

ПРАВИЛА сертифікації експлуатантів

{ У тексті Правил слово "Державіаслужба" в усіх відмінках замінено словом "Державіаадміністрація" у відповідному відмінку згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

{ У тексті Правил слова "Державна авіаційна адміністрація України" та "Державіаадміністрація" у всіх відмінках замінено словами "Державна авіаційна служба України" та "Державіаслужба України" у відповідних відмінках згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

1. Загальні положення

1.1. Ці Правила поширюються незалежно від форм власності та відомчої належності на всіх експлуатантів цивільної авіації (далі - експлуатанти), які зареєстровані на території України як юридичні особи і здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (далі - ПС), і є обов'язковими для них. Правила поширюються також на експлуатантів інших літальних апаратів, що використовуються з комерційною метою.

1.2. Правила встановлюють сертифікаційні вимоги до експлуатантів цивільних повітряних суден, а також процедури сертифікації експлуатантів та нагляду за ними.

1.3. Правила використовуються для розроблення експлуатаційних процедур, що потрібні для організації роботи експлуатантів з метою забезпечення безпеки авіації та виконання польотів.

1.4. Ці Правила не застосовуються до експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень і сертифіковані відповідно до правил сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1.
{ Розділ 1 доповнено пунктом 1.4 згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 430 (з0558-10) від 05.07.2010 }

2. Терміни, визначення та скорочення

2.1. У цих Правилах вживаються такі терміни та визначення:

Авіаційні роботи - польоти ПС, під час яких ПС використовується для забезпечення спеціалізованих видів робіт у таких галузях, як сільське господарство, фотографування, топографічне знімання, будівництво, медична допомога, нагляд та патрулювання, пошук та рятування, повітряна реклама, гасіння лісових пожеж та інше.

Анулювання Сертифіката - офіційна процедура в системі Державіаслужби України, що визначає Сертифікат експлуатанта недійсним через певні причини, після чого відновлення Сертифіката експлуатанта проводиться за тими процедурами, що передбачені при отриманні Сертифіката вперше.

Вертикальне ешелонування - інтервал, який встановлюється між ПС у вертикальній площині для запобігання зіткненню.

Відмова від Сертифіката - офіційна процедура, за якою власник Сертифіката за власним бажанням відмовляється від діяльності, зазначеної в Сертифікаті.

Виробник - організація, що несе відповідальність за виробництво, поставку та забезпечення відповідності кожного виготовленого нею екземпляра авіаційної техніки схваленої типовій конструкції.

{ Абзац сьомий пункту 2.1 глави 2 виключено на підставі Наказу Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

Експлуатаційні специфікації - юридичний документ, що є невід'ємною частиною Сертифіката експлуатанта, в якому обумовлено права та обмеження щодо діяльності експлуатанта. Експлуатаційні специфікації використовуються для доповнення загальних положень Сертифіката експлуатанта і не є чинними окремо від нього (експлуатаційні специфікації, на відміну від СЕП, обов'язково додаються до Сертифіката експлуатанта під час його видачі).

Забезпечення якості - усі заплановані систематичні дії, потрібні для створення достатньої впевненості в тому, що продукція чи послуга відповідатиме встановленим вимогам до якості.

Заява про припинення виконання польотів - офіційна процедура, за якою експлуатант заявляє про тимчасову неможливість виконання польотів через певні причини. Відновлення дії Сертифіката експлуатанта проводиться після здійснення додаткового інспектування.

Заявка на проведення сертифікації - офіційне звернення заявника у відповідній формі до Державіаслужби України щодо одержання чи продовження дії Сертифіката експлуатанта або внесення змін до спеціальних експлуатаційних положень.

Заявник - юридична або фізична особа, яка подала заявку на проведення сертифікації.

Зовнішня станція технічного обслуговування - лінійна станція організації з технічного обслуговування, яка розташована за межами країни реєстрації даної організації.

Зональна навігація (RNAV) - метод навігації, що дає змогу ПС виконувати політ за будь-якою бажаною траєкторією в межах зони дії радіомаякових навігаційних засобів чи в межах, визначених можливостями автономних засобів або їх комбінацій.

Інспектор - висококваліфікований працівник Державіаслужби України, якому надані відповідні повноваження з перевірки діяльності експлуатанта і який має відповідне посвідчення Державіаслужби України.

Категорія II ICAO (CAT II) - точне заходження на посадку та посадка за приладами з відносною висотою прийняття рішення менше 60 м (200 футів), але не менше 30 м (100 футів) та при дальності видимості на ЗПС не менше 350 м.

Категорія IIIA ICAO (CAT IIIA) - точне заходження на посадку та посадка за приладами:

а) з відносною висотою прийняття рішення менше 30 м (100 футів) або без обмеження відносною висотою прийняття рішення;

б) з дальністю видимості на ЗПС не менше 200 м.

Категорія IIIB ICAO (CAT IIIB) - точне заходження на посадку та посадка за приладами:

а) з відносною висотою прийняття рішення менше 15 м (50 футів) або без обмеження відносною висотою прийняття рішення;

б) з дальністю видимості на ЗПС менше 200 м, але не менше 50 м.

Категорія IIIC ICAO (CAT IIIC) - точне заходження на посадку та посадка за приладами без обмеження відносною висотою прийняття рішення та дальності видимості на злітно-посадковій смузі (ЗПС).

Керівництво з виконання польотів - документ, який розробляється експлуатантом та містить інформацію стосовно політики, процедур та інструкцій експлуатанта для використання персоналом, що здійснює організацію та виконання польотів.

Керівництво з регулювання технічного обслуговування - документ, який розробляється експлуатантом та є інструктивним матеріалом для персоналу, який займається технічним обслуговуванням.

Комісія - постійно діюча комісія Державіаслужби України, що призначається головою Державіаслужби України, яка готує рішення про видачу або припинення дії Сертифіката експлуатанта та подає його на затвердження голові Державіаслужби України.

Комп'ютерна інформаційно-аналітична система Державіаслужби України - локальна комп'ютерна мережа, встановлена в підрозділах Державіаслужби України, яка містить інформацію про експлуатантів, ПС, персонал авіаційного транспорту України та інше.

Лінійна станція технічного обслуговування - підрозділ організації з технічного обслуговування, створений поза місцем дислокації основної виробничої бази на термін не менше трьох місяців.

Необхідні навігаційні характеристики (RNP) - показник точності дотримання навігаційних характеристик, необхідний для виконання польотів у межах встановленого повітряного простору.

Нормативний документ - документ, який містить норми, правила, загальні принципи, процедури чи характеристики, що стосуються різних видів діяльності або їхніх результатів.

Організація з технічного обслуговування - організація, що зареєстрована в установленому порядку, одним із основних напрямів діяльності якої є технічне обслуговування авіаційної техніки і яка має Сертифікат на право виконання відповідних видів робіт. Організацією з технічного обслуговування можуть виступати як самостійні підприємства, так і експлуатанти та аеропорти.

