



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

НАКАЗ

15.11.2019

м. Київ

N 1562

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України
21 грудня 2019 р. за N 1273/34244

Про затвердження Змін до деяких наказів Державної авіаційної служби України

Відповідно до [частин третьої, сьомої статті 11 Повітряного кодексу України](#), [Закону України "Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу"](#), пункту 8 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого [постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року N 520](#), з метою впровадження в Україні змін до Регламенту Європейської Комісії від 05 жовтня 2012 року (EU) N 965/2012 та [Регламенту Європейської комісії від 03 листопада 2011 року \(EU\) N 1178/2011](#)

НАКАЗУЮ:

1. Внести до [наказу Державної авіаційної служби України від 05 липня 2018 року N 682 "Про затвердження Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації"](#), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 27 вересня 2018 року за N 1109/32561, такі зміни:

- 1) в абзаці четвертому пункту 2 цифри "2018" замінити цифрами "2021";
- 2) у пункті 3 цифри "2019" замінити цифрами "2021";
- 3) у пункті 4 цифри "2020" замінити цифрами "2022".

2. Внести до [наказу Державної авіаційної служби України від 20 липня 2017 року N 565 "Про затвердження Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації"](#), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 28 серпня 2017 року за N 1056/30924, такі зміни:

- 1) в абзаці першому, у підпунктах 1, 2 пункту 3 цифри "2019" замінити цифрами "2021";
- 2) пункт 5 викласти у такій редакції:

"5. Визнати такими, що втратили чинність:

- 1) з 01 січня 2020 року:

[наказ Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 року N 730 "Про затвердження Правил надання повноважень авіаційним медичним центрам на](#)

[проведення медичної сертифікації авіаційного персоналу](#)", зареєстрований у Міністерстві юстиції України 24 грудня 2012 року за N 2144/22456;

[наказ Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 року N 731 "Про затвердження Правил надання повноважень авіаційного медичного екзаматора на проведення медичної сертифікації авіаційного персоналу"](#), зареєстрований у

Міністерстві юстиції України 24 грудня 2012 року за N 2145/22457;

2) з 01 січня 2022 року:

[наказ Міністерства транспорту України від 07 грудня 1998 року N 486 "Про затвердження Правил видачі свідоцтва авіаційному персоналу в Україні"](#), зареєстрований у Міністерстві юстиції України 29 грудня 1998 року за N 833/3273;

[наказ Міністерства транспорту України від 06 серпня 2002 року N 529 "Про затвердження Правил сертифікації авіаційних тренажерів"](#), зареєстрований у Міністерстві юстиції України 21 серпня 2002 року за N 687/6975 (із змінами);

[наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 17 серпня 2005 року N 601 "Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні"](#), зареєстрований у Міністерстві юстиції України 02 вересня 2005 року за N 981/11261 (із змінами);

[наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 27 березня 2006 року N 223 "Про застосування в цивільній авіації України Спеціальних Авіаційних Вимог JAR-FCL 1, 2, 3, 4 "Видача свідоцтв льотному екіпажу"](#), зареєстрований у Міністерстві юстиції України 12 квітня 2006 року за N 426/12300;

[наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 01 грудня 2009 року N 1234 "Про затвердження Положення про екзаматора з льотної діяльності"](#), зареєстрований у Міністерстві юстиції України 10 лютого 2010 року за N 149/17444 (із змінами).";

3) абзац другий пункту 6 викласти у такій редакції:

"підпункту 1 пункту 5, який набирає чинності з 01 січня 2020 року, та підпункту 2 пункту 5, який набирає чинності з 01 січня 2022 року;"

3. Затвердити Зміни до деяких наказів Державної авіаційної служби України, що додаються.

4. Департаменту льотної експлуатації (Лісняк О.) забезпечити в установленому законодавством порядку:

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Державіаслужби.

5. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

Голова Державіаслужби

О. Більчук

ПОГОДЖЕНО:

**Міністр охорони
здоров'я України
Міністр освіти і
науки України
Міністр соціальної
політики України
Міністр оборони України
Т. в. о. Міністра
інфраструктури України
Т. в. о. Голови Державної
регуляторної служби України**

**З. Скалецька
Г. Новосад
Ю. Соколовська
А. Загороднюк
Д. Абрамович
О. Мірошніченко**

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби України

15 листопада 2019 року N 1562

Зареєстровано

в Міністерстві юстиції України

21 грудня 2019 р. за N 1273/34244

Зміни до деяких наказів Державної авіаційної служби України

1. В Авіаційних правилах України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації", затверджених [наказом Державної авіаційної служби України від 05 липня 2018 року N 682](#), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 27 вересня 2018 року за N 1109/32561:

1) абзац восьмий пункту 5 розділу I викласти у такій редакції:

"спеціалізована експлуатація (specialised operation) - усі види експлуатації, крім комерційної експлуатації повітряного транспорту, під час яких повітряне судно використовується для спеціалізованих видів діяльності (сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама);";

2) у пункті 1 розділу V цифри "2020" замінити цифрами "2022";

3) у Додатку I:

після пункту (8b) доповнити новим пунктом такого змісту:

"(8с) літак (aeroplane) - повітряне судно, важче за повітря, яке приводиться до руху силовою установкою, підйомна сила якого в польоті створюється в основному за рахунок аеродинамічних реакцій на поверхнях, що залишаються нерухомими в умовах польоту";

після пункту (11a) доповнити новим пунктом такого змісту:

"(11b) повітряна куля (balloon) - пілотоване повітряне судно, легше повітря, яке не має силового приводу і підтримує політ за допомогою використання газу, легшого за повітря, або нагрітого повітря, включаючи аеростати, теплові аеростати, комбіновані повітряні кулі та (незважаючи на силовий привід) теплові дирижаблі;"

після пункту 42 доповнити новими пунктами такого змісту:

"(42a) додаток EFB (EFB application) - програмний додаток, встановлений на хост-платформі EFB, що надає одну або декілька конкретних експлуатаційних функцій, які підтримують льотну експлуатацію;

(42b) хост-платформа EFB (EFB host platform) - апаратне обладнання, в якому знаходяться обчислювальні можливості та базове програмне забезпечення, включаючи операційну систему та програмне забезпечення введення/виведення;

(42c) EFB система (EFB system) - апаратне обладнання (включаючи будь-яку батарею, умови підключення, компоненти введення/виведення) та програмне забезпечення (включаючи бази даних та операційну систему), необхідні для підтримки передбачуваного(их) додатка(ів) EFB;"

після пункту 44 доповнити новим пунктом такого змісту:

"(44a) електронний польотний портфель (electronic flight bag - EFB) - електронна інформаційна система, що складається з обладнання та додатків для льотного екіпажу, що дає змогу зберігати, оновлювати, відображати та обробляти функції EFB для підтримки льотної експлуатації або обов'язків льотного екіпажу;"

після пункту 69 доповнити новим пунктом такого змісту:

"(69a) інтерфейс людина-машина (human-machine interface - HMI) - компонент певних пристроїв, що дає змогу здійснювати взаємодію між людиною та машиною. Такий інтерфейс складається з апаратних засобів та програмного забезпечення, що забезпечують інтерпретацію та обробку команд користувачів пристроями або системами, які, у свою чергу, виводять для користувача необхідні результати;"

після пункту 78 доповнити новим пунктом такого змісту:

"(78a) стан незначної несправності (minor failure condition) - стан несправності, який несуттєво зменшує безпеку повітряних суден і за якого дії льотного екіпажу знаходяться в межах його можливостей;"

після пункту 96 доповнити новим пунктом такого змісту:

"(96a) портативний електронний пристрій (portable electronic device - PED) - будь-який тип електронного пристрою, як правило, але не обмежуючись споживчою електронікою, що принесений на борт повітряного судна членами екіпажу, пасажиром або як частина вантажу, що не входить до складу сертифікованого повітряного судна. PED включає все обладнання, яке здатне споживати електричну енергію. Електрична

