповідного типу або варіанту ПС, який він/вона експлуатує, включаючи підготовку на місцевості та застосування всього аварійного та рятувального обладнання, що перевозиться.

(b) Кожний член льотного екіпажу повинен періодично перевірятися для демонстрації компетенції на виконання нормальних, ненормальних та аварійних процедур.

ORO.FC.135 Кваліфікація пілота, щодо експлуатації з будь-якого пілотського крісла

Член льотного екіпажу, який може бути призначений до експлуатації з будь-якого пілотського крісла, повинен завершити відповідну підготовку і перевірку, як зазначено в OM.

## ORO.FC.140 Експлуатація більше ніж одного типу або варіанту

(a) Член льотного екіпажу, який експлуатує більше ніж один тип або варіант ПС повинен відповідати вимогам, встановленим у цій Підчастині для кожного типу або варіанту, за виключенням кредитів, що стосуються вимог підготовки, перевірки та недавнього досвіду, визначених в обов'язковій частині даних експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Авіаційних правил України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21 (Part-21), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України 17.01.2014 № 27, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 6.02.2014 за № 240/25017 ( далі - Part-21) для застосовних типів або варіантів.

(b) Відповідні процедури та / або експлуатаційні обмеження повинні бути зазначені в ОМ для будь-якої експлуатації на більш, ніж одному типі або варіанті.

## ORO.FC.145 Забезпечення підготовки

(a) Усі підготовки, що вимагаються у цій Підчастині повинні бути проведені:

(1) відповідно до програм підготовки та навчальних планів, встановлених експлуатантом у ОМ;

(2) відповідним кваліфікованим персоналом. В разі льотної підготовки і льотної підготовки на тренажері та перевірки, персонал, що забезпечує



підготовку та проводить перевірки, повинен бути кваліфікований відповідно до Додатка I (Part-FCL) Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924.

(b) При встановленні програм підготовки та навчальних планів, експлуатант повинен включати відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині даних експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Part-21

(c) У разі CAT експлуатації, програми підготовки та перевірок, включаючи навчальні плани та використання тренувальне обладнання моделювання польоту (FSTD), повинні бути схвалені уповноваженим органом.

(d) FSTD повинен відтворювати ПС, яке використовується експлуатантом у тій мірі, наскільки це практично. Відмінності між FSTD та ПС повинні бути описані та зазначені підчас брифінгу або підготовки, якщо застосовно.

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

## РОЗДІЛ 2

### ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДЛЯ КОМЕРЦІЙНОЇ ПОВІТРЯНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

ORO.FC.200 Склад льотного екіпажу

(a) В будь-якому складі льотного екіпажу не повинно бути більше, ніж одного члену екіпажу з недостатнім досвідом.

(b) Командир може делегувати виконувати політ іншому відповідно кваліфікованому пілоту, відповідно до Додатка I (Part-FCL) Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924, за умови дотримання вимог ORO.FC.105(b)(1), ORO.FC.105(b)(2) та ORO.FC.105(c).

(c) Спеціальні вимоги до експлуатації літаків за правилами польотів за приладами (IFR) або вночі.

(1) Мінімальний льотний екіпаж повинен становити два пілоти для всіх турбогвинтових літаків з MOPSC більш, ніж дев'ять та всіх турбореактивних літаків.

(2) Літаки інші, ніж ті, що підпадають під ORO.FC.200(c)(1), повинні експлуатуватися з мінімальним екіпажем з двох пілотів, якщо не виконуються вимоги ORO.FC.202, у цьому випадку вони можуть експлуатуватися одним пілотом.

(c) Спеціальні вимоги до експлуатації вертольотів.

(1) Для всіх вертольотів експлуатація з MOPSC більше, ніж 19 та для експлуатації за IFR вертольотів з MOPSC більше, ніж 9:

(i) мінімальний льотний екіпаж повинен становити два пілоти;

(ii) командир повинен бути утримувачем свідоцтва транспортного пілота (вертоліт) (ATPL (H)) з інструментальним рейтингом, виданим відповідно до Додатка I (Part-FCL) Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924.

(2) Експлуатація, що не підпадає під ORO.FC.200(d)(1), може експлуатуватися одним пілотом за IFR або вночі, забезпечуючи дотримання вимог ORO.FC.202.

#### ORO.FC.A.201 Підміна членів льотного екіпаж в польоті

(a) Командир може делегувати виконання польоту:

(1) іншому кваліфікованому командиру, або

(2) виключно для керування ПС вище ешелону польоту (FL) 200 - пілоту, який відповідає наступним мінімальним кваліфікаціям:

(i) ATPL;

(ii) пройшов конверсійної підготовки та перевірки, включаючи підготовку за типом відповідно до ORO.FC.220;

(iii) пройшов всі періодичні підготовки та перевірки відповідно до ORO.FC.230 та ORO.FC.240;

(iv) має компетенцію щодо маршруту/місцевості та аеродрому відповідно до ORO.FC.105.

(b) Другий пілот може бути підмінений:

(1) іншим кваліфікованим пілотом;

(2) виключно для керування ПС вище ешелону польоту (FL) 200 – підмінним другим пілотом на крейсерському ешелоні, що відповідає наступним мінімальним кваліфікаціям:

(i) має дійсне свідоцтво пілота комерційної авіації (CPL) з інструментальним рейтингом;

(ii) має конверсійну підготовку та перевірку, включаючи підготовку за типом відповідно до ORO.FC.220, окрім вимог стосовно тренування зльоту та посадки;

(iii) періодична підготовка та перевірка відповідно до ORO.FC.230, окрім вимог стосовно тренування зльоту та посадки.