Оренда ПС - засноване на договорі строкове платне користування ПС, потрібне орендареві для здійснення підприємницької та іншої діяльності.

Основний перелік мінімального обладнання (MMEL) - перелік, який складається розробником для конкретного типу ПС, що затверджується державою розробника і визначає компоненти обладнання, несправність одного або кількох з яких не перешкоджає початку польоту. В основному переліку мінімального обладнання можуть бути надані особливі експлуатаційні умови, обмеження або правила.

Перелік мінімального обладнання (MEL) - перелік, що передбачає експлуатацію ПС у певних умовах при відмові конкретного компонента обладнання, що складається експлуатантом відповідно до основного переліку мінімального обладнання для даного типу ПС або більш жорстких вимог.

Польоти підвищеної дальності (ETOPS) - польоти на літаках з двома двигунами за маршрутами, де час польоту на рекомендованій швидкості в разі відмови одного двигуна до найближчого запасного аеродрому, придатного для посадки, перевищує 60 хвилин.

Припинення дії Сертифіката - офіційна процедура Державіаслужби України, яка фіксує тимчасове припинення дії Сертифіката з правом відновлення його дії після усунення недоліків, що призвели до припинення.

Сертифікат експлуатанта - юридичний документ, який видається згідно з цими Правилами та свідчить про те, що експлуатант відповідає вимогам Повітряного кодексу України (3167-12), вимогам цих Правил та рекомендаціям Міжнародної організації цивільної авіації.

Сертифікат льотної придатності - документ, що свідчить про відповідність екземпляра ПС чинним вимогам льотної придатності і дає право на льотну експлуатацію ПС згідно з установленими обмеженнями.

Сертифікат фахівця цивільної авіації - юридичний документ, що встановлює особу власника Сертифіката, визначає її право на здійснення професійної діяльності в галузі цивільної авіації та підтверджує наявність у неї потрібних знань, освіти, навичок та відповідного стану здоров'я.

Сертифікація експлуатанта - офіційна процедура щодо перевірки здатності експлуатанта забезпечити відповідність установленим вимогам із забезпечення безпеки авіації.

Система управління надійністю авіаційної техніки (далі - АТ) - сукупність взаємопов'язаних програм, заходів, нормативів, методів і засобів, що спрямовані на зберігання льотної придатності ПС та підвищення надійності виробів АТ, які здійснюються підприємствами та організаціями на основі нормування їхньої діяльності комплексом процедур.

Система якості - сукупність організаційної структури визначених експлуатантом норм відповідальності, повноважень та процедур експлуатанта, а також процесів та ресурсів, які забезпечують здійснення керівництва якістю та відповідність її встановленим вимогам.

Спеціальне експлуатаційне положення (СЕП) - юридичний документ, де обумовлені права та обмеження, який долучається до Сертифіката експлуатанта. СЕП використовуються для доповнення загальних положень сертифіката і не є чинними окремо без Сертифіката експлуатанта.

Технічне обслуговування - капітальний ремонт (або еквівалентні йому роботи), ремонт, перевірка, заміна, модифікація або усунення дефекту авіаційної техніки, що виконуються як окремо, так і в сукупності.

Установлені вимоги - положення, викладені в рекомендаціях, інструкціях, керівництвах, нормах льотної придатності та інших нормативних документах, що регулюють експлуатацію цивільних ПС, рівень професійної підготовки авіаційного персоналу, фінансово-економічну спроможність, розробку, будівництво та експлуатацію авіаційної техніки, аеропортів і цивільних аеродромів, а також у правилах польотів, перевезень пасажирів, багажу, вантажу, пошти, використання авіації для виконання авіаційних робіт.

Якість - сукупність характеристик продукції або послуги, що стосуються її здатності задовольнити встановлені і передбачувані потреби.

{ Пункт 2.1 глави 2 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

2.2. У цих Правилах вживаються такі скорочення:

АБ - авіаційна безпека.

АД - авіаційний двигун.

АМС(Ц) - аеродромна метеорологічна станція (цивільна).

АНВ - акт незаконного втручання.

АТ - авіаційна техніка.

АТБ - авіаційно-технічна база.
АФТН - мережа авіаційного наземного зв'язку.
БП - безпека польотів.
ВПО - відомча пожежна охорона.
ГЗПС - ґрунтова злітно-посадкова смуга.
ДПН - державний пожежний нагляд.
ЕД - експлуатаційна документація.
ЗОК - засоби об'єктивного контролю.
ЗПС - злітно-посадкова смуга.
ІАС - інженерно-авіаційна служба.
КІАС - комп'ютерна інформаційно-аналітична система.
КЛЕ - керівництво з льотної експлуатації типу ПС.
КТО - керівництво з технічного обслуговування типу ПС.
МПЛ - міжнародні повітряні лінії.
ОЛР - організація льотної роботи.
ОПР - організація повітряного руху.
ПАРЗП - пошукове та аварійно-рятувальне забезпечення польотів.
ПРЗП - пошуково-рятувальне забезпечення польотів.
ПС - повітряне судно.
РТЗ - радіотехнічне забезпечення.
САІ - служба аеронавігаційної інформації.
СЕП - спеціальні експлуатаційні положення до Сертифіката експлуатанта.
ТО - технічне обслуговування.
УПР - управління повітряним рухом.
ЦА - цивільна авіація.
АСН - класифікаційний номер ПС.
В-RNAV - базова зональна навігація.
САТ ІІ - категорія ІІ ІСАО.
САТ ІІІА - категорія ІІІА ІСАО.
САТ ІІІВ - категорія ІІІВ ІСАО.
САТ ІІІС - категорія ІІІС ІСАО.
ДН - відносна висота прийняття рішення.
LVTO - зліт в умовах зниженої видимості.
MEL - перелік мінімального обладнання.
MMEL - основний перелік мінімального обладнання.
MNPS - вимоги до мінімальних навігаційних характеристик.
PBN - навігація, що базується на характеристиках.
PCN - класифікаційний номер покриття злітно-посадкової смуги.
RNAV - зональна навігація.
RNP - вимоги до навігаційних характеристик.
RVR - дальність видимості на ЗПС.
RVSM - скорочений мінімум вертикального ешелонування.
{ Пункт 2.2 глави 2 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

3. Нормативні посилання

У цих Правилах є посилання на такі нормативно-правові акти:

- а) Повітряний кодекс України (3167-12);
- б) додаток 6 до Конвенції про Міжнародну цивільну авіацію (995_655) (ІСАО); { Абзац третій глави 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }
- в) "Последствия совместного использования кодов авиакомпаний" (Міжнародна організація цивільної авіації, циркуляр 269-АТ/110);
- г) "НПП ГА-85. Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР" (затверджено наказом Міністерства цивільної авіації СРСР N 77 (v0077400-85) від 08.04.85);
- г) наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 21.02.2006 N 137 (з0245-06) "Про застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог JAR-OPS 1 "Комерційні авіаційні перевезення (Літаки)", зареєстрований в Міністерстві юстиції України 07.03.2006 за N 245/12119; { Абзац шостий глави 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

