



**ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ**

Процедура

PR TC.A-002

Підтримання льотної придатності типової конструкції

Видання 1

Контрольний примірник

**Київ
2020**

**II. Лист внутрішнього погодження
Затверджено**

Голова Державіаслужби

Олександр БІЛЬЧУК

Погоджено

Заступник Голови

Ігор ЗЕЛІНСЬКИЙ

Начальник управління –
державний інспектор з
авіаційного нагляду за льотною
придатністю повітряних суден
управління сертифікації типу
авіаційної техніки

Сергій ГРЕЗІН

Заступник начальника
управління – начальник відділу
- державний інспектор з
авіаційного нагляду за льотною
придатністю повітряних суден
відділу малих повітряних суден
управління сертифікації типу
авіаційної техніки

Ігор ЛОБАН

Заступник начальника відділу –
державний інспектор з
авіаційного нагляду за безпекою
авіації відділу управління
ризиками

Андрій СТЕЦЬКО

Розроблено

Державний інспектор з
авіаційного нагляду за льотною
придатністю повітряних суден
відділу малих повітряних суден
управління сертифікації типу
авіаційної техніки

Віктор ДУБРОВ

III. Зміст

Розділ		Стор.
I	Титульний лист	1
II	Лист внутрішнього погодження	2
III	Зміст	3
IV	Перелік діючих сторінок	4
V	Перелік введених видань/ревізій	5
VI	Перелік утримувачів	6
VII	Використані скорочення	7
VIII	Визначення термінів	7
IX	Нормативні посилання та пов'язані документи	8
X	Призначення та мета	9
XI	Основні принципи	10
XII	Схема процесу	19

IV. Перелік діючих сторінок

Номер сторінки	Видання	Дата видання	Ревізія	Дата ревізії
1	1	18.02.20	1	25.09.20
2	1	18.02.20	1	25.09.20
3	1	18.02.20	---	---
4	1	18.02.20	1	25.09.20
5	1	18.02.20	---	---
6	1	18.02.20	---	---
7	1	18.02.20	---	---
8	1	18.02.20	1	25.09.20
9	1	18.02.20	1	25.09.20
10	1	18.02.20	---	---
11	1	18.02.20	1	25.09.20
12	1	18.02.20	1	25.09.20
13	1	18.02.20	1	---
14	1	18.02.20	1	25.09.20
15	1	18.02.20	---	---
16	1	18.02.20	---	---
17	1	18.02.20	---	---
18	1	18.02.20	---	---
19	1	18.02.20	---	---
20	1	18.02.20	---	---
21	1	18.02.20	---	---
22	1	18.02.20	---	---
23	1	18.02.20	---	---

V. Перелік введених видань/ревізій

Видання/ ревізія Номер	Дата
1/---	18.02.20
1/1	25.09.20

VI. Перелік утримувачів

Номер примірника	Утримувач	Формат
Контрольний примірник	Сайт ДАСУ	Електронний

Контрольний примірник в електронному вигляді розміщується на офіційному сайті Державіаслужби на сторінці «Нормативно-правова база», розділ «Звід авіаційних правил», підрозділ «Первинна льотна придатність».

VII. Використані скорочення

АПУ–21(Part-21) - Авіаційні правила України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника», що затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 26 квітня 2019 року № 529, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22 травня 2019 року за № 543/33514, або пізніше видання;

ГПМО (MMEL) – Головний перелік мінімального обладнання;

ДАСУ – Державна авіаційна служба України;

ДЛП – директива льотної придатності;

ДСТ – Додатковий Сертифікат типу;

НБРЦА - Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами;

ПКУ – Повітряний кодекс України;

ПС – повітряне судно;

ТДЛП – термінова директива льотної придатності;

ALS - розділ «Обмеження льотної придатності» інструкції з підтримання льотної придатності.

CARI - протокол питань з підтримання льотної придатності

DOA – схвалення організації розробника;

ETSO – Європейські технічні стандарти;

ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації;

MCAI – обов'язкова інформація з підтримання льотної придатності;

РСА – первинна сертифікаційна адміністрація країни розробника виробу, що імпортується в Україну;

PCM – керівник проекту з сертифікації/координатор або інспектор, відповідальний за тип виробу;

POA – Схвалення організації виробника;

SAS – спеціальні вимоги льотної придатності;

SIB –інформаційний бюлетень з безпеки польотів;

SoD – держава розробника;

SoR – держава реєстрації;

UA-TSO - Технічний стандарт України.

VIII. Визначення термінів

В цих Процедурах терміни вживаються в наступних значеннях:

Авіаційна техніка – стосовно до цих процедур під авіаційною технікою розуміється повітряне судно (ПС), авіаційний двигун, повітряний гвинт і їх компоненти.

Виріб авіаційної техніки (виріб) – стосовно до цих процедур виробом авіаційної техніки є тип повітряного судна, тип авіаційного маршового двигуна і тип повітряного гвинта.

Державна авіаційна служба України (Державіаслужба) - центральний орган виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Директива льотної придатності – обов’язкова інформація з підтримання льотної придатності, що видається Державіаслужбою, в якому:

- встановлюються зміни, умови або обмеження, що включають інспекції, ремонти або переобладнання та/або інші коригувальні дії, за умови виконання яких може бути продовжена безпечна експлуатація авіаційної техніки;
- визначається порядок та термін реалізації цих змін, умов, обмежень та/або інших коригувальних дій.

Експлуатант – юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден.