(c) бортінженер може бути підмінений у польоті членом екіпажу, який має відповідну кваліфікацію відповідно до національних правил.

ORO.FC.202 Однопілотні експлуатації за IFR або вночі

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

(a) Експлуатант повинен включити до ОМ конверсійну та періодичну програму підготовки пілота, яка включає додаткові вимоги для експлуатації одним пілотом. Пілот повинен пройти підготовку за процедурами експлуатанта стосовно наступного:

- (1) управління двигуном і аварійними ситуаціями;
- (2) використання нормального, ненормального та аварійного чек-листів;
- (3) комунікація зі службою управління повітряним рухом (АТС);
- (4) процедур відправлення та заходу на посадку;
- (5) управління автопілотом, якщо застосовне;
- (6) використання спрощеної польотної документації;
- (7) управління ресурсами однопілотного екіпажу.

(b) періодичні перевірки, які вимагаються ORO.FC.230, повинні бути виконані в однопілотній ролі на відповідному типі або класі ПС у середовищі характерному експлуатації.

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

(1) мінімум 50 годин нальоту за IFR на відповідному типі або класі літака, з яких 10 годин у якості командира; та

(2) виконати протягом попередніх 90 днів на відповідному типі або класі літака:

(i) п'ять польотів за IFR, включаючи три інструментальні заходи на посадку в однопілотній ролі, або

(ii) перевірку інструментального заходу на посадку за IFR.

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

(1) мінімум 15 годин польоту у ночі, які можуть бути включені до 50 годин польоту за IFR у ORO.FC.202(c)(1); та

(2) виконати протягом попередніх 90 днів на відповідному типі або класі літака:

(i) три зльоти та посадки у ночі в однопілотній ролі, або

(ii) перевірку зльоту та посадки у ночі.

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

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

(2) 25 годин льотного досвіду в якості одного пілота на конкретному типі вертольоту, схваленого для однопілотного за IFR, з яких 10 годин польоту може виконуватися під наглядом, включаючи п'ять секторів лінійних польотів за IFR, виконаних під наглядом з використанням однопілотних процедур; та

(3) виконати протягом попередніх 90 днів:

(i) п'ять польотів за IFR в якості одного пілота, включаючи три інструментальних заходження на посадку, виконаних на схваленому для такого використання вертольоті, або

(ii) перевірку інструментального заходу на посадку за IFR в якості одного пілота на відповідному типі вертольоту, тренажері льотної підготовки (FTD) або комплексному пілотажному тренажері (FFS).

#### ORO.FC.205 Командирський курс

(a) Для експлуатації літаків та вертольотів, командирський курс повинен включати щонайменше наступні елементи:

(1) підготовка на FSTD, яка включає в себе лінійно орієнтовану льотну підготовку (LOFT) та/або льотну підготовку;

(2) професійна перевірка у експлуатанта (OPC) в якості командира;

(3) підготовка з виконання обов'язків;

(4) лінійна підготовка в якості командира під наглядом впродовж мінімум:

(i) у випадку літаків - 10 секторів польоту;

(ii) у випадку вертольотів - 10 годин, включаючи щонайменше 10 секторів польоту;

(5) завершення лінійної перевірки у якості командира та демонстрацію достатнього знання маршруту або району польоту і аеродромів, включаючи запасні, обладнання та процедур, які будуть використовуватися; та

(6) підготовка щодо управління ресурсами екіпажу.

ORO.FC.215 Початкова підготовка експлуатанта з управління ресурсами екіпажу (CRM)

(a) Перед тим як виконувати самостійні лінійні польоти, член льотного екіпажу повинен пройти початковий курс підготовки CRM.

(b) Початкова підготовка CRM повинна проводитися принаймні одним кваліфікованим інструктором із CRM, який може залучати експертів у конкретних сферах.

(c) Якщо член льотного екіпажу не отримав раніше теоретичної підготовки стосовно людського фактору на рівні ATP, то він/вона повинен завершити перед або в поєднанні з початковою підготовкою CRM відповідний теоретичний курс, який забезпечується експлуатантом та заснований на



навчальній програмі щодо працездатності та обмежень людини для ATPPL, як це визначено у Додатка I (Part-FCL) Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924.

#### ORO.FC.220 Конверсійна підготовка та перевірка у експлуатанта

(a) Підготовка CRM повинна бути частиною конверсійного курсу підготовки експлуатанта.

(b) Як тільки експлуатант призначає конверсійні курси, член льотного екіпажу не повинен призначатися до виконання льотних обов'язків на інших типах або класах ПС до завершення або припинення курсу. У мірі необхідності, для підтримки експлуатації, члени екіпажу, які працюють виключно на літаках класу B, можуть бути призначені виконувати свої обов'язки на інших типах літаків класу B під час конверсійного курсу.

(c) Об'єм підготовки, необхідний члену льотного екіпажу для конверсійного курсу експлуатанта повинен визначатися відповідно до стандартів кваліфікації і досвіду, які містяться в OM, враховуючи його/її попередню підготовку та досвід.