д) "НАС ГА-86. Наставление по аэродромной службе в гражданской авиации" (затверджено наказом Міністерства цивільної авіації СРСР N 23/И від 26.03.86);

е) "НТЭРТОС ГА-86. Наставление по технической эксплуатации радиотехнического оборудования и связи в гражданской авиации СССР" (затверджено наказом Міністерства цивільної авіації СРСР N 84/И від 21.06.85);

є) "НМО ГА-90. Наставление по метеорологическому обеспечению гражданской авиации СССР" (затверджено Держкомгидрометом СРСР 27.12.89 і МЦА СРСР 03.01.90);

{ Абзац десятий глави 3 виключено на підставі Наказу Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

з) Правила розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні, затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13.12.2005 N 943 (з1588-05), зареєстровані в Міністерстві юстиції України 29.12.2005 за N 1588/11868 (далі - Правила розслідування); { Абзац глави 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

и) "Doc 4444-RAC/501. Правила полетов и обслуживание воздушного движения".

4. Державна система сертифікації та нагляду за діяльністю експлуатантів

4.1. Організація державної системи сертифікації

4.1.1. Проведення сертифікації та нагляд за діяльністю експлуатантів здійснює Державіаслужба України через запровадження систем:

а) сертифікації експлуатанта і видачі йому Сертифіката;

б) постійного нагляду за діяльністю сертифікованих експлуатантів з ужиттям відповідних заходів у разі недотримання ними встановлених вимог;

в) регулярних експлуатаційних перевірок з метою дотримання експлуатантами відповідності сертифікаційних вимог та наданих експлуатантом відомостей, що містяться в заявці на одержання або продовження строку дії сертифіката, фактичному стану, з урахуванням всіх змін та доповнень, що відбулися.

4.1.2. Головним методом, удаючись до якого держава забезпечує необхідний контроль за діяльністю експлуатанта, є сертифікація експлуатанта, видача Сертифіката експлуатанта та постійний нагляд за його діяльністю у сфері забезпечення безпеки польотів.

4.1.3. Виконання польотів без Сертифіката експлуатанта забороняється.

4.1.4. Оперативне регулювання діяльності експлуатантів здійснюється шляхом видання Експлуатаційних директив, через які до експлуатантів доводяться рішення Державіаслужби України із забезпечення БП, виконання яких є обов'язковим.

4.1.5. Загальне оцінювання готовності експлуатанта здійснюється комісією Державіаслужби України на підставі висновків експлуатаційної перевірки.

4.1.6. Упровадженням системи сертифікації експлуатантів, видачі Державіаслужбою України Сертифіката експлуатанта та подальшого їх інспектування забезпечується захист громадських інтересів (пасажирів, споживачів), вплив на діяльність експлуатанта щодо забезпечення безпеки польотів і контроль його без посягання на його самостійність та пряму відповідальність за забезпечення безпеки авіації.

4.1.7. Оцінка готовності служб експлуатанта за напрямками діяльності здійснюється висококваліфікованими фахівцями Державіаслужби України, які мають відповідні повноваження. Державіаслужбі України надається право на здійснення експертизи щодо відповідності встановленим вимогам залучати потрібних фахівців інших відомств та організацій з числа осіб, уповноважених або акредитованих Державіаслужбою України.

4.1.8. Чинність Сертифіката експлуатанта, експлуатаційних специфікацій та СЕП (разом або частково) може бути припинена або анульована рішенням Державіаслужби України, якщо експлуатант порушить встановлені цими Правилами норми, вимоги або втратить змогу виконувати їх.

{ Підпункт 4.1.8 пункту 4.1 глави 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

4.1.9. Державіаслужба України має право порушувати питання щодо відповідності керівника державного експлуатанта займаній посаді у разі виявлення серйозних порушень, що впливають на забезпечення безпеки польотів.

4.1.10. Наявність Сертифіката дає право експлуатанту займатися діяльністю з урахуванням умов та обмежень, наведених у експлуатаційних специфікаціях та СЕП.

{ Підпункт 4.1.10 пункту 4.1 глави 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

4.1.11. Як відповідний орган авіаційного транспорту України, так і експлуатант є відповідальними за безпечне здійснення польотів згідно з чинним законодавством України.

4.1.12. При виконанні міжнародних польотів відповідний орган авіаційного транспорту України є відповідальним за дотримання вимог визнаних або укладених міжнародних конвенцій, угод та домовленостей згідно з чинним законодавством України, що регулює діяльність ЦА.

4.1.13. Експлуатант є відповідальним за:

- а) виконання всіх вимог, правил, положень, що регулюють діяльність ЦА;
- б) безпечне здійснення польотів;
- в) забезпечення АБ;
- г) здійснення організації контролю надійності АТ з метою подальшого використання результатів контролю для підтримання льотної придатності ПС та усунення причин відмов АТ;
- г) наявність усіх видів обов'язкового авіаційного страхування;
- д) високий рівень професійної підготовки, перепідготовки, кваліфікації авіаційного персоналу, який забезпечує безпеку польотів;
- е) забезпечення охорони і повного збереження державної таємниці та конфіденційності інформації;
- є) наявність у підрозділах та службах експлуатанта чинних нормативно-правових актів, що регламентують авіаційну діяльність в Україні;
- ж) розроблення процедур експлуатанта, що потрібні для забезпечення безпеки авіації;
- з) своєчасність щомісячних відрахувань до інноваційного фонду згідно з чинним законодавством України;
- и) виконання договірних зобов'язань;
- і) контроль виконання тих видів забезпечення, що здійснюються на договірній підставі;
- ї) надання достовірної інформації в Державіаслужбу України щодо його діяльності.

4.1.14. Експлуатант є відповідальним за забезпечення безпеки польотів та дотримання нормативів і правил, що регулюють його діяльність в повній і неподільній мірі.

4.1.15. Експлуатант, який направив заявку на сертифікацію, сплачує державні збори відповідно до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28.09.93 N 819 (819-93-п) (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 16 червня 1998 року N 889 (889-98-п), за другий рік дії Сертифіката експлуатанта не пізніше місяця після його початку.

4.1.16. Експлуатант, який направив до Державіаслужби України заявку на сертифікацію, несе всі витрати, пов'язані з проведенням сертифікаційної перевірки та подальшого інспектування експлуатанта з метою встановлення його відповідності до вимог цих Правил, відповідно до статті 6 Повітряного кодексу України (3167-12).

4.1.17. Оригінал Сертифіката експлуатанта, експлуатаційних специфікацій та СЕП містяться у керівника експлуатанта, який забезпечує їх зберігання.

{ Підпункт 4.1.17 пункту 4.1 глави 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

4.1.18. Копія Сертифіката експлуатанта розміщується у головному офісі експлуатанта на видному місці, а копії експлуатаційних специфікацій та СЕП - у відповідних службах.