Подія з безпеки польотів (occurrence) - будь-який випадок, що стосується безпеки польотів та ставить під загрозу або, у разі ігнорування чи невжиття заходів, може поставити під загрозу повітряне судно (далі – ПС), осіб, що знаходяться на борту, або будь-яких інших осіб та включає, зокрема, авіаційні події та серйозні інциденти;

Розробник – юридична особа, що здійснює розроблення авіаційної техніки або змін до неї.

Сертифікат типу – документ, що видається Державіаслужбою і засвідчує відповідність виробу авіаційної техніки вимогам Сертифікаційного базису.

Утримувач сертифіката – утримувач сертифіката типу, обмеженого сертифіката типу, додаткового сертифіката типу, UA-TSO схвалення, схвалення проекту значного ремонту або будь-якого іншого застосовного схвалення.

ІХ. Нормативні посилання та пов’язані документи

Основні нормативно-правові акти, на підставі яких розроблялась ця Процедура:

9.1. Повітряний кодекс України.

9.2. Авіаційні правила України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов’язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21 (Part-21), затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 26 квітня 2019 року № 529, що зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22 травня 2019 року за № 543/33514 (далі - АПУ-21 (Part-21)).

9.3. Авіаційні правила України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань», затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 06 березня 2019 року № 286, що зареєстрований в Міністерстві юстиції України 28 березня 2019 року за № 316/33287.

9.4. Авіаційні правила України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів», затверджені наказом Державної авіаційної служби України 27.12.2019 № 1817, що зареєстрований в Міністерстві юстиції України 17 квітня 2020 року за № 352/34635.

Перелік документів, які використовувалися для розробки цих процедур:

9.5. Прийнятні методи відповідності та керівний матеріал для сертифікації повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника (АМС та GM до АПУ-21(Part-21)) (далі - АМС та GM), затверджених наказами Державіаслужби від 14.08.2019 № 1042 і від 28.12.2019 № 1847.

9.6. Проект Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів».

9.7. EASA AMC 20 General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products, Parts and Appliances.

9.8. Процедури EASA PR.CAP.00001 – Continuing airworthiness of type design.

9.9. Політика EASA PO.CAP.00016-002 - Airworthiness Directive Policy.

9.10. Наказ Державіаслужби від 29.03.2019 № 396 «Про затвердження Примірного Переліку подій в галузі цивільної авіації, які підлягають сповіщенню»

9.11. Меморандум про взаємодію Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами та Державною авіаційною службою України від 10.10.2016.

9.12. Регламент ЄС № 2015/1018.

Х. Призначення та мета

10.1. Ця Процедура розроблена на підставі чинних нормативно-правових актів, що регулюють діяльність цивільної авіації України, з метою організації взаємодії авіаційних підприємств (організацій виробників, організацій розробників, експлуатантів, організацій з ТО тощо) та Державіаслужби в частині підтримання льотної придатності типової конструкції повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання (далі - авіаційні вироби).

10.2. Процедури розроблені на виконання вимог параграфів 21.A.3A і 21.A.3B АПУ-21(Part-21) та Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів»

10.3. Підтримання льотної придатності типової конструкції включає:

- отримання інформації про події, що призводять або могли б призвести до негативного впливу на підтримання льотної придатності та до небезпечного стану;
- аналіз цієї інформації і визначення небезпечного стану;
- розробку запобіжних і коригувальних заходів, та видання обов'язкової інформації з підтримання льотної придатності (МСАІ).

XI. Основні принципи.

11.1. ДЖЕРЕЛА ІНФОРМАЦІЇ ДЛЯ ОЦІНКИ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ СХВАЛЕНОЇ ТИПОВОЇ КОНСТРУКЦІЇ

Дані, що необхідні до оцінювання підтримання льотної придатності типової конструкції, можуть надходити з різних джерел, як відповідно до вимог щодо обов'язкових сповіщень (звітності), так і на добровільній основі.

11.1.1. Сповіщення про події в контексті Авіаційних правил України щодо первинної льотної придатності і підтримання льотної придатності.

11.1.1.1. Сповіщення про події від утримувача сертифіката відповідно до АПУ-21(Part-21).

Відповідно до пункту 21.A.3A(a) АПУ-21(Part-21) утримувач сертифіката типу, обмеженого сертифіката типу, додаткового сертифіката типу, UA-TSO схвалення, схвалення проекту значного ремонту або будь-якого іншого застосовного схвалення (далі – Утримувач сертифіката) повинен мати систему збирання, дослідження та аналізу звітів та інформації, що пов'язана з відмовами, несправностями та дефектами або іншими випадками, які призводять або могли б призвести до негативного впливу на підтримання льотної придатності виробу, компонента або обладнання, для яких виданий сертифікат типу, обмежений сертифікат типу, додатковий сертифікат типу, UA-TSO схвалення, схвалення проекту значного ремонту або будь-яке інше застосовне схвалення.

Утримувач сертифіката повідомляє про події в Державіаслужбу відповідно до пункту 21.A.3A (b) АПУ-21(Part-21). АМС 20-8 надає вказівки щодо приблизного переліку подій з безпеки польотів (який може бути розширений), про які слід повідомляти Державіаслужбу та про строк подання таких звітів. Утримувачі сертифікатів DOA мають зазначати процедури щодо визначення переліку подій, що сповіщаються, в Посібнику організації, який узгоджується Державіаслужбою.

