

ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Державної авіаційної

служби України

\_\_\_\_\_2018 року № \_\_\_\_\_

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

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила містять такі додатки та доповнення:
  - 1) Додаток I «Визначення термінів для додатків II – VIII»;
  - 2) Додаток II «Вимоги до уповноваженого органу» (Part - ARO);
  - 3) Додаток III «Організаційні вимоги щодо повітряної експлуатації» (Part - ORO);
  - 4) Додаток IV «Комерційна повітряна експлуатація» (Part - CAT);
  - 5) Додаток V «Спеціальні схвалення» (Part - SPA);
  - 6) Додаток VI «Некомерційна повітряна експлуатація моторних повітряних суден складної конструкції» (Part - NCC);
  - 7) Додаток VII «Некомерційна повітряна експлуатація моторних повітряних суден іншої ніж складної конструкції» (Part - NCO);
  - 8) Додаток VIII «Спеціалізована експлуатація» (Part - SPO);
  - 9) Доповнення I «Основні вимоги до льотної експлуатації»;
  - 10) Доповнення II «Основні вимоги до льотної придатності».
2. Ці Авіаційні правила встановлюють:

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

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

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

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

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

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

5. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

комерційна експлуатація повітряного транспорту (commercial air transport–CAT operation) – експлуатація повітряного судна для перевезення пасажирів, вантажу чи пошти за плату або іншу винагороду;

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

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

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

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

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

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

спеціалізована експлуатація з високим ступенем ризику (high risk commercial specialised operation) – будь-яка комерційна спеціалізована експлуатація повітряних суден, що здійснюється над територією, де безпека третіх сторін на землі у випадку аварійної ситуації, ймовірно, буде піддаватися загрозі або, як визначено уповноваженим органом країни, на якій виконується експлуатація, будь-яка комерційна спеціалізована експлуатація повітряних суден, яка через свій специфічний характер та місцеве навколишнє середовище, в якому виконується експлуатація, мають високий ступінь ризику, зокрема, для третіх сторін на землі;

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

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

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

Інші терміни, наведені у Додатку I до цих Авіаційних правил для застосування у Додатках II - VIII та Доповненнях I - II до цих Авіаційних правил.

## II. Спроможність здійснення нагляду

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

2. Зарезервовано.

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

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

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

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

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

(c) вимагати надання усних пояснень на місці;

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

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

(f) за необхідності вживати або ініціювати впровадження примусових заходів.

6. Завдання зазначені у пункті 5 цього розділу повинні виконуватися згідно з чинним законодавством України.

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

8. Виконання інспекцій на пероні повітряних суден, що експлуатуються відповідно до правил нагляду за безпекою польотів, встановлених іншою державою повинно проводитися відповідно до підчастини «RAMP» Додатку II до цих Авіаційних правил.

#### IV. Льотна експлуатація

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

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

2. Експлуатанти повинні задовольняти відповідно вимог Додатка V до цих Авіаційних правил під час експлуатації:

(a) літаків та вертольотів для:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Експлуатанти літаків та вертольотів складної конструкції, що здійснюють некомерційну експлуатацію, повинні задекларувати свою спроможність та засоби для здійснення обов'язків, пов'язаних з експлуатацією



ПС та експлуатувати ПС відповідно до Додатків III та VI до цих Авіаційних правил. Ці експлуатанти при здійсненні некомерційної спеціалізованої експлуатації повинні експлуатувати ПС відповідно до Додатків III та VIII до цих Авіаційних правил.

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

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

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

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

6. Комерційна спеціалізована експлуатація ПС повинна здійснюватися експлуатантами лише відповідно до Додатків III та VIII до цих Авіаційних правил.

7. Польоти, що виконуються до, під час або відразу після спеціалізованої експлуатації та напряду пов'язані з такою експлуатацією, повинні виконуватися відповідно до пунктів 3, 4 та 6 цього розділу, в залежності, що

застосовне. Будь-які особи не повинні перевозитися на ПС, за винятком членів екіпажу та осіб, необхідних для виконання завдання.

8. Експлуатанти повинні використовувати ПС відповідно з основними вимогами до льотної експлуатації, що викладені у Доповненні I до цих Авіаційних правил.

9. ПС повинні відповідати основним вимогам щодо льотної придатності, встановленим у Доповненні II до цих Авіаційних правил.

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

## V. Відхилення

1. Зарезервовано.

2. Шляхом відхилення від пункту 1 розділу IV цих Авіаційних правил, польоти під керівництвом організацій розробника або виробника, пов'язані з введенням нових типів ПС або модифікацією існуючих та виконані у межах повноважень таких організацій, повинні виконуватися згідно з чинним законодавством України.

3. Шляхом відхилення від розділу IV цих Авіаційних правил та вимог 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, відносно дозволу на виконання польотів (permit to fly), польотів пов'язаних з введенням нових типів або модифікацією існуючих ПС організаціями розробника або виробника, виконаних у межах повноважень цих організацій, таких як польоти без пасажирів або вантажу для перегонки ПС на відновлення, ремонт, виконання технічного обслуговування, інспекційне оцінювання, доставку, експортування або з подібною метою, повинні експлуатуватися згідно з чинним законодавством України.