{ Підпункт 4.1.18 пункту 4.1 глави 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

4.1.19. Експлуатант повинен використовувати у своїй діяльності тільки оригінали або нотаріально завірені копії Сертифіката експлуатанта, експлуатаційних специфікацій та СЕП.

{ Підпункт 4.1.19 пункту 4.1 глави 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

4.1.20. Експлуатант повинен мати копію оформленої сертифікаційної справи з усіма змінами.

4.1.21. У своїй діяльності зі здійснення оренди та/або лізингу, фрахтування, обміну ПС та спільного використання кодів експлуатант повинен керуватися документами та договорами, розглянутими Державіаслужбою України на відповідність вимогам чинного законодавства України в частині безпеки польотів.

5. Сертифікація експлуатанта

5.1. Загальна процедура

Державіаслужба України в роботі із сертифікації експлуатантів виконує окреслені в повноваженнях офіційні дії. Ці Правила встановлюють таку послідовність офіційних дій:

- а) прийняття та реєстрація заявки на ім'я Голови Державіаслужби України;
- б) оформлення плану-графіка сертифікаційних робіт;

- в) попереднє оцінювання заявки та долучених до неї документів протягом 2 місяців;
- г) оформлення акта попередньої оцінки заявки з письмовим повідомленням заявнику про недоліки, які виявлені під час попереднього оцінювання;
- г) отримання від експлуатанта документів, що свідчать про усунення недоліків, та їх перевірка;
- д) проведення сертифікаційної перевірки;
- е) оформлення акта за результатами сертифікаційної перевірки з повідомленням про виявлені недоліки;
- є) повторна сертифікаційна перевірка;
- ж) підготовка рішення Комісією Державіаслужби України про видачу/невидачу Сертифіката експлуатанта за результатами сертифікаційної перевірки;
- з) оформлення Сертифіката експлуатанта, експлуатаційних специфікацій, спеціальних експлуатаційних положень та їх видача (або складена в письмовій формі вмотивована відмова у видачі Сертифіката). { Абзац одинадцятий пункту 5.1 глави 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

5.2. Заявка на сертифікацію

5.2.1. Заявка на сертифікацію (додаток 1 цих Правил) та долучені до неї відомості і документи (додаток 2 цих Правил), які оформлені з дотриманням відповідних вимог (додаток 3 цих Правил), і сплата державних зборів за подачу заявки відповідно до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28.09.93 N 819 (819-93-п) (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 16 червня 1998 року N 889 (889-98-п), є підставами для її розгляду Державіаслужбою України.

5.2.1.1. Заявка без повного комплекту документів згідно з додатком 1 цих Правил та сплати держзборів до розгляду не приймається.

5.2.1.2. Заявка та всі документи, що подаються до Державіаслужби України, повинні надходити державною мовою в оригіналі або належним чином завірених копіях. Посилання на назви документів виконуються мовою оригіналу документа.

{ Підпункт 5.2.1.2 пункту 5.2 глави 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

5.2.1.3. Усі заявки на видачу, продовження строку чинності Сертифіката експлуатанта та зміни експлуатаційних специфікацій і спеціальних експлуатаційних положень повинні подаватись одночасно на паперових та магнітних носіях.

Підготовка та подача даних на магнітних носіях проводиться у вигляді файлів, які підготовлені за комп'ютерною системою, схваленою Державіаслужбою України.

{ Підпункт 5.2.1.3 пункту 5.2 глави 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

5.2.2. Державіаслужба України може відхилити заявку в разі невиконання вимог підпунктів 5.2.1.2 та 5.2.1.3 цих Правил.

5.2.3. Після одержання заявки від майбутнього експлуатанта Державіаслужба України повідомляє його про порядок та процедури розгляду заявки, визначає конкретну посадову особу Державіаслужби України, яка відповідатиме за координацію всіх питань сертифікації, та узгоджує план-графік проведення сертифікаційних робіт.

5.2.4. Державіаслужба України повинна в десятиденний термін повідомити заявника про прийняття або відхилення (у разі невиконання вимог цих Правил) заявки.

5.2.5. Заявка, недоліки за якою не усунені протягом трьох місяців з дня надання зауважень, анулюється, кошти зі сплати державних зборів не повертаються.

5.2.6. Заявник може повторно подати заявку на загальних підставах.

5.3. Попереднє оцінювання заявки

5.3.1. Державіаслужба України під час попереднього оцінювання заявки експлуатанта з'ясовує, чи заявник має:

- а) відповідні нормативно-правові акти;
- б) фінансово-економічні ресурси, які забезпечують спроможність заявника підтримувати належний рівень безпеки авіації;
- в) відповідні підрозділи, персонал, обладнання, споруди, документацію та інше, необхідне для забезпечення польотів і перевезень, засоби зв'язку, достатній штат персоналу;
- г) ПС, які призначені для виконання перевезень і на які оформлено чинні Сертифікати придатності до польотів.

При цьому розглядаються такі питання:

- чи забезпечується експлуатація ПС відповідно до вимог щодо завантаження та здійснення контролю за нею;
- чи відповідають обрані види польотів, повітряні траси, аеродроми типам ПС;
- чи забезпечується відповідне ТО ПС та рівень підготовки особового складу ІАС згідно з чинними вимогами, нормативними актами і правилами ТО;
- чи обладнані ПС відповідними приладами або устаткуванням для виконання передбачуваних перевезень;
- г) достатню кількість підготовлених льотних екіпажів для виконання запропонованих польотів без порушень тривалості робочого часу;
- д) можливість забезпечити рівень послуг, який відповідає потребам або попиту та враховує громадські інтереси;
- е) потенційні можливості для виконання запропонованих польотів та безпечного здійснення польотів з урахуванням тих ресурсів, що їх має експлуатант;
 - а також - чи заявник:
 - є) визначив географічні регіони для нерегулярних перевезень, проведення авіаційних робіт, обрав ті маршрути для регулярних перевезень;
 - ж) запропонував авіаперевезення, що не суперечать двостороннім або багатостороннім угодам з урегулювання питань правил виконання польотів, частот зв'язку та іншим угодам, які уклала держава;
 - з) визначив коло обов'язків, відповідальність керівного складу й основного виконавчого персоналу;
 - и) придатний як потенційний експлуатант для безпечного здійснення запропонованих польотів, тобто розглядається організаційна структура експлуатанта, досвід та рівень професійної підготовки фахівців, що займають керівні посади і відповідають за безпеку польотів, а також інші посади, які, на думку заявника, є важливими у виробничій діяльності підприємства.

5.3.2. Під час попереднього оцінювання заявки експлуатанта Державіаслужба України визначає відповідність кандидатур кваліфікаційним вимогам та відсутність у них порушень, які мають вплив на безпеку польотів:

- а) керівника експлуатанта, його заступників;
- б) керівних працівників та фахівців підрозділів, що забезпечують безпеку авіації та якість робіт.