(d) Член льотного екіпажу повинен завершити:

(1) ОРС і підготовку з аварійно-рятувального обладнання та перевірку перед початком лінійних польотів під наглядом (LIFUS); та

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

(e) У випадку літаків, пілоти яким була видана рейтинг типу на основі курсу з нульовим нальотом (без аеродромного тренування (ZFTT)) необхідно:

(1) розпочати лінійні польоти під наглядом не пізніше, ніж протягом 21 дня після завершення перевірки навичок або після відповідної підготовки, наданої експлуатантом. Зміст цієї підготовки повинен бути описаний в OM;

(2) виконати шість зльотів та посадок на FSTD не пізніше 21 днів після завершення перевірки навичок, під наглядом інструктора типу літаків (TRI (A)), займаючи при цьому інше крісло пілота. Кількість зльотів та посадок може бути зменшена, коли кредити є визначеними в обов'язковій частині даних експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Part-21. Якщо ці зльоти та посадки не були виконані протягом 21 дня, експлуатант повинен забезпечити відновлювальну підготовку, зміст якої повинен бути описаний в OM;

(3) виконати перші чотири зльоти та посадки LIFUS на літаку під наглядом TRI (A), займаючи інше крісло пілота. Кількість зльотів та посадок може бути зменшена, коли кредити є визначеними в обов'язковій частині даних експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Part-21.

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

(a) Кожний член льотного екіпажу повинен виконати періодичну підготовку та перевірку стосовно типу або варіанту ПС, яке вони експлуатують.

(b) Професійна перевірка експлуатанта (ОРС)

(1) Кожний член льотного екіпажу повинен виконати ОРС, як частина нормального складу екіпажу для демонстрації компетентності при виконанні нормальних, ненормальних та аварійних процедур.

(2) За необхідності, коли член льотного екіпажу буде потрібен для експлуатації за IFR, ОРС повинна здійснюватися без використання зовнішніх візуальних орієнтирів.

(3) Період чинності ОРС повинен бути шість календарних місяців. Для експлуатації за VFR у день на літаках класу В, яка здійснюється протягом сезону не довше восьми послідовних місяців, однієї ОРС буде достатньо. ОРС повинна бути здійснена перед початком САТ експлуатації.

(4) Для члена льотного екіпажу, який залучений до експлуатації у день по маршрутах з навігацією з використанням візуальних наземних орієнтирів на вертольоті іншої ніж складної конструкції, можливо виконати ОРС тільки на одному з відповідних типів, що підтримуються. Кожного разу, ОРС повинен проводитися на типі ПС, яке нещодавно використовувалося для перевірки кваліфікації. Відповідні типи вертольотів, які можна згрупувати з метою перевірки рівня професійної підготовки, повинні зазначатися у ОМ.

(5) Незважаючи на ORO.FC.145(a)(2), для експлуатації інших ніж вертольотів складної конструкції в день та по маршрутах за навігацією по наземним орієнтирам та літаків з характеристиками класу В, перевірка може бути проведена кваліфікованим командиром, призначеним експлуатантом, який

пройшов підготовку з концепцій CRM та може оцінювати CRM навички. Експлуатант повинен повідомити уповноважений орган про призначених осіб.

(с) Лінійна перевірка:

(1) Кожен член екіпажу повинен пройти лінійну перевірку на ПС, для демонстрації компетентності у виконанні нормальної лінійної експлуатації, яка описана у ОМ. Термін дії лінійної перевірки повинен бути 12 місяців.

(2) Незважаючи на ORO.FC.145(a)(2), лінійні перевірки можуть проводитися кваліфікованим командиром, призначеним експлуатантом, який пройшов підготовку з концепцій CRM та може оцінювати CRM навички.

(d) Підготовка та перевірка з аварійно-рятувального обладнання

Кожен член екіпажу повинен пройти підготовку і перевірку на місці та використовуючи усе аварійно-рятувальне обладнання на борту. Термін дії перевірки з аварійно-рятувального обладнання повинен бути 12 місяців.

(e) CRM підготовка

(1) Елементи CRM повинні бути інтегровані в усі відповідні фази періодичної підготовки.

(2) Кожний член льотного екіпажу повинен пройти спеціальну модульну CRM підготовку. Всі основні теми CRM підготовки повинні бути розкриті шляхом як можна більш рівномірно розподілу модульних занять впродовж кожного трирічного періоду.

(f) Щонайменше кожні 12 місяців кожний член екіпажу повинен пройти наземну та льотну підготовки на FSTD або на ПС, або пройти комбіноване навчання на FSTD та на ПС.

(g) Терміни дії, наведені у ORO.FC.230(b)(3), ORO.FC.230(c) та ORO.FC.230(d), повинні розраховуватися з кінця того місяця, коли виконувалась перевірка.

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

ORO.FC.235 Кваліфікація пілота, для експлуатації з будь-якого пілотського крісла

(a) Командири, чії обов'язки вимагають експлуатацію з будь-якого пілотського крісла та виконувати обов'язки другого пілота, або командири, до обов'язку яких належить проведення підготовки або перевірки, повинні пройти додаткову підготовку і перевірку згідно з ОМ. Перевірка може бути проведена разом з ОРС, зазначеної у ORO.FC.230(b).

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

(1) відмову двигуна під час зльоту;

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

(3) посадки з одним непрацюючим двигуном.

(c) У випадку вертольотів, командири повинні також пройти професійну перевірку, з лівого та правого крісел, на альтернативній професійній перевірці за умови, коли професійна перевірка рейтингу типу комбінована з ОРС, командир виконує його/її підготовку чи перевірку зі свого звичайного крісла.

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

(e) При експлуатації з крісла другого пілота, повинні бути дійсними та чинними перевірки відповідно до ORO.FC.230, які необхідні для експлуатації з крісла командира.

