

ЗАТВЕРДЖЕНО  
Наказ Державної авіаційної  
служби України  
від 05.07.2018 року № 682  
Зареєстровано в Міністерстві юстиції  
України 27.09.2018 за № 1109/32561

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, установлених іншою державою, у випадку виконання посадки на аеродромах, розташованих на території України;

2) детальні правила стосовно порядку та умов видачі, підтримання, внесення змін, обмеження, тимчасового припинення дії або анулювання сертифікатів експлуатантів повітряних суден, що здійснюють комерційну повітряну експлуатацію, повноваження та обов'язки власників сертифікатів, а також умови, за яких експлуатація повинна бути заборонена, обмежена або може здійснюватися за умови виконання визначених вимог з метою забезпечення безпеки польотів;

3) детальні правила стосовно порядку, умов та процедур подання 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 порядку та умов надання відповідних повноважень для певних видів спеціалізованої комерційної експлуатації з високим ступенем ризику з метою забезпечення безпеки польотів, а також умови 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 такому значенні:

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 в межах наявної дистанції перерваного зльоту або продовжити політ до придатного місця посадки залежно 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) – здійснення 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) – усі 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 може виникнути загроза безпеці третіх сторін на землі у випадку аварійної ситуації, або, як визначено уповноваженим органом країни, на території якої здійснюється експлуатація, будь-яка комерційна спеціалізована експлуатація повітряних суден, яка з огляду на її специфічний характер та місцеве навколишнє середовище, у якому виконується експлуатація, має високий ступінь ризику, зокрема, для третіх сторін на землі;

презентаційний політ (introductory flight) – нетривалий політ за плату або іншу винагороду, запропоновану 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 і польотів до(із) місць проведення перегонів чи змагань;

льотна демонстрація (flying display) – льотна діяльність, що здійснюється 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 (з місць) проведення рекламного заходу.

Інші терміни наведено 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. Державна авіаційна служба (Державіаслужба) відповідно до статті 4 Повітряного кодексу України є уповноваженим органом з питань цивільної авіації (далі - уповноважений орган) з необхідними повноваженнями та визначеними обов'язками за здійснення сертифікації та нагляду за персоналом та організаціями відповідно до цих Авіаційних правил.

2. 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.

3. Персонал уповноваженого органу не повинен виконувати наглядових функцій, якщо їх виконання прямо або опосередковано може спричинити конфлікт інтересів.

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

(a) проведення перевірки записів у журналах, даних, процедур та інших матеріалів, які стосуються питань сертифікації та/або нагляду;

(b) копіювати або робити витяги 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) проводити аудити, розслідування, оцінювати та приводити інспекції, включаючи інспекцію повітряних суден на пероні та інспекцію без попереднього повідомлення;

(f) у разі потреби вживати або ініціювати впровадження примусових заходів.

5. Завдання, визначені у пункті 4 цього розділу, повинні виконуватися згідно із законодавством України.

6. 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).

7. Інспекції на пероні повітряних суден, що експлуатуються відповідно до правил нагляду за безпекою польотів, установлених іншою державою,

повинні проводитися відповідно до підчастини «RAMP» додатка II до цих Авіаційних правил.

### III. Льотна експлуатація

1. Експлуатанти повинні використовувати повітряні судна (далі – ПС) з метою комерційної експлуатації повітряного транспорту (далі – САТ) тільки у спосіб, визначений у 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 вимогам додатків III та IV до цих Авіаційних правил.

2. Експлуатанти повинні забезпечити відповідність вимогам 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 в умовах 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);

(g) вертольотів у відкритому морі (helicopters used for offshore operations – НОФО).

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



експлуатацією ПС, та здійснювати експлуатацію ПС відповідно до вимог додатків III та VI до цих Авіаційних правил, а під час здійснення некомерційної спеціалізованої експлуатації - 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 здійснювати експлуатацію ПС відповідно до вимог додатка 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 Державної авіаційної служби від 20 липня 2017 року № 565, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 28 серпня 2017 року за № 1056/30924, під час проведення льотної підготовки в межах або поза межами України повинні здійснювати експлуатацію:

(а) моторних літаків та вертольотів складної конструкції відповідно до вимог додатка VI до цих Авіаційних правил;

(б) інших літаків і вертольотів, а також аеростатів та планерів відповідно до вимог додатка VII до цих Авіаційних правил.

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

7. Польоти, що виконуються до, під час або відразу після спеціалізованої експлуатації та безпосередньо пов'язані з такою експлуатацією, повинні

виконуватися відповідно до пунктів 3, 4 та 6 цього розділу, залежно від того, що застосовне. Не дозволяється перевезення на ПС жодних осіб, за винятком членів екіпажу та осіб, необхідних для виконання завдання.

8. Експлуатанти повинні використовувати ПС відповідно до основних вимог щодо льотної експлуатації, визначених у доповненні I до цих Авіаційних правил.