Крім того, утримувач сертифіката повинен збирати та переглядати всю наявну інформацію, що стосується безпеки типової конструкції, з метою вжити або запропонувати Державіаслужбі відповідні та вчасні дії для корегування будь-якого небезпечного стану.

Відповідно до положення 21.A.3A (b)(2) Державіаслужба визначає форму і спосіб, який слід застосовувати для подання звітів. Утримувачі сертифікатів також мають можливість подавати звіти про свої випадки безпосередньо через електронні засоби Державіаслужби.

Всі звіти, що надаються утримувачами сертифікатів, розміщуються і зберігаються в репозиторію системи RMD Державіаслужби (Дивись Процес управління ризиками RMD.B-002 та процедури до нього).

Утримувачі сертифікатів та Державіаслужба, як правило, проводять зустрічі (наради, засідання) з перегляду льотної придатності, на яких обмінюються результатами (різних) аналізів безпеки та обговорюються спірні результати (якщо вони є) для досягнення згоди щодо рівня ризику та можливих наслідків. На цих засіданнях може бути визначено або підтверджено наявність небезпечного стану. В будь-якому випадку схвалені організації розробників надають до Державіаслужби аналізи з безпеки польотів. Періодичність зустрічей, періодичність та зміст аналізів визначається відповідно до розміру, типу організації, кількості та значимості подій з безпеки польотів.

11.1.1.2. Сповіднення від інших авіаційних підприємств.

Зобов'язання щодо звітності до Державіаслужби також існують для схвалених організацій з технічного обслуговування (Авіаційні правила України наказ ДАСУ від 06.03.2019 № 286) Частина-145 параграф 145.A.60 схвалених організацій САМО (Частина-М параграф M.A.202), схвалених організацій виробника (АПУ-21(Part-21) параграфи 21.A.129 (e) та (f), 21.A.165 (e) та (f)), організацій з навчання авіаційного персоналу (Авіаційні правила України (наказ ДАСУ 20.07.2017 № 565, параграф ORA.GEN.160), експлуатантів ПС (наказ ДАСУ 05.07.2018 № 682, параграф ORO.GEN.160) (з урахуванням наказу ДАСУ від 15.11.2019 № 1562).

Всі сповіднення і звіти, що надаються від вищезазначених організацій, повинні зберігатися, аналогічно із звітами організацій розробників (виробників), в репозитарії системи RMD Державіаслужби ((Дивись Процес управління ризиками RMD.B-002 та процедури до нього).

11.1.2. Сповіднення про події в контексті Статті 21 Повітряного кодексу України і Авіаційних правил України «Порядок сповіднення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів».

Розділ 3 Авіаційних правил України «Порядок сповіднення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів» передбачає створення обов'язкової системи звітності для збору подій з безпеки польотів для певних осіб і організацій.

Щодо процедур надання попереднього та остаточного звітів (аналізів) для проектних організацій рекомендується використовувати відповідні рекомендації

Керівного матеріалу ДАСУ «Звіт про подію з безпеки польотів» № GM.01.TC.A-002. Ці рекомендації можуть застосовуватися як базис до інших організацій.

11.1.3. Участь Державіаслужби в розслідуванні авіаційних подій та інцидентів.

Згідно з Меморандумом про взаємодію Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (НБРЦА) і Державіаслужби від 10.10.2016, Державіаслужба може за певних умов брати участь у розслідуванні авіаційних подій та інцидентів.

Крім того, згідно з Розділом 5 Меморандуму НБРЦА надає до Державіаслужби всю відповідну інформацію, що міститься в її базі даних про авіаційні події та інциденти.

Утримувач сертифікатів має також повідомляти Державіаслужбу про авіаційні події та інциденти відповідно до зобов'язань, передбачених АПУ-21(Part-21) щодо звітності про події. Вся ця інформація заноситься і зберігається в репозиторію системи RMD Державіаслужби для подальшої обробки.

11.1.4. Рекомендації НБРЦА з безпеки польотів.

НБРЦА на підставі висновків за результатами розслідування формулює рекомендації щодо усунення причин авіаційних подій та інцидентів та недопущення їх в майбутньому. Висновки та рекомендації із запобігання авіаційних подій оприлюднюються у звітах за результатами розслідування та періодичних аналізах стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів.

Якщо авіаційна подія чи інцидент, що сталися з повітряним судном України за кордоном, розслідується повноважним органом держави місця події, то НБРЦА інформує Державіаслужбу про всі випадки отримання інформаційного звіту та проекту остаточного звіту за результатами цього розслідування.

На підставі рекомендацій НБРЦА, Державіаслужба розробляє відповідні рекомендації та надсилає їх суб'єктам авіаційної діяльності. Перелік надісланих рекомендацій Державіаслужба направляє до НБРЦА.

11.1.5. Аналізи безпеки.

На Раді з безпеки авіації Державіаслужби розглядаються рекомендації надані Державіаслужбі від НБРЦА та інші питання щодо безпеки польотів згідно функцій Ради, які визначені в додатках до наказу № 980 від 15.12.2017.

Рішення Ради з безпеки авіації є джерелом додаткової інформація для підтримання льотної придатності типової конструкції авіаційних виробів.

Керівники проектів сертифікації (PCM) та відповідальні за супроводження типу виробу управління сертифікації типу авіаційної техніки виконують ці

рішення для процесу підтримання льотної придатності типової конструкції, або можуть бути запрошені взяти участь у експертній оцінці проектів таких документів, ініційованих іншими підрозділами.