(f) Пілот, підмінюючий командира, повинен продемонструвати одночасно з ОРС, відповідно до ORO.FC.230(b), практичні вправи та процедури, які не є нормальними для його/її обов'язків. Якщо відмінності між лівим та правим кріслом не є значними, практичні вправи можуть виконуватись з будь-якого крісла.

(g) Пілот, інший ніж командир, який займає крісло командира, повинен продемонструвати практичні вправи та процедури, одночасно з ОРС, відповідно до ORO.FC.230(b), які є обов'язками командира діючого як наглядний пілот (PM). Якщо відмінності між лівим та правим кріслом не є значними, практичні вправи можуть виконуватись з будь-якого крісла.

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

(a) Процедури або експлуатаційні обмеження для експлуатації більш ніж одного типу або варіанту, які зазначені у ОМ та схвалені уповноваженим органом, мають включати:

(1) мінімальний рівень досвіду членів льотного екіпажу;

(2) мінімальний рівень досвіду на одному типі або варіанті перед початком підготовки та експлуатації на іншому типі або варіанті;

(3) процес, за допомогою якого льотний екіпаж, кваліфікований на одному типі або варіанті, буде підготовлюватися або кваліфікуватися на іншому типі або варіанті; та

(4) усі застосовні вимоги до недавнього досвіду для кожного типу або варіанту.

(b) Якщо член льотного екіпажу експлуатує вертольоти та літаки, такий член льотного екіпажу повинен бути обмежений експлуатацією тільки одного типу літака та одного типу вертольота.

(c) Пункт ORO.FC.240(a) не повинен застосовуватися до експлуатації літаків з характеристиками класу В за VFR у день, якщо вони обмежені однопілотними класами літаків із поршневіми двигунами. Пункт ORO.FC.240(b) не повинен застосовуватись до експлуатації літаків з характеристиками класу В, якщо вони обмежені однопілотними класами літаків із поршневіми двигунами.

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

(a) Експлуатант літаків, який має відповідний досвід, може замінити одну або декілька наступних вимог до підготовки та перевірки льотного екіпажу програмою альтернативної підготовки та кваліфікації (ATQP), схваленою уповноваженим органом:

(1) SPA.LVO.120 Додатка V (Part - SPA) цих Авіаційних правил – щодо підготовки та кваліфікації льотного екіпажу;

(2) конверсійної підготовки та перевірки;

(3) підготовки щодо відмінностей та ознайомчої підготовки;

(4) командирського курсу;

(5) періодичної підготовки і перевірки; та

(6) експлуатації більш ніж одного типу або варіанту.

(b) ATQP повинен містити підготовку та перевірку, за допомогою яких встановлюється та підтримується принаймні еквівалентний рівень професійних знань; це досягається завдяки дотриманню ORO.FC.220 та ORO.FC.230. Рівень підготовки льотного екіпажу та їхньої професійної кваліфікації повинен бути підтверджений ще до того, як такий екіпаж отримає схвалення ATQP уповноваженого органу.



(с) Експлуатант, який подає заявку на схвалення АТQP, повинен надати уповноваженому органу план реалізації заходів, включаючи опис рівня який має бути досягнутий у підготовці льотних екіпажів та їх кваліфікації.

(d) На додаток до перевірок, що вимагаються ORO.FC.230 та FCL.060 Додатка I (Part-FCL) до Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924, кожен член льотного екіпажу повинен завершити лінійно орієнтоване оцінювання (LOE) на FSTD. Строк чинності LOE повинен бути 12 місяців, розраховуючи з кінця того місяця, коли проводилася відповідна перевірка. Коли LOE здійснюється у межах останніх трьох місяців строку чинності, тоді новий строк чинності повинен розраховуватися, починаючи з первісної дати закінчення.

(e) Після двох років роботи зі схваленим АТQP, експлуатант може, отримавши схвалення уповноваженого органу, продовжити строк чинності перевірок, зазначених ORO.FC.230 таких як:

(1) Професійна перевірка експлуатанта (OPC) - до 12 місяців. Строк чинності обчислюється з кінця того місяця, коли було проведено таку перевірку. Якщо перевірка здійснювалася протягом останніх трьох місяців строку чинності, тоді новий строк чинності повинен розраховуватися, починаючи з первісної дати втрати чинності.

(2) Лінійна перевірка (LC) - до 24 місяців. Цей строк обчислюється з кінця того місяця, коли було проведено таку перевірку. Якщо така перевірка здійснювалася протягом останніх трьох місяців строку чинності, тоді новий

строк чинності повинен розраховуватися, починаючи з первісної дати втрати чинності.

(3) Перевірка з аварійно-рятувальних процедур - до 24 місяців. Цей строк обчислюється з кінця того місяця, коли було проведено таку перевірку. Якщо така перевірка здійснювалася протягом останніх шести місяців строку чинності, тоді новий строк чинності повинен розраховуватися, починаючи з первісної дати втрати чинності.

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

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

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

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

принципу: дві години польотного часу в якості другого пілота за одну годину в якості командира.

(b) Для експлуатації літаків класу В у денний час згідно з VFR, положення ORO.FC.A.250(a)(1) не повинні застосовуватися.

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

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

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

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

(i) діючий інструментальний рейтинг, або

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

## РОЗДІЛ 3

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

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

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

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

(c) Строк дії ОРС повинен становити 12 місяців. Термін дії рахується з кінця місяця, в якому проводилась перевірка. Якщо ОРС здійснюється протягом останніх трьох місяців строку дії, тоді новий термін чинності повинен розраховуватися, починаючи з першої дати втрати чинності.