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

10. Експлуатант повинен забезпечити проходження членами льотного та кабінного екіпажів, які вже залучені до експлуатації та пройшли навчання відповідно до підчастин FC та CC додатка III до цих Авіаційних правил, яке не включало обов'язкових елементів, впроваджених експлуатаційними даними, додаткової підготовки, що включає ці обов'язкові елементи, протягом не більше ніж двох років після набрання чинності цими Авіаційними правилами.

#### IV. Відхилення

1. Незважаючи на вимоги пункту 1 розділу III цих Авіаційних правил, польоти під керівництвом організацій розробника або виробника, пов'язані з введенням нових типів ПС або модифікацією наявних ПС та виконані у межах повноважень таких організацій, повинні здійснюватися згідно з чинним законодавством України.

2. Незважаючи на вимоги розділу III цих Авіаційних правил та 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 від 17 січня 2014 року № 27, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 06 лютого 2014 року за № 240/25017, польоти, пов'язані із введенням нових типів ПС або модифікацією наявних ПС організаціями розробника або виробника, виконаних у межах повноважень цих організацій, повинні виконуватися згідно з чинним законодавством України з наявним дозволом на виконання польотів (permit to fly) без пасажирів або вантажу для перегонки ПС на відновлення, ремонт, виконання технічного обслуговування, інспекційне оцінювання, доставку, експортування або з подібною метою.

3. Незважаючи на вимоги пунктів 1 та 6 розділу III цих Авіаційних правил, експлуатація моторних ПС іншої ніж складної конструкції буде здійснюватися відповідно до вимог додатка VII до цих Авіаційних правил за наступних умов:

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

(b) змагальні польоти або льотні демонстрації, за умови, що винагорода або будь-який інший приз за такий політ обмежується відшкодуванням прямих операційних витрат, пропорційно внескам до щорічних витрат, а також призів, вартість яких не перевищує розміру, визначеного відповідним державним органом;

(c) презентаційні польоти, парашутні стрибки, буксирування планерів або пілотажні польоти, що виконуються навчальними організаціями, які 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 Державної авіаційної служби від

20 липня 2017 року № 565, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 28 серпня 2017 року за № 1056/30924, або організаціями, створеними з метою пропаганди повітряного спорту або авіації дозволя, 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, а також коли до польотів залучаються особи, не пов'язані з організацією, і така діяльність не є основною.

4. Вимоги пункту CAT.POL.H.225 додатка IV до цих Авіаційних правил можуть не застосовуватися до експлуатації вертольотів від/до (public interest site – PIS) майданчика громадського інтересу, якщо розмір PIS, наявні навколишні перешкоди або вертоліт не дають змоги дотримуватися вимог експлуатації згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1. Така експлуатація повинна здійснюватися відповідно до умов, які визначає уповноважений орган.

5. Незважаючи на вимоги пункту 3 розділу III цих Авіаційних правил, експлуатація моторних літаків складної конструкції з максимальною сертифікованою злітною масою (МСТОМ) 5700 кг або менше, обладнаних турбогвинтовими двигунами, які беруть участь у некомерційній льотній експлуатації, повинна експлуатуватися тільки відповідно до вимог додатка VII до цих Авіаційних правил.

6. Незважаючи на вимоги підпункту (а) пункту 5 розділу III 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, обладнаних турбогвинтовими двигунами, повинні здійснювати експлуатацію таких літаків відповідно до вимог додатка VII до цих Авіаційних правил.

## V. Сертифікати експлуатанта

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

(a) привести свої системи управління, програми підготовки, процедури та керівництва у відповідність із вимогами додатків III, IV та V до цих Авіаційних правил;

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

2. АОС, видані уповноваженим органом до набрання чинності цими Авіаційними правилами, повинні бути конвертовані у АОС, які відповідають вимогам цих Авіаційних правил, згідно з процедурою конвертаційного звіту, установленною уповноваженим органом. У конвертаційному звіті слід зазначити:

(a) 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 V цих Авіаційних правил, включаючи копії відповідних попередніх вимог та процедур законодавства.

## VI. Обмеження польотного часу

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

2. Не зважаючи на вимоги пункту 1 цього розділу, експлуатація літаків з одним пілотом для аеротаксі, для надання екстреної медичної допомоги і для експлуатації САТ повинна 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, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 24 квітня 2002 року за № 390/6678 (далі - Наказ № 219).

3. Експлуатація САТ 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, як і комерційна спеціалізована експлуатація з використанням літаків, вертольотів, аеростатів та планерів, до прийняття відповідних авіаційних правил України повинна здійснюватися відповідно до вимог Наказу № 219.

## VII. Перелік мінімального обладнання

1. Переліки мінімального обладнання (minimum equipment lists–MEL), схвалені державою експлуатанта або реєстрації перед введенням у дію 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 із пунктом ORO.MLR.105 додатка III до цих Авіаційних правил.

3. Будь-які зміни до MEL, зазначені у пункті 1 цього розділу, для яких MMEL не було встановлено як частину експлуатаційних даних, мають формуватися відповідно до MMEL, прийнятного для уповноваженого органу.

### VIII. Аналіз

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

2. Аналіз повинен обов'язково враховувати:

- (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 під час виконання 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