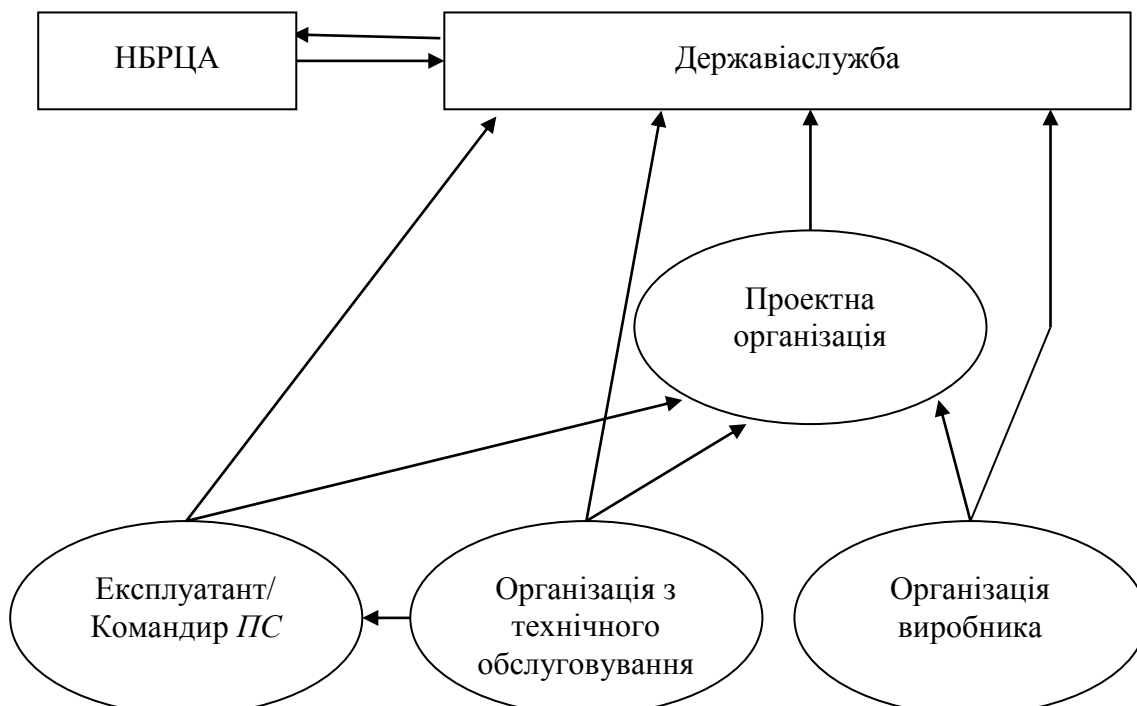
11.1.6. Результати аудитів, інспекцій, перевірок.

Результати аудитів, інспекцій, перевірок Державіаслужбою авіаційних підприємств і виробів є ще одним джерелом отримання інформації щодо підтримання льотної придатності типової конструкції виробів. Інформація про події, що привели або потенційно можуть призвести до небезпечного стану виробу, має бути внесена до репозиторію системи RMD Державіаслужби.

11.1.7. Інші джерела інформації.

Незалежно від вищезазначеного, інформація про події може бути отримана від будь-якої особи, чи організації/органу влади України або іншої країни, а також на добровільній основі, у разі відсутності будь-якого юридичного зобов'язання щодо звітності. Стаття 22 Повітряного кодексу України передбачає створення Державіаслужбою системи добровільного сповіщення. Це зобов'язання забезпечується декількома засобами: за допомогою репозиторію системи RMD Державіаслужби, на сайті Державіаслужби, або може передаватися в іншому форматі та порядку (наприклад, електронною поштою, поштою тощо). Ця інформація повинна бути оцінена на предмет її відповідності цілям підтримання льотної придатності типових конструкцій або безпеки авіації, та потім розміщена в репозиторію системи RMD Державіаслужби.

11.1.8. Спрощена схема надання інформації щодо подій з безпеки польотів, що пов'язані з підтриманням льотної придатності типової конструкції виробів:



11.1.8.1. Примірний перелік подій, про які організації повинні сповіщати Державіаслужбу зазначений у Додатку 1 до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів».

11.1.8.2. Проектна організація повинна сповіщати Державіаслужбу про будь-яку відмову, несправність, дефект або іншу подію, пов'язану з виробом, компонентом або обладнанням, що призвела або могла призвести до виникнення небезпечного стану (потенційно небезпечний стан). Примірний перелік таких подій міститься у рекомендаціях АМС 20-8. Перелік таких подій та методика/процедури їх визначення проектна організація визначає в своєму Посібнику (керівництві організації розробника).

11.1.8.3. Перелік подій, що підлягають сповіщенню від організацій до проектної організації визначає проектна організація. Він може бути значно ширше ніж переліки, що зазначені в АМС 20-8 і Додатку 1 до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів».

11.1.8.4. Будь-яка організація або фізична особа може направити добровільне сповіщення про подію до Державіаслужби, якщо вона вважає, що подія може негативно вплинути на безпеку польотів і льотну придатність.

11.1.8.5. Після первинного сповіщення про подію організації мають надавати попередній і остаточний звіти відповідно до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів». Рекомендації щодо попереднього і остаточних звітів проектної організації надані в Керівному матеріалі ДАСУ «Звіт про подію з безпеки польотів» № GM.01.TC.A-002.

Ці рекомендації можуть застосовуватися як базис до організацій, інших ніж проектні організації.

11.2. ЗОБОВ'ЯЗАННЯ ДЕРЖАВІАСЛУЖБИ.