5.3.3. Під час попереднього оцінювання заявки з метою визначення виконання експлуатантом вимог до нього при організації своєї діяльності згідно з розділом 6 цих Правил Державіаслужба України повинна:

- а) отримати бізнес-план заявника на найближчі 2 роки (копії договорів про фінансово-комерційне співробітництво тощо);
- б) проінформувати експлуатанта про процедуру сертифікації, вимоги та іншу документацію, у відповідності з якими оцінюватимуться можливості заявника;
- в) провести попереднє оцінювання системи якості;
- г) провести попереднє оцінювання Програми з підготовки персоналу (z0310-03) (підвищення кваліфікації і тренування льотного, інженерно-технічного та іншого складу, відповідність присвоєних класів та допусків чинним авіаційним вимогам і положенням з підготовки та перепідготовки кадрів);
- г) провести попередню оцінку Керівництва з виконання польотів, Програми із забезпечення безпеки польотів та запобігання авіаційним подіям, а також Керівництва з регулювання ТО;
- д) провести попереднє обговорення запропонованої експлуатантом системи інспектування (контролю) льотної експлуатації, ОПР, технічного стану ПС та іншого обладнання, а також стану ефективності служб, що забезпечують польоти;
- е) обговорити запроповану експлуатантом систему ведення виробничо-технічної документації;
- є) з'ясувати, які демонстраційні або показові (технічні) польоти повинен виконати заявник і в яких випадках;
- ж) пояснити експлуатанту, який сертифікат буде йому виданий і які будуть встановлені обмеження;
- з) у двомісячний термін направити експлуатанту письмове повідомлення (акт попередньої оцінки) з переліком недоліків, що були виявлені під час попередньої оцінки.

5.3.4. Попередня перевірка фінансово-економічної спроможності експлуатанта проводиться на етапі попередньої оцінки заявки на відповідність вимогам Державіаслужби України.

5.3.5. Після закінчення попереднього оцінювання Державіаслужба України визначає можливість проведення сертифікаційної перевірки експлуатанта.

5.3.6. Кожен експлуатант повинен підтвердити здатність та продемонструвати можливість забезпечення безпечного та якісного виконання авіаперевезень, авіаційних робіт тощо.

5.4. Сертифікаційна перевірка

5.4.1. Державіаслужба України направляє комісію для перевірки організації льотної роботи, документації, обладнання, засобів та методів ТО, організаційної і адміністративної структур,

фінансово-економічної спроможності та інших питань і напрямів діяльності щодо організації, виконання і забезпечення польотів та перевезень.

5.4.2. Загальне оцінювання готовності експлуатанта проводиться комісією, склад якої затверджується Головою Державіаслужби України. Головою комісії призначається посадова особа за наказом Голови Державіаслужби України.

5.4.3. Для оцінки готовності експлуатанта до виконання заявлених авіаційних перевезень та робіт, а також підготовки сертифікаційних матеріалів до видачі Сертифіката експлуатанта Державіаслужба України залучає своїх фахівців відповідних відділів за напрямами діяльності, а також акредитованих нею осіб.

5.4.4. Сертифікаційну перевірку комісія Державіаслужби України виконує згідно з Програмою сертифікаційної перевірки, що затверджується Державіаслужбою України для кожного експлуатанта.

5.4.5. Перевірці підлягають усі служби, підрозділи та представництва експлуатанта в аеропортах та за кордоном.

5.4.6. Сертифікаційна перевірка експлуатанта охоплює всі аспекти його діяльності, приділяючи особливу увагу питанням забезпечення безпеки авіації.

5.4.7. Інспектування льотної і наземної служб та засобів здійснюється з метою визначення відповідності професійної підготовки особового складу, наземних засобів та обладнання вимогам щодо вирішення поставлених завдань.

Загальні завдання перевірних польотів у межах інспекції полягають у з'ясуванні:

- а) порядку дій в польоті, який викладений в КЛЕ, та його дотримання;
 - б) наявності засобів та обладнання, що перебувають у розпорядженні льотного екіпажу для забезпечення польотів і дотримання правил;
 - в) загального забезпечення наземного обслуговування ПС та допомоги льотному екіпажу при виконанні своїх обов'язків на всіх аеродромах, які використовує заявник на маршрутах;
 - г) використання маршрутних засобів та обладнання, у тому числі належних іншим відомствам.
- Дозволяється оформлення документів на видачу Сертифіката експлуатанта без виконання інспектування на маршруті за умови виконання першого польоту з інспекторським складом Державіаслужби України.

5.4.8. Інспекторській перевірці підлягає така документація:

- а) документи з організації та виконання польотів, організація їх одержання та оперативність уведення в дію;
- б) матеріали, що регламентують забезпечення польотів;
- в) льотні справи членів льотного екіпажу;
- г) особисті справи, трудові книжки керівного складу та старших спеціалістів;
- г) облік льотного і робочого часу екіпажу згідно з чинними документами;
- д) експлуатаційні і бортові записи;
- е) облікова документація з технічного обслуговування;
- є) документи з проведення та обліку комплексного аналізу засобів об'єктивного контролю (ЗОК), ужиття відповідних заходів з метою усунування виявлених недоліків;
- ж) документи з обліку та функціонування системи інформування про експлуатаційні перешкоди;
- з) інструкція з організації служби АБ експлуатанта (якщо такий підрозділ існує в структурі експлуатанта);
- и) інструкція про порядок організації і здійснення охорони ПС, авіаційного майна та об'єктів експлуатанта;
- і) інструкція про порядок організації та забезпечення пропускового та внутрішнього об'єктового режиму на авіаційних об'єктах експлуатанта;
- ї) інструкція про порядок здійснення передпольотного огляду ПС;
- й) інструкція про порядок здійснення спеціального огляду ПС та авіаційних об'єктів у разі загрози вчинення акту незаконного втручання;
- к) інструкція про порядок перевезення на ПС вогнепальної зброї, боєприпасів, засобів активної оборони та індивідуального захисту, а також осіб, які перебувають під вартою;
- л) технологія контролю на безпеку ручної кладі, багажу, вантажу, бортприпасів та особистого контролю пасажирів і членів екіпажу ПС;
- м) інструкція про порядок здійснення службового розслідування акту незаконного втручання в діяльність експлуатанта;
- н) інструкція про порядок дій та взаємодії особи, відповідальної за організацію і здійснення заходів АБ, зі службами експлуатанта (аеропорту) та іншими юридичними особами з попередження, припинення, локалізації та врегулювання кризових ситуацій, пов'язаних з АНВ;
- о) інструкція про порядок супроводження в контрольованих зонах у межах аеропорту пасажирів, багажу, бортових припасів та матеріальних цінностей експлуатанта;

- п) інструкція про порядок дій персоналу експлуатанта в разі надходження інформації про можливу загрозу безпеці експлуатанта;
- р) програма первинної підготовки авіаційного персоналу експлуатанта з питань АБ;
- с) інструкція про порядок виконання правил охорони праці та протипожежної безпеки при організації та вжитті заходів АБ;
- т) сертифікати на персонал служби АБ експлуатанта (якщо такий підрозділ існує в структурі експлуатанта).