енергія може бути забезпечена з внутрішніх джерел, таких як батареї (акумуляторні або такі, що не перезаряджаються), або шляхом підключення пристроїв до відповідних джерел струму повітряного судна;"

після пункту 98 доповнити новим пунктом такого змісту:

"(98a) психоактивні речовини (psychoactive substances) - алкоголь, опіоїди, каннабіноїди, седативні та снодійні засоби, кокаїн, інші психостимулятори, галюциногени та летючі розчинники, за винятком кофеїну та тютюну;"

після пункту 105 доповнити новим пунктом такого змісту:

"(105a) персонал, чутливий до безпеки (safety-sensitive personnel) - особи, які можуть загрожувати безпеці авіації, якщо вони виконують свої обов'язки та функції неналежно, включаючи членів льотного екіпажу та членів кабінного екіпажу, обслуговуючий персонал повітряних суден та диспетчерів повітряного руху;"

після пункту 119 доповнити новим пунктом такого змісту:

"(119a) прив'язний аеростат (tethered gas balloon) - аеростат з прив'язною системою, яка безперервно зв'язує повітряну кулю з фіксованою точкою під час експлуатації;"

після пункту 120 доповнити новими пунктами такого змісту:

"(120a) застосування EFB типу А (type A EFB application) - застосування EFB, чия несправність або неправильне використання не має впливу на безпеку польотів;

(120b) застосування EFB типу В (type B EFB application) - застосування EFB:

(a) невідповідність або неправильне використання яких класифікується як незначний стан несправності чи нижче; і

(b) які не замінюють та не дублюють будь-яку систему або функціональність, що вимагається правилами підтримання льотної придатності, вимогами до повітряного простору або правилами експлуатації;"

4) підчастину RAMP частини ARO Додатка II після пункту ARO.RAMP.105 доповнити новим пунктом такого змісту:

"ARO.RAMP.106 Тест на алкоголь

(a) Починаючи з 14 серпня 2020 року уповноважений орган має забезпечити проведення тесту на алкоголь льотному та кабінному екіпажам.

(b) Європейське агентство з безпеки польотів надає уповноваженому органу перелік експлуатантів інших країн для встановлення пріоритету при тестуванні на алкоголь в рамках програми інспекцій на пероні згідно з ARO.RAMP.105 на основі проведеної оцінки ризику із врахуванням надійності та ефективності наявних програм психоактивних тестів.

(c) При виборі експлуатантів для тестування на алкоголь льотного та кабінного екіпажу уповноважений орган використовує перелік, встановлений відповідно до підпункту (b) цього пункту.

(d) Кожного разу, коли дані про тести на алкоголь включаються до централізованої бази даних Європейського агентства з безпеки польотів згідно з підпунктом (b) пункту ARO.RAMP.145, уповноважений орган повинен гарантувати, що такі дані не міститимуть будь-яких персональних даних відповідного члена екіпажу.

(e) У разі виникнення підозри тести на алкоголь можуть бути проведені в будь-який час.

(f) Методологія тестування на алкоголь має застосовувати визнані стандарти якості, які забезпечують точні результати тестування.

(g) Член льотного або кабінного екіпажу, який відмовляється від проходження тесту та/або співпрацювати під час тесту або який був під дією алкоголю, після отримання позитивного тесту не повинен продовжувати свої обов'язки.";

5) доповнення 2 до Додатка II викласти у такій редакції:

"Доповнення 2

до Додатка II (Part-ARO)

до Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації"

(пункт ARO.GEN.310)

ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ СПЕЦИФІКАЦІЇ (з дотриманням умов, схвалених у керівництві з експлуатації) OPERATIONS SPECIFICATIONS (subject to the approved conditions in the operations manual)
Контактна інформація про уповноважений орган, що видає АОС Issuing authority contact details Телефон/Tel ⁽¹⁾ : _____ Факс/Fax: _____ E-mail: _____
АОС N ⁽²⁾ : _____ Найменування експлуатанта / Operator Name ⁽³⁾ : _____ Дата/Date ⁽⁴⁾ : _____ Підпис/Signature: _____ Комерційне найменування (dba) / Dbа Trading Name: _____
Експлуатаційні специфікації / Operations specifications #:
Модель ПС / Aircraft model ⁽⁵⁾ :
Реєстраційні знаки / Registration marks ⁽⁶⁾ :
Тип експлуатації / Type of operations: Комерційні повітряні перевезення / Commercial air transport <input type="checkbox"/> Пасажирська/Passengers <input type="checkbox"/> Вантажна/Cargo <input type="checkbox"/> Інші/Others ⁽⁷⁾ : _____
Район(и) експлуатації / Area of operation ⁽⁸⁾ :
Спеціальні обмеження / Special limitations ⁽⁹⁾ :

Спеціальні схвалення / Specific approvals	ТАК/Yes	НІ/No	Специфікація/Specification ⁽¹⁰⁾	Примітки/Remarks
Небезпечні вантажі / Dangerous goods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Польоти в умовах низької видимості / Low visibility operations Зліт/Take-off Заходження на посадку і посадка / Approach and landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ _____ RVR ⁽¹²⁾ : _____ м/m DA/H: __ фут/ft RVR: __ м/m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Максимальний час польоту до запасного аеродрому / Maximum diversion time ⁽¹⁵⁾ : _____ хвилин/min	
Навігаційні специфікації для польотів в умовах PBN / Complex navigation specifications for PBN operations ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Мінімальні навігаційні характеристики / Minimum navigation performance specification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Експлуатація одномоторного турбінного літака вночі чи в ІМС (SET-ІМС) / Operations of single-engined turbine aeroplane at night or in ІМС (SET-ІМС)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Експлуатація вертольотів з використанням автоматизованої системи візуалізації формування	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

нічного бачення / Helicopter operations with the aid of night vision imaging systems				
Експлуатація вертольотів з використанням підйомного обладнання / Helicopter hoist systems	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Експлуатація вертольотів з метою надання невідкладних медичних послуг / Helicopter emergency medical service operations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Експлуатація вертольотів у відкритому морі / Helicopter offshore operations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Навчання кабінного екіпажу / Cabin crew training ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Атестація кабінного екіпажу / Issue of CC attestation ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Використання додатків EFB типу В / Use of type В EFB applications	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Підтримання льотної придатності / Continuing airworthiness	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Інше/Others ⁽²³⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

⁽¹⁾ Зазначаються номери телефону і факсу уповноваженого органу, включаючи код країни, адреса електронної пошти.

⁽²⁾ Зазначається відповідний номер АОС.