Відповідно до вищезазначеної нормативно-правової бази, Державіаслужба зобов'язана забезпечити підтримування льотної придатності типової конструкції авіаційних виробів, які вона схвалює. У цьому контексті Державіаслужба реагує на проблему безпеки польотів шляхом видання відповідної обов'язкової інформації з підтримання льотної придатності (МСАІ) в формі директиви льотної придатності (ДЛП) відповідно до вимог параграфу 21.A.3В АПУ-21(Part-21) і для забезпечення положень Додатка 8 ІСАО .

11.2.1. Авіаційні вироби, для яких Державіаслужба є первинним сертифікаційним компетентним органом (РСА).

Для цілей параграфу 21.A.3В АПУ-21(Part-21) коли Державіаслужба є РСА і, отже, виконує функції та завдання компетентного органу Держави розробника (SoD) в питаннях схвалення типової конструкції, Державіаслужба повинна переглядати інформацію про події, що повідомляються, та на основі аналізу та розслідувань Утримувача сертифіката, або на основі будь-якої іншої наявної інформації визначати або погоджувати відповідні дії.

Ці дії можуть варіюватися від, наприклад, рекомендації щодо вдосконалення конструкції Утримувачем сертифіката до коригувальних дій (перевірка, технічне обслуговування або зміна типової конструкції), які необхідно зробити обов'язковими шляхом видання ДЛП. Рекомендується докладати всіх зусиль для визначення таких дій, які припиняють періодичні перевірки, тести чи обмеження.

Видання ДЛП регулюється положеннями 21.A.3В АПУ-21(Part-21) та пов'язаними з ними АМС, тобто АМС 20-8, АМС 21.A.3В (b) та керівними матеріалами, тобто GM 21.A.3В (d) (4), GM 21.A.3В (b). Обов'язки Державіаслужби в цьому плані детальніше описані в Керівництві інспектора AED TC.A-002.

Після видання ДЛП направляється підрозділам Державіаслужби, Утримувачу відповідного сертифіката, а також підприємствам та установам України, що мають відношення до авіаційного виробу, якого стосується ДЛП. Директиви стосовно ПС, частин та комплектувальних виробів, які на них встановлені, української розробки, що зареєстровані в іноземній державі, направляються Державному повноважному органу авіаційної влади держави реєстрації, на який покладена відповідальність за підтримання льотної придатності. ДЛП, що видані Державіаслужбою, публікується на офіційному сайті Державіаслужби.

Як тільки Державіаслужба видала та повідомила про ДЛП, остання стає обов'язковою для власників та експлуатантів повітряних суден, на які поширюється ДЛП відповідно до параграфу М.А.303 Part М.

Подальші деталі, що стосуються рівня залучення Керівника проекту сертифікації (PCM), інспекторів Державіаслужби, що відповідають за підтримання льотної придатності типової конструкції, містяться в Керівництві інспектора AED TC.A-002.

11.2.2. Авіаційні вироби, для яких Державіаслужба не є первинним сертифікаційним компетентним органом (РСА).

Незважаючи на положення 21.A.3A та 21.A.3B АПУ-21(Part-21), де Державіаслужба не є РСА і, отже, виконує функції та завдання держави реєстрації (SoR), що пов'язані з схваленням конструкції, Державіаслужба має, відповідно до принципів та процедур підтримання льотної придатності Додатка 8 ІСАО, та також відповідно угод, домовленостей, процедур з країною розробника (авіаційною адміністрацією країни розробника (якщо існують)), переглядати події з безпеки польотів, що повідомляються. Там, де існує проблема безпеки польотів, Державіаслужба має зв'язатися з РСА і організацією розробника, щоб переконатися в їх обізнаності щодо небезпечного стану та встановити очікувані дії. На основі відповіді РСА та організації розробника РСМ приймає рішення про необхідність подальших дій Державіаслужби.

РСМ, за необхідності, узгоджуючись зі своєю сертифікаційною групою, повинен прийняти рішення щодо прийнятності будь-якого запропонованого рішення, а також слідкувати за тим, щоб утримувач сертифіката розробляв та опублікував коригувальні дії в термін, прийнятний для Державіаслужби.

Усі ДЛП, які були видані іноземною авіаційною адміністрацією держави розробника, є чинними в Україні відповідно до наказу Державіаслужби України від 31.08.2011 № 204.

Державіаслужба, після отримання інформації про те, що РСА видала ДЛП для повітряного судна, що ввійшов до українського реєстру, виконує контроль виконання цієї ДЛП відповідно до чинних правил і процедур.

Якщо Державіаслужба, після консультації з РСМ, не задоволена діями, що вживаються РСА, або вважає за необхідне відхилення від ДЛП, виданого РСА, може бути видана відповідна ДЛП Державіаслужби. Ця ДЛП може або (1) замінити або змінити існуючий ДЛП РСА або (2) бути видана через відсутність ДЛП РСА, за необхідності, щоб забезпечити вжиття коригувальних дій, які вирішують проблему відповідно до чинних авіаційних правил України.

Коли Державіаслужба видає власну ДЛП, вона повідомляє про це іноземного утримувача сертифіката. Більше того, Державіаслужба інформує про це SoD (РСА) та SoR, щоб вони могли виконати свої відповідні зобов'язання згідно з Чиказькою конвенцією.

Подальші деталі, що стосуються рівня залучення РСМ, разом з сертифікаційною групою, для підтримання льотної придатності виробів іноземної розробки містяться в Керівництві інспектора AED TC.A-002.