5.4.9. Під час інспектування організації з ТО заявника необхідно упевнитися, що:

- а) виконання ТО відповідає вимогам, які встановлені Державіаслужбою України;
- б) є в належній комплектності нормативно-технічна, експлуатаційна і ремонтна документація, яка відповідає вимогам державних стандартів, та виконана її метрологічна експертиза;
- в) виробничі приміщення за функціональним призначенням, технічними характеристиками і площами відповідають технології ТО, пожежної безпеки та чинним нормативам;
- г) обладнання за складом та технічним станом відповідає вимогам технологічних інструкцій, організована перевірка і метрологічна експертиза, а також атестація засобів вимірювання та контрольно-перевірної апаратури;
- г) забезпечується виконання вимог, норм і правил з ТО АТ, що діють у ЦА;
- д) додержується порядок допуску інженерно-технічного персоналу та інших фахівців до ТО ПС;
- е) є ефективне інформаційне забезпечення з метою управління процесами ТО, оцінки технічного стану та надійності авіаційної техніки, призначення та виключення робіт з ТО, обліку виконаних робіт;
- є) оформлення документації на виконання ТО та інші роботи відповідають установленим вимогам;
- ж) організація та контроль обліку ТО АТ, а також робота з профілактики порушень відповідають установленим вимогам;
- з) забезпечується наявність та поповнення запасів (оборотного фонду) агрегатів, комплектувальних виробів, запчастин, спеціальних рідин та мастил, витратних матеріалів та інше, необхідність у яких виникає під час ТО;
- и) штати інженерно-технічним персоналом укомплектовані, у тому числі фахівцями, які сертифіковані у відповідності до вимог Державіаслужби України.

5.4.9.1. При перевірці стану виробничої бази та засобів ТО слід упевнитися, що наявність та стан виробничих будівель, споруд, обладнання, інструменту та іншого відповідає потребам ТО і що вони пристосовані до тих операцій, які пропонується виконувати. Перевіряються (у разі наявності) ангарні споруди, лабораторії, цехи з ремонту й обслуговування авіатехніки, адміністративні споруди, пасажирські комплекси, склади та інші споруди на відповідність установленим вимогам, зокрема - протипожежного стану.

5.4.9.2. У разі, якщо організація з ТО орендує будь-які споруди і засоби обслуговування, потрібно впевнитися, що договори на їх використання укладені та є чинними, додержуються встановлених вимог, норм, стандартів, правил, технологій, визначені обов'язки сторін.

5.4.10. Інспектування представництв експлуатанта в аеропортах та за кордоном

5.4.10.1. Метою інспектування є оцінка служби експлуатанта, що пов'язана з організацією і виконанням польотів, а також оцінка наземних служб та компетентності відповідного персоналу.

Керівник представництва повинен мати відповідну авіаційну освіту та спеціальну підготовку для роботи в представництві.

До завдань інспектування входить визначення того, чи забезпечуються експлуатантом установлені вимоги, належно виконуються затверджені експлуатантом процедури, чи ведеться належним чином відповідна документація.

5.4.10.2. Для одержання повного уявлення про роботу представництв і підрозділів, а також - ефективність обладнання, яке використовується, та порядок дій персоналу ці інспекційні перевірки повинні проводитися в реальних умовах - під час відправлення або прибуття ПС.

5.4.11. Заявлений експлуатантом аеродром базування повинен бути в установленому порядку допущений Державіаслужбою України для заявлених експлуатантом типів ПС та видів перевезень.

Заявлені експлуатантами аеродроми перевіряються щодо їх готовності до польотів згідно з "Наставленням аеродромної служби гражданской авиации (НАС ГА)", затвердженим наказом Міністра цивільної авіації СРСР від 26.03.86 N 23/И, та "Нормами годности эксплуатации аэродромов (НГЭА)", схваленими Міжвідомчою комісією 28.06.89.

5.4.12. Перевірка метеорологічного забезпечення експлуатанта включає:

- а) перевірку наявності договору між повноважним метеорологічним органом, що надає метеорологічне забезпечення, та експлуатантом;
- б) перевірку засобів і послідовності доведення метеорологічної інформації до експлуатанта.

5.4.13. За результатами сертифікаційної перевірки складається відповідний акт, у якому визначаються виявлені недоліки та можливість виконання експлуатантом заявлених видів робіт та перевезень.

5.4.14. Експлуатант повинен усунути недоліки в установлені комісією строки або надати до Державіаслужби України план-графік заходів щодо їх усунення.

5.4.14.1. Якщо недоліки не усунені в строк більше місяця та не узгоджено план-графік заходів щодо усунення недоліків, то сертифікаційна перевірка провадиться повторно.

5.4.14.2. Після усунення недоліків, які виявлені комісією, інспектором або комісією Державіаслужби України провадиться перевірка вжитих експлуатантом заходів, про що складається відповідний звіт.

5.5. Рішення про видачу Сертифіката експлуатанта

5.5.1. Після закінчення перевірок і оформлення всіх належних документів за результатами сертифікаційної перевірки Голова Державіаслужби України за поданням Комісії приймає рішення щодо видачі Сертифіката експлуатанта.

5.5.2. Голова Державіаслужби України підписує Сертифікат експлуатанта (додаток 4 до цих Правил), експлуатаційні специфікації (додаток 5 до цих Правил) (за478-10) та СЕП (додатки 7 - 10 до цих Правил).

{ Підпункт 5.5.2 пункту 5.5 глави 5 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

5.5.3. Спеціальні експлуатаційні положення складаються з таких частин:

Частина А - Підготовка авіаційного персоналу (додаток 7 (за478-10) до цих Правил);

Частина Б - Виконання перегінних польотів (додаток 8 (за478-10) до цих Правил);

Частина Г - Виконання демонстраційних польотів (додаток 9 (за478-10) до цих Правил);

Частина Ф - Обмін повітряними суднами (додаток 10 (за478-10) до цих Правил).

{ Підпункт 5.5.3 пункту 5.5 глави 5 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

5.5.4. Сертифікат експлуатанта видається вперше на один рік з правом виконання польотів у межах України. { Абзац перший підпункту 5.5.4 пункту 5.5 глави 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

Голова Державіаслужби України може прийняти рішення про дострокове надання права на виконання міжнародних польотів у разі наявності в експлуатанта відповідно підготовлених ПС, екіпажів, організаційної структури та досвідченого персоналу для організації зазначених польотів та забезпечення БП у попередній період роботи. { Абзац другий підпункту 5.5.4 пункту 5.5 глави 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

5.5.5. Сертифікат експлуатанта видається керівнику експлуатанта або особі, яка ним уповноважена.

5.5.6. Після одержання Сертифіката експлуатанту дозволяється розпочати виконання польотів згідно з вимогами законодавства України про цивільну авіацію, правилами та обмеженнями, що є в доданих до Сертифіката, експлуатаційних специфікаціях та СЕП.