## ПІДЧАСТИНА СС

## КАБІННИЙ ЕКІПАЖ

## ORO.CC.005 Сфера застосування

Ця Підчастина цього Додатка III (Part – ORO) встановлює вимоги для експлуатанта при експлуатації повітряних суден з кабінным екіпажем і включає наступні розділи:

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

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

## РОЗДІЛ 1

### ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

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

(a) Кількість та склад кабінного екіпажу повинен визначатися відповідно до 7.a Доповнення I до цих Авіаційних правил, з урахуванням експлуатаційних факторів або обставин конкретного рейсу. За виключенням аеростатів, принаймні один член екіпажу повинен бути призначений для управління ПС з MOPSC більше 19 при перевезенні одного або більше пасажир(ів).

(b) З метою дотримання вимог ORO.CC.100(a), мінімальна кількість членів кабінного екіпажу повинна перевищувати наступні цифри:

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

(2) якщо з певних причин кількість згідно з ORO.CC.100(b)(1) не була визначена, кількість членів кабінного екіпажу, визначених у процесі сертифікації ПС для максимальної сертифікованої пасажирської конфігурації зменшується на 1 для кожних 50 пасажирських крісел для такої кабіної конфігурації ПС, яка використовується експлуатантом з сертифікованою пасажиромісткістю нижче максимальної, або

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

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

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

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

(1) йому виповнилось 18 років;

(2) його було визнано фізично та психічно здоровою людиною, яка може безпечно виконувати свої обов'язки відповідно до застосовних вимог Додатка IV (Part-MED) до Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби

України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924;

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

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

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

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

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

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

(a) Експлуатант повинен впровадити детальну програму тренування для кожного курсу тренування, відповідності до діючих вимог цієї Підчастини цього Додатка III (Part – ORO) і Додатка V (Part-CC) до Технічних вимог та

адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924, з метою повного охоплення обов'язків та відповідальності членів кабінного екіпажу.

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

(c) Кожний навчальний курс повинен:

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

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

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

(e) Курс підготовки CRM та відповідні навчальні модулі повинні викладатися CRM інструктором кабінного екіпажу. Якщо елементи



навчального курсу CRM інтегровані у інші програми підготовки, CRM інструктор повинен керувати процесом визначення та впровадження навчальної програми.

#### ORO.CC.120 Початковий курс підготовки

(а) Кожна нова особа, яка приступила до підготовки та ще не має чинної атестації члену кабінного екіпажу, виданої відповідно до Додатка V (Part-CC) до Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924 повинна:

(1) забезпечуватись початковим курсом підготовки, як зазначено в CC.TRA.220 Додатка V (Part-CC) до Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924;

(2) перед початком інших етапів тренування, які потрібно завершити відповідно до положень цієї Підчастини цього Додатка III (Part – ORO), успішно скласти відповідні екзамени.

(b) Елементи початкової програми підготовки можуть бути поєднаними з початковою підготовкою на конкретному типі ПС та перепідготовкою, за умови, що положення CC.TRA.220 Додатка V (Part-CC) до Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за

№ 1056/30924 будуть виконані та будь-який зазначений елемент буде зарахований як елемент початкового курсу тренування у відповідному журналі підготовки члена кабінного екіпажу.

#### ORO.CC.125 Підготовка та перепідготовка на конкретному типі ПС

(a) Кожен член кабінного екіпажу повинен завершити відповідну підготовку на конкретному типі ПС, перепідготовку, а також відповідні перевірки перед тим, як бути призначеним:

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

(2) експлуатантом виконувати експлуатацію на іншому типі ПС.

(b) При впровадженні програм та планів підготовки експлуатанта, розрахованих на конкретний тип ПС та перепідготовку, експлуатант повинен включити до них, якщо застосовно, відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині даних для забезпечення експлуатації.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) опис конфігурації кабіни;

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

(iii) усі нормальні і аварійні процедури;

(iv) обслуговування пасажирів та управління потоком пасажирів;

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

(vi) евакуаційних процедур;

(vii) процедури втрати працездатності пілотом;

(viii) застосовні вимоги та процедури безпеки;

(ix) управління ресурсами екіпажу.

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

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

(1) на варіант типу ПС який зараз експлуатується, або

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

(i) обладнанням з безпеки;

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

(iii) нормальними та аварійними процедурами.

(b) Програми підготовки щодо відмінностей повітряних суден повинні:

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

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

(c) При розробці програми підготовки щодо відмінностей повітряних суден для варіанти ПС, яка зараз використовується, експлуатант повинен

включати, де застосовно, відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині даних для забезпечення експлуатації.

#### ORO.CC.135 Ознайомлення

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

#### ORO.CC.140 Періодична підготовка

(a) Кожен член кабінного екіпажу повинен щорічно проходити періодичну підготовку та перевірку.

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

(c) Специфічні для конкретного типу ПС елементи підготовки:

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

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

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

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

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

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

(d) Специфічні елементи підготовки експлуатанта:

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

(i) для кожного члена кабінного екіпажу:

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

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

(ii) розміщення речей у пасажирському відділенні;

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

(iv) аварійні процедури;

(v) евакуаційні процедури;

(vi) розгляд інцидентів та аварій;

(vii) управління керування ресурсами екіпажу та взаємодія екіпажу;

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

(ix) процедури безпеки.