11.2.3. Підтримання льотної придатності конструкції повітряних суден, що схвалені за Спеціальними вимогами льотної придатності (SAS).

У разі відсутності виданого сертифіката типу в Україні, SAS містить інструкції для утримувача обмеженого сертифіката льотної придатності щодо повідомлення Державіаслужби про всю інформацію про події під час експлуатації повітряного судна, що впливають або можуть вплинути на безпеку експлуатації.

PCM має враховувати будь-яку отриману інформацію від утримувача обмеженого сертифіката льотної придатності, НБРЦА, тощо для моніторингу підтримання льотної придатності всього парку повітряних суден, що схвалені відповідно до SAS.

Для повітряних суден, для яких видано іноземний сертифікат типу, PCM активно співпрацює з утримувачем цього сертифіката типу (якщо є можливість) щодо визначення небезпечного стану і розробки коригувальних дій.

Якщо буде визначено потенційну небезпечну ситуацію, яка може розвиватися або існувати на інших повітряних суднах, Державіаслужба видає ДЛП, або визначає обов'язкові дії, необхідні для відновлення прийнятного рівня безпеки, або, у разі недостатності інформації щодо відновлення прийнятного рівня безпеки, вживає необхідні заходи безпеки, які можуть включати в себе заборону польотів парку повітряних суден.

11.2.4. Взаємодія з процесом схваленням організацій виробників і розробників.

PCM повинен доводити до відома керівника групи DOA про будь-які підозри на невідповідність організації DOA параграфам 21.A.3, 21.A.3B, наприклад, неповідомлення про подію з безпеки польотів, ненадання даних, аналізів та розрахунків для визначення небезпечного стану, або про несвоєчасне розроблення коригувальних дій, коли визначено небезпечний стан.

PCM повинен інформувати керівника групи POA про будь-які проблеми з підтримання льотної придатності, які є наслідком виробничого недоліку.

11.3. МОНІТОРИНГ ТА ВНУТРІШНІЙ НАГЛЯД.

11.3.1. Оглядові наради з утримувачами сертифікатів.

PCM спільно з утримувачем сертифіката мають (в залежності від складності та розміру організації) організувати регулярні оглядові наради для моніторингу підтримання льотної придатності виробів, частин та приладів, що відносяться до їх відповідальності.

11.3.2. Протоколи питань з підтримання льотної придатності (CARI).

CARI може бути відкрито PCM або спеціалістом з сертифікації для документування проблеми з підтримання льотної придатності, коли виникає необхідність збирати інформацію від PCM, організації промисловості або інших сторін, про те:

- чи може ця проблема впливати на більш ніж один тип виробу;
- яким чином ця проблема буде впливати на інші типи виробів;
- тощо.

Також CAR1 може відкриватися для вирішення спірних питань щодо підтримання льотної придатності типової конструкції.

Більш детальна інформація про процедуру оформлення CAR1 міститься в Керівництві інспектора AED TC.A-002.

11.3.3. Внутрішній моніторинг.

Керівник відповідного відділу Державіаслужби повинен постійно переглядати проблеми з підтримання льотної придатності виробів, що підпадають під його відповідальність, та здійснювати моніторинг пов'язаної з ними діяльності РСМ та спеціалістів з сертифікації. З цією метою керівник відділу використовує доступні джерела інформації, такі як репозиторій системи RMD Державіаслужби, дискусії з відповідальними працівниками щодо конкретних проблем підтримання льотної придатності типової конструкції під час проведення спеціальних нарад або нарад відділу тощо.

Виходячи з цієї інформації, керівник відділу повинен регулярно звітувати перед начальником управління (директором департаменту) про поточні проблеми щодо підтримання льотної придатності та пов'язані з ними заходи, наприклад, під час двосторонніх зустрічей або шляхом організації презентацій на засіданнях управління, засіданнях Ради з безпеки, засіданнях керівництва тощо.

Керівник відділу, відповідальний за виріб, залучається РСМ до процесу прийняття рішень щодо визначення небезпечного стану.

11.4. ОBOB'ЯЗКОВА ІНФОРМАЦІЯ З ПІДТРИМАННЯ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ (МСАІ).

11.4.1. Директива льотної придатності.

МСАІ видається Державіаслужбою у формі директиви льотної придатності (ДЛП). Державіаслужба видає ДЛП для виробів, для яких вона є авіаційною адміністрацією держави розробника відповідно до параграфів 21.A.3В АПУ-21(Part-21) та М.А. 303 Part М (наказ ДАСУ від 06.03.2019 № 286).

Усі ДЛП, які були видані іноземною авіаційною адміністрацією держави розробника (РСА), є чинними в Україні відповідно до наказу Державіаслужби України від 31.08.2011 № 204. Якщо Державіаслужба не задоволена діями, що зазначені в ДЛП РСА, або вважає за необхідне застосування відхилення від цієї ДЛП, може бути видана відповідна ДЛП Державіаслужби.

Детальні процедури видання ДЛП містяться у Керівництві інспектора AED TC.A-002.

11.4.2. Ревізія розділу «Обмеження льотної придатності» інструкції з підтримання льотної придатності (ALS).

Ревізії ALS, які запроваджують нові або більш обмежувальні обов'язкові завдання з технічного обслуговування, повинні призвести до випуску відповідної ДЛП, якщо тільки невідповідність вимогам ALS не може призвести до небезпечного стану, або ДЛП, яка адекватно вирішує всі обмежувальні елементи, що зазначені в ревізії ALS, вже видано до видання ревізії ALS.