{ Підпункт 5.5.6 пункту 5.5 глави 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

5.5.7. Після одержання Сертифіката експлуатант повинен отримати трилітерний умовний позивний ІКАО з правом тільки власного його використання для виконання міжнародних польотів згідно з процедурою, яку визначає Державіаслужба України, а також оформити адресу АФТН згідно з вимогами п. 2.1.2.3 документа ІКАО DOC 4444-RAC/501.

5.5.8. Після закінчення терміну сам Сертифікат, експлуатаційні специфікації та та всі СЕП експлуатант повинен повернути протягом тижня в Державіаслужбу України, не чекаючи повідомлень, де вони зберігаються в архіві протягом трьох років. { Підпункт 5.5.8 пункту 5.5 глави 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

5.6. Продовження терміну дії Сертифіката експлуатанта

5.6.1. Продовження терміну дії Сертифіката здійснюється за заявкою експлуатанта, яку він повинен подати не менш ніж за три місяці до закінчення терміну чинності.

5.6.1.1. У разі подання заявки пізніше від указанного в пункті 5.6.1 цих Правил терміну Державіаслужба України не гарантує продовження строку дії Сертифіката експлуатанта до строку закінчення його чинності.

5.6.1.2. Експлуатант повинен подати заявку не пізніше одного року після закінчення строку його дії.

5.6.2. Експлуатант надає всю потрібну інформацію згідно з пунктом 5.2.1 цих Правил та з урахуванням змін, що сталися.

5.6.3. Експлуатант повинен подати докладний звіт про аналіз стану безпеки польотів з детальним дослідженням чинників і причин, які спричинили відхилення від норм, та інформацією щодо вжиття профілактичних заходів із запобігання аварійності, а також з використання ЗОК, та про наліт годин за кожним типом ПС.

5.6.4. Державіаслужба України може відхилити заявку на продовження терміну дії Сертифіката експлуатанта, якщо траплялися неодноразово випадки тимчасового призупинення чинності Сертифіката експлуатанта за останні два міжсертифікаційних періоди.

5.6.5. Процедура приймання та розгляду заявки проходить згідно з підрозділом 5.2 цих Правил.

5.6.6. У разі відхилення заявки з будь-яких причин, окрім тих, що зазначені в пункті 5.6.4 цих Правил, заявник може повторно подати заявку на загальних підставах.

5.6.7. Державіаслужбою України проводиться сертифікаційна перевірка, що охоплює всі аспекти діяльності експлуатанта.

5.6.8. Дія Сертифіката експлуатанта продовжується на строк до двох років залежно від рішення, яке прийняте Комісією.

5.6.9. Якщо експлуатант має допущені до міжнародних польотів ПС, командно-керівний склад, який набув достатньої професійної підготовки та досвіду роботи, отримав трилітерні та телефонні умовні позначення ІКАО, створив у повному обсязі власну перевізну документацію, то Сертифікат експлуатанта продовжується з наданням права виконання міжнародних польотів.

5.6.10. Голова Державіаслужби України або особа, яка його заміщує, має право продовжити строк дії Сертифіката експлуатанта до двох місяців без проведення процедури сертифікації в повному обсязі.

5.7. Унесення змін до експлуатаційних специфікацій та спеціальних експлуатаційних положень

5.7.1. Для зміни експлуатаційних специфікацій та будь-яких СЕП експлуатант повинен подати до Державіаслужби України заявку на зміну експлуатаційних специфікацій (додаток 6 до цих Правил), СЕП Сертифіката експлуатанта (додатки 11 - 13 (за478-10) до цих Правил) та документи, що передбачені переліком доказової документації, який наведено в заявці.

У разі відсутності повного комплексу документів згідно з підпунктом 5.7.1 цих Правил та довідки про сплату держзборів заявка до розгляду не приймається.

5.7.2. Якщо експлуатаційні специфікації змінюються внаслідок передання ПС в оренду за наявності договору оренди, то експлуатант, крім інформації, зазначеної в додатку 6 (за478-10) до цих Правил, подає також заявку на виключення ПС із експлуатаційних специфікацій Сертифіката орендодавця та оригінали цих специфікацій. Змінені експлуатаційні специфікації оформлюються орендарю та орендодавцю одночасно.

ПС можуть зазначатися тільки в експлуатаційних специфікаціях одного експлуатанта.

5.7.3. Заявка на зміну експлуатаційних специфікацій та СЕП розглядається протягом десяти робочих днів з дня її одержання. Якщо відомості, що включені до заявки, не відповідають вимогам цих Правил або якщо потрібно провести додаткову перевірку, строк розгляду заявки може бути продовжено до десяти робочих днів після одержання недостатніх відомостей або проведення перевірок.

5.7.4. Державіаслужба України визначає необхідність проведення попередньої інспекції на предмет зміни експлуатаційних специфікацій та/або СЕП.

У разі подання заявки на отримання дозволу на виконання міжнародних польотів або експлуатацію чи ТО ПС вищого класу, ніж експлуатується або виконується експлуатантом, проведення інспекції є обов'язковим.

5.7.5. Після закінчення перевірки й оформлення всіх потрібних документів та документів за результатами сертифікаційної перевірки особа, якій надано відповідні повноваження, приймає рішення про внесення змін до експлуатаційних специфікацій та/або СЕП і підписує їх.

{ Пункт 5.7 глави 5 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

5.8. Припинення дії Сертифіката експлуатанта та його анулювання

5.8.1. Голова Державіаслужби України має право припинити дію Сертифіката експлуатанта повністю чи в межах окремих частин у разі:

а) невиконання вимог чинного законодавства України та діючих у відповідності з ним нормативно-правових актів, що регулюють діяльність ЦА;

б) невиконання польотів більше трьох місяців (крім експлуатантів, що виконують авіаційні роботи сезонного характеру);

в) виявлення порушень, які впливають на безпеку польотів;

г) виявлення порушень умов, на підставі яких видані Сертифікат експлуатанта, експлуатаційні специфікації, СЕП чи інші документи Державіаслужби України;

{ Підпункт "г" підпункту 5.8.1 пункту 5.8 глави 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

г) несплати держзборів згідно з пунктом 4.1.15 цих Правил;

{ Підпункт "г" підпункту 5.8.1 пункту 5.8 глави 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

- д) недодержання вимог, які викладені в розділі 6 цих Правил;
- е) порушення норм та обмежень, які викладені в експлуатаційно-технічній документації;
- є) порушення вимог з нагляду за експлуатантом та періодичності проведення інспекцій, що сталися з вини експлуатанта;
- ж) надання недостовірної інформації в Державіаслужбу України щодо забезпечення безпеки польотів;
- з) розірвання договорів, на підставі яких видано Сертифікат експлуатанта (за винятком договору про оренду).