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

(i) використання піротехніки (фактичної або імітаторів);

(ii) практична демонстрація використання чек-листів льотного екіпажу;



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

(iv) для кожного члена кабінного екіпажу:

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

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

(e) Терміни дії:

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

(2) Якщо періодична підготовка та льотна перевірка, визначена у ORO.CC.140(a), здійснювалися протягом останніх трьох місяців строку чинності, тоді виникає новий строк чинності, який повинен розраховуватися, починаючи з первісної дати втрати чинності.

(3) Для додаткових елементів підготовки, які виконуються кожні три роки та зазначені у ORO.CC.140(c)(2) та ORO.CC.140(d)(2), строк чинності складає 36 місяців, рахуючи з кінця того місяця, коли проводилася відповідна перевірка.

ORO.CC.145 Відновлювальна підготовка

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

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

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

(i) пройти відновлювальну підготовку та відповідну перевірку, або

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

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

(1) процедури дій у надзвичайних ситуаціях;

(2) процедури евакуації;

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

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

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

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

## РОЗДІЛ 2

### Додаткові вимоги до експлуатації САТ

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

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

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

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

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

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

(1) інструктаж перед польотом;

(2) взаємодія з екіпажем;

(3) огляд вимог експлуатанта та вимог законодавства;

(4) доповідь про авіаційні аварії та інциденти;

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

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

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

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

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

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

(б) В залежності від умов, визначених у ORO.CC.205(с), ця цифра може бути зменшена:

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

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

(с) Умови:

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

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

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

(4) у разі нормальної наземної експлуатації ПС, яка вимагає більше одного члену кабінного екіпажу, кількість таких членів екіпажу, яка визначена відповідно до ORO.CC.205(c)(3), повинна бути збільшена таким чином, щоб один член кабінного екіпажу обслуговував два аварійних виходи на рівні поверхні (основному горизонті).

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

Члени кабінного екіпажу можуть призначатися виконувати свої обов'язки на певному типі чи варіанті ПС, якщо вони:

(a) Мають чинну атестацію, видану відповідно до Додатка V (Part-CC) до Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924;

(b) Мають відповідну професійну кваліфікацію відповідно до вимог цієї Підчастини цього Додатка III (Part – ORO) для роботи на такому типі чи варіанті ПС;

(c) Задовольняють іншим застосовним вимогам цієї Підчастини цього Додатка III (Part – ORO) та Додатка IV (Part - CAT);

(d) Носять відповідну форму члена кабінного екіпажу.

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

(a) Програми підготовки і перевірки, включаючи відповідні плани підготовки, які вимагаються цією Підчастиною цього Додатка III (Part – ORO), повинні затверджуватися уповноваженим органом та міститися у OM.

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

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

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

ORO.CC.250 Робота на більш ніж одному типі або варіанти ПС

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

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

(2) загальні нормальні і аварійні процедури є ідентичними.

(b) Для реалізації положень ORO.CC.250(a), а також для польотної підготовки та перевірки кваліфікації кабінних екіпажів експлуатант повинен визначати:

(1) кожне ПС як певний тип чи варіант з урахуванням, де застосовно, відповідних елементів, визначені в обов'язковій частині даних для забезпечення експлуатації;

(2) варіанти ПС як інші типи, якщо є несхожість щодо таких аспектів:

(i) експлуатація аварійного виходу;

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

(iii) залежних від типу аварійних процедур.

ORO.CC.255 Експлуатація з одним членом кабінного екіпажу

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



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

(1) підготовки відповідно до вимог ORO.CC.250(c), в доповненні іншої відповідної підготовки та перевірки, яка вимагається відповідно до положень цієї Підчастини цього Додатка III (Part – ORO);

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

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

(c) Додаткові елементи підготовки повинні приділяти особливостям експлуатації одним членом кабінного екіпажу:

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

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

(3) огляд вимог експлуатанта та застосовних вимог законодавства;

(4) відповідна документація;

(5) доповідь щодо аварійних подій та інцидентів;

(6) польотний час та період виконання обов'язків в польоті, а також вимоги щодо відпочинку.

## ПІДЧАСТИНА ТС

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

#### ORO.TC.100 Сфера застосування

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

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

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

(1) досягли віку 18 років;

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

(3) завершили всю необхідну підготовку, яка вимагається положеннями цієї Підчастини цього Додатка III (Part – ORO) для виконання покладених на них обов'язків;

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

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

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

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

#### ORO.TC.110 Підготовка та перевірка

(a) Експлуатант повинен розробити програму підготовки відповідно до положень цієї Підчастини цього Додатка III (Part – ORO) для того, щоб охопити ті обов'язки та відповідальність, які має виконувати технічний персонал.

(b) Після завершення початкової підготовки, перепідготовки у експлуатанта, підготовки для роботи на різних типах суден та періодичної

підготовки, кожний член технічного екіпажу повинен пройти перевірку для доведення своєї кваліфікації при виконанні нормальних та аварійних процедур.

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

#### ORO.TC.115 Початкова підготовка

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

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

(b) Протипожежне тренування та тренування щодо появи диму;

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

(d) Аспекти повітряної медицини та надання першої допомоги;

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

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

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

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

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

(2) при переході на інший тип чи клас ПС, якщо будь-яке обладнання або процедури, зазначені в ORO.TC.120(b) відрізняються.