11.4.3. ДЛП для компонентів і обладнання.

ДЛП може бути адресована UA-TSO схваленню або іншого схвалення компонента або обладнання за однієї з таких умов:

а) якщо несправність викликана обладнанням і льотна придатність виробу може бути відновлена на рівні обладнання, якщо тільки не визначено, що видання ДЛП для виробу є більш доцільним;

б) якщо компонент або обладнання потенційно може встановлюватися на декількох виробках і, отже, недоцільно видавати ДЛП для всіх виробів, на яких компонент або обладнання може встановлюватися.

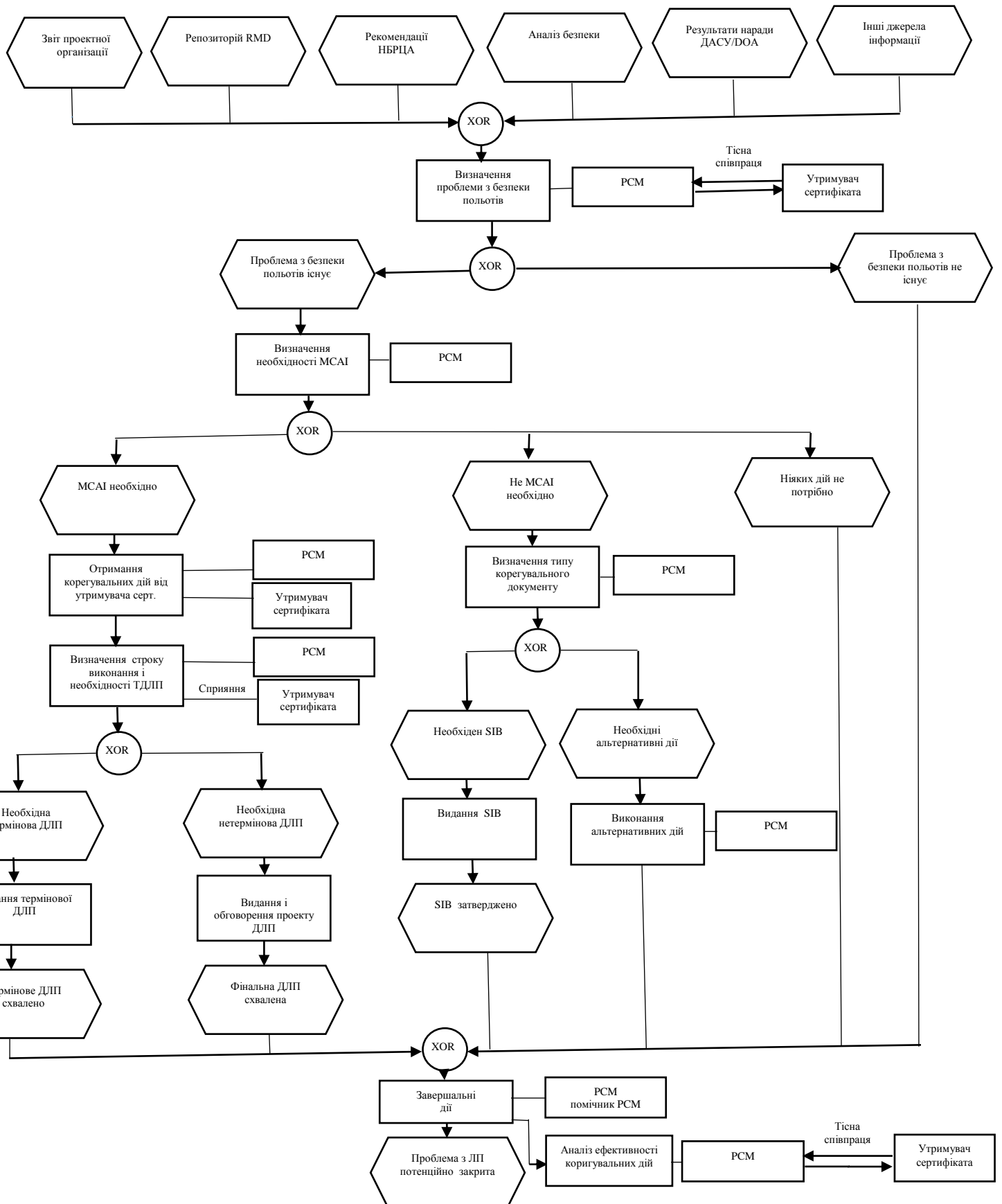
11.4.4. Утримувачі сертифікатів типу ПС з урахуванням вимог параграфу 21.A.3A АПУ-21(Part-21) інформують Державіаслужбу про всі відомі SoR, де зареєстровані і експлуатуються повітряні судна їх розробки. Державіаслужба розсилає всі видані ДЛП до відомих SoR, і SoD (якщо ДЛП видана для виробу розробки цієї держави), а також публікує всі ДЛП на своєму веб-сайті.

ХІІ. СХЕМА ПРОЦЕСУ.

Ці процедури включають одну блок-схему процесу високого рівня «Підтримання льотної придатності типової конструкції».

Опис специфічних процесів нижчого рівня зазначаються у Керівництві інспектора AED TC.A-002.