- (3) Зазначається зареєстроване найменування експлуатанта і комерційне найменування експлуатанта, якщо воно відрізняється від зареєстрованого. Перед ним зазначається "dba" (doing business as).
- (4) Зазначаються дата видачі експлуатаційних специфікацій (день, місяць, рік) та підпис представника уповноваженого органу.
- (5) Зазначається прийняте Групою з безпеки польотів комерційної авіації (CAST)/ICAO позначення типу, моделі та серії або еталонної серії ПС, якщо серія позначається (наприклад, "Боїнг-737-3К2" або "Боїнг-777-232").
- (6) Реєстраційні знаки зазначаються в експлуатаційних специфікаціях або у керівництві з експлуатації. В останньому випадку експлуатаційні специфікації мають містити посилання на відповідні сторінки у керівництві з експлуатації. Якщо не усі спеціальні схвалення є дійсними для цієї моделі ПС, реєстраційні знаки такого ПС можна вказати у відповідному рядку приміток до спеціального схвалення.
- (7) Зазначається інший тип перевезень (наприклад, невідкладна медична допомога).
- (8) Зазначається перелік географічних районів дозволених польотів (географічні координати або конкретні маршрути, кордони районів польотної інформації, державні кордони або кордони регіонів).
- (9) Зазначається перелік застосованих спеціальних обмежень (наприклад, лише VFR, лише в денний час, інше).
- (10) Зазначаються критерії, що допускають найбільшу свободу для кожного схвалення або типу схвалення (з відповідними критеріями).
- (11) Зазначаються застосовні категорії точних заходжень на посадку: LTS CAT I, CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB або CAT IIIC. Зазначаються мінімальне значення RVR в метрах і відносна висота прийняття рішення у футах (по одному рядку на зазначену категорію заходження на посадку).
- (12) Зазначається затверджене мінімальне значення RVR у метрах для зльоту. Може використовуватися по одному рядку на схвалення, якщо надано різні схвалення.
- (13) Позначка в клітинці "Не застосовується (N/A)" проставляється лише в тому випадку, якщо максимальна висота ПС не досягає FL290.
- (14) Польоти збільшеної дальності (ETOPS) стосуються лише двомоторних повітряних суден. У зв'язку з цим позначка в клітинці "Не застосовується (N/A)" може бути проставлена, якщо модель ПС обладнана менше або більше ніж двома двигунами.
- (15) Зазначаються порогова відстань (у морських милях) і тип двигуна.
- (16) Навігаційні специфікації для польотів в умовах PBN - навігація, що базується на характеристиках (PBN): один рядок використовується для кожного дозволу за специфікаціями PBN (наприклад, RNAV 10, RNAV 1, RNAV 4), а відповідні обмеження або умови перераховуються в колонках "Спеціальні схвалення" та "Примітки".

(17) Зазначаються обмеження, умови і нормативна основа експлуатаційного схвалення, пов'язаного з навігаційними специфікаціями, що базуються на характеристиках.

(18) Включення конкретної комбінації планера/двигуна.

(19) Зазначається дозвіл проводити навчання та екзаменувати заявників, які бажають пройти атестацію кабінного екіпажу, як зазначено в Додатку V (Part-CC) до Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації", затверджених [наказом Державної авіаційної служби України від 20 липня 2017 року N 565](#), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 28 серпня 2017 року за N 1056/30924.

(20) Зазначається дозвіл видавати атестацію кабінному екіпажу, як зазначено в Додатку V (Part-CC) до Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації", затверджених [наказом Державної авіаційної служби України від 20 липня 2017 року N 565](#), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 28 серпня 2017 року за N 1056/30924.

(21) Додавання списку додатків EFB типу B разом з посиланням на обладнання EFB (для портативних EFB). Цей список може міститися в експлуатаційних специфікаціях або в керівництві з експлуатації. В останньому випадку в експлуатаційних специфікаціях має бути зроблено посилання на пов'язану сторінку в керівництві з експлуатації.

(22) У колонці "Спеціальні схвалення" зазначаються прізвище особи / найменування організації, відповідальної за забезпечення підтримання льотної придатності, а також норми і правила, що передбачають виконання робіт, тобто в рамках норм CE або спеціального схвалення (наприклад, EC 1321/2014, Part M, Subpart G).

(23) Зазначаються інші дозволи або дані з використанням одного рядка (або групи з декількох рядків) на схвалення (наприклад, схвалення на спеціальні процедури заходження на посадку; на експлуатацію вертольоту: від/до майданчиків громадського інтересу, над несприятливим середовищем, що віддалене від перенаселених зон, без можливості зробити безпечну вимушену посадку; на експлуатацію з підвищеними кутами віражу, на максимальну дистанцію від аеропорту для двомоторного літака без схвалення ETOPS).

Форма 139 видання 2";

6) розділ 1 підчастини А Додатка IV (Part-CAT) після пункту CAT.GEN.MPA.140 доповнити новим пунктом такого змісту:

"CAT.GEN.MPA.141 Використання електронних польотних портфелів (EFB)

(a) Якщо EFB використовується на борту ПС, експлуатант повинен переконатися, що він не має негативного впливу на льотно-технічні характеристики систем ПС чи обладнання або на здатність члена екіпажу керувати ПС.