(b) Перепідготовка у експлуатанта повинна включати наступні питання:

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

(2) всі нормальні та аварійні процедури;

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

ORO.TC.125 Навчання щодо відмінностей

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

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

#### ORO.TC.130 Ознайомчі рейси

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

#### ORO.TC.135 Періодична підготовка

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

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

#### ORO.TC.140 Відновлювальна підготовка

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

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

(1) відновлювальну підготовку на відповідний типі чи класі ПС, або

(2) два ознайомчі сектори на відповідному типі чи класі ПС.

## ПІДЧАСТИНА FTL

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

#### РОЗДІЛ 1

##### Загальні положення

##### ORO.FTL.100 Межі

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

##### ORO.FTL.105 Визначення

В цьому підрозділі використовуються наступні визначення:

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

Таблиця 1

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

‘B’ – акліматизований до місцевого часу часового поясу відправлення

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(20) перебування в резерві (reserve) — період часу, протягом якого член екіпажу зобов'язаний експлуатантом перебувати у готовності для отримання

завдання на FDP, позиціонування або інших обов'язків, які повідомлені щонайменше за 10 годин до початку їх виконання;

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

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

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

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

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

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

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

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

#### ORO.FTL.110 Відповідальність експлуатанта

Експлуатант повинен:

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

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

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

(d) враховувати відношення між частотою та схемою періодів виконання обов'язків в польоті та періодів відпочинку і брати до уваги

сумарний ефект тривалого виконання обов'язків в поєднанні з мінімальними періодами відпочинку;

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

(f) дотримуватися положень, які стосуються несприятливих розкладів, відповідно до ARO.OPS.230 Додатка II (Part-ARO) до цих Авіаційних правил;

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

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

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

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

## ORO.FTL.115 Обов'язки члена екіпажу

Члени екіпажу повинні:

(a) виконувати вимоги CAT.GEN.MPA.100(b) Додатка IV (Part - CAT) цих Авіаційних правил; та

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

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

(a) У разі необхідності FRM через вимоги цього підрозділу або відповідних специфікацій сертифікату, експлуатант зобов'язаний створити, запровадити та підтримувати FRM як невід'ємну частину своєї системи управління. FRM повинне забезпечувати відповідність основним вимогам пунктів 7.f, 7.g та 8.f Доповнення I до цих Авіаційних правил. FRM повинна бути описана в OM.

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

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



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

(3) наукові принципи та знання;

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

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

(6) процес забезпечення безпеки FRM;

(7) процес просування FRM.

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

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

## ORO.FTL.125 Схеми специфікацій польотного часу

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

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

(c) Для підтвердження відповідності нормативно-правовим актам цивільної авіації України та цієї Підчастини, експлуатант повинен застосовувати відповідні специфікації сертифікату, прийняті уповноваженим органом. Якщо експлуатант хоче відхилитися від цих специфікацій сертифікату у відповідності до чинного законодавства, він зобов'язаний надати уповноваженому органу повний опис запланованого відхилення, перш ніж воно буде запроваджене. Опис повинен включати в себе всі нові редакції посібників або процедур, що можуть бути необхідними, а також оцінку, що підтверджує відповідність нормативно-правовим актам цивільної авіації України та цієї Підчастини.

(d) В цілях пункту ARO.OPS.235(d) Додатка II (Part-ARO) до цих Авіаційних правил, протягом двох років з моменту запровадження відхилення або відступу від вимог, експлуатант повинен збирати дані стосовно санкціонованого відхилення або відступу та аналізувати ті данні за науковими

принципами з метою оцінки впливу відхилення або відступу на втому екіпажу. Результати такого аналізу повинні надаватися в формі звіту до уповноваженого органу.

## РОЗДІЛ 2

### Комерційна експлуатація авіаційного транспорту

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

Експлуатант повинен визначити основне місце базування для кожного члена екіпажу.

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

(a) Експлуатант повинен:

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

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

(b) Базовий максимальний добовий FDP

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

Таблиця 2

## Максимальний добовий FDP — Акліматизовані члени екіпажу

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

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

Таблиця 3

## Члени екіпажу, стан акліматизації яких невідомий

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

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

Таблиця 4

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) Коли використовується подовження для послідовних FDPs, додаткові перед- та післяпольотні відпочинки між двома подовженими FDPs, відповідно до ORO.FTL.205d(1), повинні надаватися послідовно.

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

- (i) 5 секторів, коли вони не потрапляють до WOCL; або
- (ii) 4 сектори, коли вони потрапляють до WOCL на 2 години або менше; або
- (iii) 2 сектори, коли вони потрапляють до WOCL більше, ніж на 2 години.

(4) Подовження максимального базового добового FDP без відпочинку в польоті не повинні комбінуватися з подовженнями, із-за можливості відпочинку в польоті або розділеного виконання обов'язків у той самий період виконання обов'язків.

(5) Схеми специфікацій польотного часу повинні визначати граничні значення подовжень максимального базового добового FDP згідно із сертифікаційними специфікаціями, застосовними до типу експлуатації, з урахуванням:

(i) кількості виконаних секторів; та

(ii) потрапляння до WOCL.

(e) Максимальний добовий FDP з використанням подовження із-за відпочинку в польоті

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

(i) кількості виконаних секторів;

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

(iii) типу умов для відпочинку в польоті; та

(iv) посилення базового льотного екіпажу.

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

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

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

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

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

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

(3) Командир повинен проконсультувати усіх членів екіпажу стосовно рівня їх готовності перед рішенням про зміни відповідно до ORO.FTL.205f(1) та ORO.FTL.205f(2).