4. Шляхом відхилення від пунктів 1 та 6 розділу IV цих Авіаційних правил, наступні види експлуатації моторних ПС іншої ніж складної конструкції будуть здійснюватися відповідно до Додатку VII до цих Авіаційних правил:

(а) польоти зі спільним несенням витрат фізичними особами, за умови розподілу прямих витрат орендарями ПС, включаючи пілота та кількість осіб, на яких розподіляються витрати, обмежується шістьма;

(б) змагальні польоти або льотні демонстрації, за умови, що винагорода або будь-який інший приз за такий політ обмежується відшкодуванням прямих операційних витрат та пропорційно внескам до щорічних витрат, а також призів вартістю не більше ніж визначено відповідним державним органом;

(с) презентаційні польоти, парашутні стрибки, буксирування планерів або пілотажні польоти, що виконуються навчальними організаціями, що мають основне місце діяльності в Україні та схвалені відповідно до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації», затверджених наказом Державіаслужби від 20.07.2017

№ 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України від 28.08.2017 № 1056/30924 або організаціями, створеними з метою пропаганди повітряного спорту або авіації дозвілля, за умови, що ПС експлуатується організацією, яка є власником або орендарем на умовах лізингу без екіпажу і виконання польоту не приносить прибуток, що розподіляється поза межами організації, і коли до польотів залучаються особи, не пов'язані з організацією, і така діяльність не є основною.

5. Не застосовується.

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

7. Шляхом відхилень від пункту SPA.PBN.100 Додатку V до цих Авіаційних правил, некомерційна експлуатація моторними літаками іншої ніж складної конструкції у визначеному повітряному просторі, за маршрутами чи відповідно до процедур коли встановлені специфікації навігації, заснованої на льотно-технічних характеристиках (performance-based navigation–PBN), повинна виконуватись згідно умов, встановлених національними правилами України до тих пір, поки не будуть прийняті і застосовуватись відповідні авіаційні правила.

8. Шляхом відхилення від першого речення пункту 3 розділу IV цих Авіаційних правил, експлуатанти моторних літаків складної конструкції з максимальною сертифікованою злітною масою (МСТОМ) 5700 кг або менше,

обладнаних турбогвинтовими двигунами, які беруть участь у некомерційній льотній експлуатації, повинні експлуатуватися тільки у відповідності до Додатку VII до цих Авіаційних правил.

9. Шляхом відхилення від підпункту (а) пункту 5 розділу IV цих Авіаційних правил, навчальні організації під час проведення льотної підготовки на моторних літаках складної конструкції з максимальною сертифікованою злітною масою (МСТОМ) 5700 кг або менше, обладнані турбогвинтовими двигунами, повинні експлуатуватися відповідно до Додатку VII до цих Авіаційних правил.

## VI. Сертифікати експлуатанта

1. Експлуатанти повинні не пізніше, ніж до 01 січня 2020 року:

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

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

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

У конвертаційному звіті слід зазначити:

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

(b) повноваження, які були надані експлуатанту;

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

Конвертаційний звіт повинен містити копії усіх документів, які відображають зміст підпунктів (a) – (c) пункту 2 розділу VI цих Авіаційних правил, включаючи копії відповідних попередніх вимог та процедур законодавства.

## VII. Обмеження польотного часу

1. Експлуатація CAT на літаках повинна здійснюватися відповідно до вимог підчастини FTL Додатку III до цих Авіаційних правил.

2. Як відхилення від пункту 1 цього розділу, виконання експлуатації у якості аеротаксі, екстреної медичної допомоги і експлуатації CAT на літаках з одним пілотом, повинно здійснюватися відповідно до вимог Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 02 квітня 2002 року № 219, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 24 квітня 2002 року за № 390/6678 (далі - Наказ № 219).

3. Експлуатація з метою виконання експлуатації CAT на вертольотах, аеростатах та планерах повинна здійснюватися відповідно до вимог Наказу № 219.

4. Некомерційна експлуатація, включаючи некомерційну спеціалізовану експлуатацію моторних літаків та вертольотів складної конструкції, так само як

і комерційна спеціалізована експлуатація із використанням літаків, вертольотів, аеростатів та планерів, до прийняття та провадження відповідних авіаційних правил України, повинна продовжувати здійснюватись відповідно до вимог Наказу № 219.

### VIII. Перелік мінімального обладнання

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

2. Після набрання чинності цими Авіаційними правилами, будь-які зміни до MEL, що зазначені у пункті 1 цього розділу, для яких виданий головний перелік мінімального обладнання (Master Minimum Equipment List–MMEL), повинні бути приведені у відповідність до пункту ORO.MLR.105 Додатку III до цих Авіаційних правил.

3. Будь-які зміни до MEL, що зазначені у пункті 1 цього розділу, для яких MMEL не був встановлений як частина експлуатаційних даних, мають формуватись у відповідності з MMEL прийнятого для уповноваженого органу.

### IX. Аналіз

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

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

Директор департаменту  
льотної експлуатації

О.І. Лісняк