(b) Експлуатант не повинен використовувати додатки EFB типу B, якщо вони не схвалені відповідно до підчастини М Додатка V (Part-SPA).";

7) Додаток V (Part-SPA) доповнити новою підчастиною такого змісту:

"ПІДЧАСТИНА М
ЕЛЕКТРОННІ ПОЛЬОТНІ ПОРТФЕЛІ (EFB)

SPA.EFB.100 Використання електронних польотних портфелів (EFB) - схвалення експлуатації.

(a) Експлуатант САТ повинен використовувати лише заявлений додаток EFB типу В, якщо отримав схвалення уповноваженого органу для такого використання.

(b) Щоб отримати схвалення експлуатації від уповноваженого органу для використання додатка EFB типу В, експлуатант повинен підтвердити, що:

(1) було проведено оцінку ризику, пов'язаного з використанням пристрою EFB, що виступає як хост-платформа для додатка, та самого додатка EFB і його відповідних функцій, в результаті чого ідентифіковано відповідні ризики та забезпечено належне управління й зниження цих ризиків;

(2) людино-машинні інтерфейси пристрою EFB та додатків EFB було оцінено на основі принципів людського фактора;

(3) було створено систему адміністрування EFB, а також запроваджено та впроваджено процедури й вимоги до навчання для адміністрування та використання пристрою EFB і додатків EFB, які включають процедури для:

(i) функціонування EFB;

(ii) управління змінами в EFB;

(iii) управління даними EFB;

(iv) технічного обслуговування EFB; і

(v) безпеки EFB;

(4) хост-платформа EFB підходить для використання за призначенням EFB.

Ця демонстрація має бути специфічною для додатка EFB і хост-платформи EFB, на якій встановлено програму.";

8) підчастину А Додатка VI (Part-NCC) після пункту NCC.GEN.130 доповнити новим пунктом такого змісту:

"NCC.GEN.131 Використання електронних польотних портфелів (EFB)

(a) Якщо EFB використовується на борту ПС, експлуатант повинен переконатися, що він не має негативного впливу на льотно-технічні характеристики систем ПС чи обладнання або на здатність члена екіпажу керувати ПС.

(b) Перед використанням програм EFB типу В експлуатант повинен:

(1) провести оцінку ризиків, пов'язаних з використанням пристрою EFB, що виступає як хост-платформа для додатка, і самих додатків EFB та їхніх відповідних функцій, в результаті чого будуть ідентифіковані відповідні ризики та забезпечено належне управління й зниження цих ризиків. Оцінка ризику має охоплювати ризики, пов'язані з інтерфейсом "людина-машина" пристрою EFB та відповідного додатка EFB; і

(2) запровадити систему адміністрування EFB, включаючи процедури та вимоги щодо навчання для адміністрування та використання пристрою і програм EFB.";

9) пункт NCO.GEN.125 підчастини А Додатка VII (Part-NCO) викласти у такій редакції:
"NCO.GEN.125 Портативні електронні пристрої

Командир не повинен дозволяти будь-якій особі використовувати портативний електронний пристрій (PED) на борту ПС, включаючи електронний польотний портфель (EFB), що може негативно вплинути на льотно-технічні характеристики систем ПС чи обладнання або на здатність члена екіпажу керувати ПС.";

10) підчастину А Додатка VIII (Part-SPO) після пункту SPO.GEN.130 доповнити новим пунктом такого змісту:

"SPO.GEN.131 Використання електронних польотних портфелів (EFB)

(a) Якщо EFB використовується на борту ПС, експлуатант повинен переконатися, що він не має негативного впливу на льотно-технічні характеристики систем ПС чи обладнання або на здатність члена екіпажу керувати ПС;

(b) Перед використанням програм EFB типу В експлуатант повинен:

(1) провести оцінку ризиків, пов'язаних з використанням пристрою EFB, що виступає як хост-платформа для додатка, і самих додатків EFB та їхніх відповідних функцій, в результаті чого будуть ідентифіковані відповідні ризики та забезпечено належне управління й зниження цих ризиків. Оцінка ризику має охоплювати ризики, пов'язані з інтерфейсом "людина-машина" пристрою EFB та відповідного додатка EFB; і

(2) запровадити систему адміністрування EFB, включаючи процедури та вимоги щодо навчання для адміністрування та використання пристрою і програм EFB.";

11) у підпункті (a) пункту SPO.GEN.140 підчастини А Додатка VIII (Part-SPO):
підпункт (5) викласти у такій редакції:

"(5) копія заявки (декларації) на SPO - схвалення, яке визначено в ORO.DEC.100, або (якщо застосовно) копія схвалення, яке визначено в ORO.SPO.110;"

підпункт (15) викласти у такій редакції:

"(15) поточні частини керівництва з експлуатації та/або SOP чи AFM, які стосуються обов'язків членів екіпажу та спеціалістів із виконання завдання, що мають бути легко доступними для них;"

2. В Авіаційних правилах України "Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації", затверджених [наказом Державної авіаційної служби України від 20 липня 2017 року N 565](#), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 28 серпня 2017 року за N 1056/30924:

1) пункт 2 розділу I доповнити новими підпунктами 6 - 9 такого змісту:

"6) періодичного медичного обстеження членів кабінного екіпажу, а також кваліфікації осіб, відповідальних за цю оцінку;

7) умов видачі свідоцтв бортпровідників, дотримання їх чинності, внесення змін, обмеження, призупинення дії та анулювання, а також прав та обов'язків власників свідоцтв бортпровідників;

8) умов видачі, дотримання їх чинності, внесення змін, обмеження, призупинення дії та анулювання сертифікатів навчальних організацій з підготовки авіаційного персоналу та авіаційних медичних центрів, що проводять авіаційно-медичне оцінювання льотного складу;

9) умов до сертифікації тренажерних пристроїв для проведення льотної підготовки, а також організацій, що використовують такі пристрої.";

2) у розділі III:

пункти 1 - 3 викласти у такій редакції:

"1. Свідоцтва, видані або визнані уповноваженим органом згідно з національними правилами, є чинними згідно з цими Авіаційними правилами. Такі свідоцтва підлягають заміні уповноваженим органом не пізніше 31 грудня 2021 року на свідоцтва, що відповідають вимогам цих Авіаційних правил, у тому числі підлягають заміні будь-які пов'язані з такими свідоцтвами рейтинги та дозволи.

2. Свідоцтва, що не відповідають вимогам цих Авіаційних правил, у тому числі будь-які пов'язані з такими свідоцтвами рейтинги та дозволи, підлягають заміні на свідоцтва згідно з цими Авіаційними правилами до 31 грудня 2021 року, але тільки за умови, що вони будуть відповідати вимогам цих Авіаційних правил. Заміну свідоцтва здійснює уповноважений орган, що видав свідоцтво.

3. Свідоцтва, що не відповідають вимогам цих Авіаційних правил, але не всупереч пункту 1 цього розділу, підлягають заміні на свідоцтва згідно з вимогами цих Авіаційних правил за умови виконання таких вимог:

1) виконано усі вимоги Додатка II "Умови заміни чинних національних свідоцтв" до цих Авіаційних правил; або

2) інформація, зазначена у звіті про заміну, повністю відповідає усім вимогам до відповідного свідоцтва.";

після пункту 7 доповнити розділ новим пунктом 8 такого змісту:

"8. Права використання навігації, що базується на характеристиках (PBN) рейтингу польоту за приладами (IR):

1) пілоти можуть виконувати польоти відповідно до процедур навігації, що базується на характеристиках, тільки якщо вони пройшли перенавчання за PBN окремо або у складі курсу польотів за приладами;