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### ORO.FTL.215 Позичіонування

Якщо експлуатант позиціонує члена екіпажу, повинно застосовуватись наступне:

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

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

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

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

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

(1) мінімальна тривалість перерви на землі; та

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

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

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

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

Якщо експлуатант призначає члена екіпажу для перебування в режимі очікування або для виконання обов'язків в аеропорту, у відповідності до

сертифікаційних специфікацій, застосовних для типу експлуатації, повинно виконуватись наступне:

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

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

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

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

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

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

(1) максимальна тривалість будь-якого режиму очікування;

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

- необхідність негайної готовності члена екіпажу;
- перешкоди режиму очікування для сну; та
- належне сповіщення для захисту можливості сну, в інтервалі від виклику виконання обов'язків і до затвердженого FDP;

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

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

#### ORO.FTL.230 Резерв

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

- (a) резерв повинен бути зафіксований в реєстрі;

(b) схеми польотного часу повинні визначати наступні елементи:

(1) максимальна тривалість кожного окремого періоду резерву;

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

#### ORO.FTL.235 Періоди відпочинку

(a) Мінімальний період відпочинку на основному місці базування.

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

(2) Шляхом відступу від ORO.FTL.235(a)(1), за умови забезпечення експлуатантом члена екіпажу зручним місцем для відпочинку за місцем основного базування, застосування вимог щодо надання мінімального відпочинку, наведені в ORO.FTL.235(b).

(b) Мінімальний період відпочинку поза місцем основного базування.

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

(с) Скорочений відпочинок

Відступаючи від ORO.FTL.235(a) та ORO.FTL.235(b), схеми специфікацій польотного часу можуть скорочувати мінімальний період відпочинку відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних до типу експлуатації, а також з урахуванням наступних елементів:

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

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

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

- (1) ефекту зміни часових поясів та подовжень FDP;
- (2) додаткової накопиченої втоми, із-за несприятливого розкладу; та
- (3) зміни місця основного базування.

#### ORO.FTL.240 Харчування

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

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

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

- (a) Експлуатант повинен підтримувати записи за період 24 місяці:
- (1) індивідуальні записи для кожного члену екіпажу, включаючи:
    - (i) польотний час;
    - (ii) початок, тривалість та кінець кожного періоду виконання обов'язків та FDP;



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

(iv) призначене місце основного базування;

(2) застосування подовжених періодів польотних обов'язків та скорочені періоди відпочинку.

(b) Експлуатант повинен надавати копії індивідуальних записів польотного часу, періодів виконання обов'язків та періодів відпочинку на вимогу:

(1) члена екіпажу, якого такі записи стосуються;

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

(c) Записи, про які йдеться в підпункті CAT.GEN.MPA.100(b)(5) Додатка IV (Part – CAT) цих Авіаційних правил по відношенню до тих членів екіпажу, які виходять для виконання обов'язків у більш ніж одного експлуатанта, повинні зберігатися протягом 24 місяців.

#### ORO.FTL.250 Тренування з контролю втоми

(a) Експлуатант повинен організовувати початкові та періодичні тренування з контролю втоми для членів екіпажів, персоналу, відповідального за підготовку та підтримання реєстрів екіпажів та керівного персоналу, якого це стосується.

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

Директор департаменту  
льотної експлуатації

О.І. Лісняк

Доповнення 1

до Додатка III (Part-ORO) Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації» (пункт ORO.DEC.100)

**ЗАЯВА (ДЕКЛАРАЦІЯ)**

у відповідності з Авіаційними правилами України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації»

**Експлуатант**

Назва:

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

**Організація підтримання льотної придатності**

Назва та адреса організації та посилання на схвалення:

**Експлуатація ПС**

Початкова дата експлуатації/дата початку застосування змін:

Тип(и) експлуатації:

Додаток VI (Part-NCC) цих Авіаційних правил: (вказати пасажирська і/або вантажна)

Додаток VIII (Part-SPO) цих Авіаційних правил: (вказати тип діяльності)

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

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

Детальна інформація щодо утримуваних спеціальних експлуатаційних дозволів

Перелік альтернативних методів відповідності з відповідними посиланнями на АМС, які вони замінюють (додати до заяви (декларації))
<b>Заяви</b>
<input type="checkbox"/> Система управління документацією, в тому числі керівництва з експлуатації (ОМ), відображають відповідні вимоги, викладені в Додатка III (Part-ORO), Додатка VI (Part-NCC), Додатка VIII (Part-SPO) та Додатка V (Part-SPA) цих Авіаційних правил. Вся експлуатація буде здійснюватися у відповідності до процедур та інструкцій, зазначених в керівництві з експлуатації (ОМ).
<input type="checkbox"/> Всі ПС, які експлуатуються мають дійсний сертифікат льотної придатності.
<input type="checkbox"/> Всі члени льотного екіпажу і кабінного екіпажу, якщо застосовно, підготовлені відповідно до застосовних вимог.
<input type="checkbox"/> Якщо застосовно: Експлуатант реалізував і довів відповідність офіційно визнаним галузевим стандартам. Посилання стандарту: Сертифікаційний орган: Дата останнього аудиту відповідності:
<input type="checkbox"/> Будь-яка зміна в процесі експлуатації, що впливає на інформацію, зазначену в цій заяві (декларації) буде повідомлена уповноваженому органу.
<input type="checkbox"/> Експлуатант підтверджує, що інформація, зазначена в цій заяві (декларації) є вірною.
Дата, прізвище та підпис відповідального керівника

Директор департаменту  
льотної експлуатації

О.І. Лісняк