Підтримання льотної придатності типової конструкції



ОПИС ЕЛЕМЕНТІВ ПРОЦЕСУ

Елемент	Опис процесу
Визначення проблеми з безпеки польотів	<p>У тісній співпраці з утримувачем сертифіката та, за необхідності, іншим персоналом Державіаслужби, РСМ повинен визначити, чи існує проблема з льотною придатності.</p> <p>Це визначення проводиться з урахуванням усієї наявної інформації та на основі відповідних норм льотної придатності (вимог для сертифікації), положень АПУ-21(Part-21) з урахуванням рекомендацій АМС 21.A.3В (b) і GM 21.A.3В (b)).</p> <p>У випадках, коли РСМ не може визначити проблему льотної придатності, але все ще має занепокоєння щодо безпеки польотів, проблема повинна бути обговорена з відповідним начальником відділу, начальником управління, або підрозділом Державіаслужби (Департамент льотної експлуатації, управління підтримання льотної придатності, відділ управління ризиками тощо), або розглянута в робочій групі з аналізу безпеки польотів для визначення відповідних дій.</p>
Визначення МСАІ, non-МСАІ або відсутності потреби у будь-яких діях	<p>РСМ визначає, які дії потрібно:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Обов'язкова інформація з льотної придатності (МСАІ) відповідно до глави 4 додатка 8 до Конвенції ІКАО необхідна, коли існує небезпечний або потенційно небезпечний стан і він ймовірно існує або може розвинути на інших повітряних суднах (рекомендації щодо визначення небезпечного стану містяться в АМС 21.A.3В (b) та GM 21.A.3В (b)). 2. МСАІ публікується у формі Директиви льотної придатності (ДЛП), як описано у параграфі 21.A.3В АПУ-21(Part-21). 3. У разі відсутності небезпечного або потенційно небезпечного стану, який би вимагав видання ДЛП, РСМ може все-таки вважати, що необов'язкова інформація з підтримання льотної придатності (non-МСАІ) є корисною для надання інформації чи рекомендацій авіаційній спільноті щодо відповідної проблеми льотної придатності. 3. Якщо ні МСАІ, ні non-МСАІ не потрібно, РСМ може вирішити, що не потрібно вживати жодних дій.

Отримання коригувальних дій від утримувача сертифіката	Коли Державіаслужба встановила, що небезпечний стан існує в типовій конструкції повітряного судна, двигуна, повітряного гвинта, компонента або обладнання, що встановлено на виробі, і цей стан, ймовірно, буде існувати або розвиватися на іншому повітряному судні, РСМ повинен запросити від утримувача сертифіката запропонувати відповідні коригувальні дії.
Визначення строку виконання і необхідності термінової ДЛП	<p>У разі ситуацій, що вимагають надзвичайних термінових дій з боку Державіаслужби, РСМ повинен переглянути запропоновані коригувальні дії, надані утримувачем сертифіката.</p> <p>Виходячи з узгодженого строку виконання коригувальних дій, РСМ повинен оцінити необхідність видання термінової ДЛП.</p> <p>Наприклад, термінова ДЛП є доцільною, якщо термін виконання директиви є:</p> <ul style="list-style-type: none"> - до наступного польоту після набуття чинності ДЛП, або - протягом X днів (менше ніж 30) після дати набуття чинності ДЛП. <p>Коли термін виконання визначено в польотних циклах або годинах, рішення про видання термінової ДЛП приймається РСМ з урахуванням найвищої частоти використання типу літака чи двигуна.</p>
Визначення типу коригувального документу (non-MCAI)	<p>РСМ визначає, який non-MCAI документ слід розробити, щоб вирішити проблему:</p> <p>1. Інформаційний бюлетень з безпеки польотів (SIB): SIB - це інформаційний інструмент, який має намір попереджати, інформувати та привертати увагу авіаційної спільноти до питань з безпеки польотів. SIB можуть потенційно використовуватися для будь-якого типу предмета, пов'язаного з безпекою, який не відповідає умовам щодо видання ДЛП, та для якого Державіаслужба отримала інформацію, яку вважає корисною поділитися з авіаційною спільнотою задля сприяння безпеці польотів (наприклад, інформацію, що стосується підозрюваних несхвалених деталей, тощо).</p> <p>2. Альтернативні дії: Якщо доцільно, РСМ може ініціювати будь-які альтернативні дії для вирішення проблеми з безпеки польотів, такі як надання інформації іншим підрозділам Державіаслужби (проблеми з технічного обслуговування, льотної експлуатації, виробництва тощо), НБРЦА або іншим компетентним органам. Наприклад, коли проблема стосується льотної експлуатації Державіаслужба може видати</p>

	експлуатаційну директиву.
Обговорення проекту і видання ДЛП	Після підготовки проекту ДЛП він розміщується на офіційному веб-сайті Державіаслужби для надання коментарів і обговорення з зацікавленими сторонами. Після вирішення розбіжностей (у термін не більше 30 днів з дати публікації проекту ДЛП на веб-сайті Державіаслужби, якщо інше не визначено окремо) виконуються процедури схвалення і публікації ДЛП
Завершальні дії	Після видання ДЛП або інших документів, що стосуються безпеки польотів, ці документи і додаткова відповідна інформація надається відповідним підрозділам Державіаслужби (Департамент льотної придатності, Департамент льотної експлуатації, відділ управління ризиками тощо). Документи розсилаються всім зацікавленим організаціям, включаючи утримувача сертифіката, НБРЦА тощо. ДЛП розсилається компетентним органам ЦА держав реєстрації повітряних суден, а також первинним сертифікаційним адміністраціям держав розробника, якщо ДЛП видається для виробу іноземної розробки.