2) пілот отримує права на використання PBN, якщо він відповідає таким вимогам:

успішно пройшов курс теоретичної підготовки за курсом PBN;

успішно завершив льотне навчання, включаючи PBN;

успішно пройшов перевірку навичок;

3) вимоги, зазначені в підпункті 2 цього пункту, вважаються виконаними, якщо уповноважений орган вважає, що компетенції, отримані в результаті навчання та в результаті виконання польотів за PBN, відповідають необхідним компетенціям, а пілот продемонстрував відповідні компетенції на задовільному рівні під час перевірки навичок компетентним екзаменатором;

4) запис успішної демонстрації компетенції за PBN після завершення професійної перевірки або перевірки навичок вноситься до льотної книжки пілота або до еквівалентного документа, затвердженого уповноваженим органом;

5) до 31 грудня 2021 року пілоти з правами виконання польотів за приладами, але без проходження курсів PBN зобов'язані пройти курс підготовки щодо використання навігації, що базується на характеристиках (PBN). Після зазначеної дати PBN обов'язково включатиметься до підготовки за курсом для отримання рейтингу польотів за приладами (IR).".

У зв'язку з цим пункти 8 - 10 вважати відповідно пунктами 9 - 11;

у пункті 9:

підпункт 3 викласти у такій редакції:

"3) у термін до 31 грудня 2021 року АТО повинні розробити та погодити з уповноваженим органом курс підготовки для отримання рейтингу для польотів за приладами (IR), що включає підготовку за PBN.";

підпункт 4 виключити;

підпункт 3 пункту 10 викласти у такій редакції:

"3) має отримати в уповноваженого органу до 31 грудня 2021 року сертифікати, зазначені в підпункті 2 цього пункту, сертифікати FSTD, що відповідають вимогам, установленим у додатку VI PART-ARA до цих Авіаційних правил та CS-FSTD (A/H).";

3) у пункті 1 розділу VIII цифри "2020" замінити цифрами "2022";

4) доповнити новим розділом такого змісту:

"XI. Можливості нагляду

1. Уповноважений орган має усі необхідні повноваження та обов'язки щодо підготовки та перенавчання відповідальних за нагляд осіб та впроваджує правила нагляду із забезпеченням відповідного контролю за ними.

2. Уповноважений орган встановлює правила:

1) координації та співпраці між уповноваженим органом та організаціями, особами, суб'єктами в межах їх компетенцій або обмежень їх прав;

2) координації та співпраці між навчальними організаціями, авіаційними медичними центрами, організаціями - власниками сертифікатів навчальних засобів імітації польоту відповідно до цих Авіаційних правил.

3. Уповноважений орган є відповідальним за забезпечення нагляду за всіма особами та організаціями, що охоплює програма нагляду, у тому числі за відповідними документами, що регулюють виконання вимог цих Авіаційних правил.
4. Уповноважений орган не має здійснювати нагляд за діяльністю, коли є докази того, що це може призвести до конфлікту інтересів, зокрема сімейних або фінансових.
5. Персонал, уповноважений для виконання сертифікації та/або нагляду, має право:
- 1) перевіряти записи, дані, процедури та будь-які інші матеріали, що стосуються процесу сертифікації та/або нагляду;
 - 2) знімати копії або робити витяги з таких записів, даних, процедур та інших матеріалів;
 - 3) доступу до всіх приміщень і об'єктів, що стосуються мети перевірки, підприємства, організації чи установи, в яких проводиться перевірка;
 - 4) проводити аудити, технічні розслідування, перевірки, у тому числі на пероні, та позапланові перевірки;
 - 5) у разі потреби вживати або ініціювати впровадження примусових заходів.
6. Завдання відповідно до пункту 5 цього розділу мають здійснюватися відповідно до законодавства."

**Заступник директора департаменту
льотної експлуатації - начальник
управління виконання польотів -
державний інспектор з авіаційного
нагляду за льотною експлуатацією**

Е. Дьомін