5.8.1.1. У разі припинення дії Сертифікат втрачає силу. Для його відновлення є необхідним проведення додаткової інспекції. Якщо недоліки, що призвели до припинення Сертифіката експлуатанта не усунено в місячний термін, то відновлення дії Сертифіката експлуатанта провадиться на загальних засадах згідно з процедурами підрозділів 5.4.1 - 5.4.7 цих Правил.

5.8.1.2. На підставі висновків інспекції Комісія дає рекомендації про відновлення Сертифіката експлуатанта Голові Державіаслужби України, який приймає остаточне рішення.

5.8.2. Голова Державіаслужби України має право анулювати Сертифікат експлуатанта в разі, якщо:

- а) юридична особа припинила своє існування (незалежно від причин такого припинення);
- б) юридична особа відмовилась від Сертифіката експлуатанта;
- в) ухвалено рішення суду про визнання недійсним установчих документів і рішення про створення підприємства або є ухвала суду про забезпечення позову шляхом накладання арешту на майно юридичної особи;

г) у разі подання заявки на продовження терміну дії Сертифіката пізніше строку, указанного в підпункті 5.6.1.2 цих Правил;

г) дія Сертифіката експлуатанта неодноразово призупинялася упродовж двох попередніх міжсертифікаційних строків.

5.8.2.1. Відновлення чинності Сертифіката експлуатанта після його анулювання провадиться на загальних засадах згідно з процедурами, визначеними в розділі 5 цих Правил.

5.8.2.2. Якщо чинність Сертифіката експлуатанта призупинена або він анульований, то експлуатант здає в триденний строк Сертифікат експлуатанта, експлуатаційні специфікації та всі СЕП до Державіаслужби України, не чекаючи на повідомлення.

{ Підпункт 5.8.2.2 пункту 5.8 глави 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6. Вимоги до експлуатанта

6.1. Загальні вимоги

6.1.1. Основне місцезнаходження експлуатанта має бути в Україні.

6.1.2. Основною діяльністю експлуатанта повинні бути повітряні перевезення і/або авіаційні роботи. Діяльність може бути пов'язана з будь-якою іншою формою професійної експлуатації ПС (ремонт або технічним обслуговуванням ПС) чи надання послуг у галузі авіації.

6.1.3. Експлуатант повинен мати достатню фінансово-економічну спроможність для забезпечення всіх аспектів безпеки авіації та підтримання льотної придатності ПС, утримання та забезпечення потрібного авіаційного та інфраструктурного персоналу, забезпечення фінансових обов'язків за всіма договорами та зі страхування, з урахуванням можливого періоду роботи зі збитками.

6.1.4. Експлуатанту, який пропонує авіаційні послуги, потрібно бути власником (чи мати в оперативному управлінні) не менш як одного ПС транспортної категорії або одного ПС транспортної категорії на підставі договору про довгострокову, не менш ніж 3 роки, оренду ПС (на момент видачі Сертифіката).

6.1.5. Експлуатант повинен мати набір служб, що вкомплектовані згідно зі штатним розписом фахівцями відповідної спеціальної підготовки, необхідної для здійснення технологічних процесів виробничої діяльності в галузі льотної, технічної експлуатації та здійснення авіаційних робіт і повітряних перевезень відповідно до встановлених у цивільній авіації вимог, та мати такі види забезпечення:

- а) правове;
- б) фінансово-економічне;
- в) матеріально-технічне;

г) льотної експлуатації;
г) інженерно-авіаційне;
д) управління повітряним рухом;
е) штурманське;
є) аеронавігаційне;
ж) метеорологічне;
з) аеродромне;
и) комерційне;
і) страхове;
ї) авіаційної безпеки;
й) режимне;
к) медичне;
л) управління виробництвом;
м) пошукове і аварійно-рятувальне;
н) протипожежне;
о) прикордонного, митного та санітарно-епідеміологічного контролю (при виконанні міжнародних польотів).

6.1.6. Такі види забезпечення, як правове, фінансово-економічне, льотної експлуатації, інженерно-авіаційне та управління виробництвом є ознаками експлуатанта і тому здійснюються безпосередньо експлуатантом.

6.1.7. Інші види забезпечень можуть здійснюватись як безпосередньо експлуатантом, так і за договорами, що укладені з юридичними особами, які мають право на таке забезпечення і володіють відповідним сертифікатом Державіаслужби України.

6.1.8. Експлуатант повинен розробити та узгодити з Державіаслужбою України документацію, яка регламентує:

а) процедури організації льотної роботи (Керівництво з питань виконання польотів);
б) процедури організації ТО АТ (Керівництво з питань регулювання технічного обслуговування);
в) підготовку та перепідготовку кадрів (Програму з підготовки персоналу (з0310-03);
г) експлуатацію ПС за певних умов у разі наявності відмови конкретного компонента обладнання, що складається експлуатантом у відповідності до MMEL для даного типу ПС або більш жорстких вимог (MEL).

Такі документи розробляються згідно з установленими вимогами.

6.1.9. Експлуатанту необхідно забезпечити належне провадження документації щодо польотів, які він здійснює, технічного обслуговування ПС, перевезення пасажирів, вантажу, багажу. Вивчення такої документації є частиною сертифікаційного процесу і потрібне для визначення того, як здійснювалися польоти в минулому, як передбачається здійснювати їх у майбутньому, а також для визначення відповідності цих польотів установленим вимогам.

6.1.10. Експлуатант зобов'язаний організувати пошуково-рятувальне забезпечення польотів власними силами або на договірних підставах. Відповідальність за ПРЗП покладається на керівника експлуатанта.

6.1.11. Експлуатант повинен забезпечити контроль на авіаційну безпеку власними силами або на договірних засадах і мати в структурі інспектора з авіаційної безпеки, на якого покладені функції з контролю організації забезпечення АБ.

6.1.12. Експлуатант повинен забезпечити недопущення на борт ПС осіб у нетверезому стані, під наркотичним впливом, а також користування на борту ПС персональними засобами зв'язку та комп'ютерами.

6.1.13. Експлуатант повинен забезпечити інформування Державіаслужби України та розробників ПС і АД про експлуатаційні відмови, дефекти, що виникають в експлуатації, відповідно до Правил сертифікації організацій з технічного обслуговування, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 29.05.98 N 205 (з0547-98) та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 02.09.98 за N 547/2989 (далі - Правила сертифікації організацій з технічного обслуговування).

6.1.14. Експлуатант повинен щоденно надавати через аеродром базування або офіс інформацію до Державіаслужби України про місцезнаходження та плани виконання польотів ПС, які внесені до Сертифіката експлуатанта, за такими пунктами:

- експлуатант;
- тип, реєстраційний номер ПС;
- країна та аеропорт (місцезнаходження);
- факт польотів за минулу добу, характер вантажу;
- план польотів на наступну добу, характер вантажу.

6.1.15. Експлуатант повинен забезпечити власними силами або через аеродром базування допуск льотного складу до тих секретних відомостей, потребу в яких для проведення польотів доведено.

6.1.16. Експлуатант повинен забезпечити власними силами або на договірній основі підключення до електронної пошти для організації оперативного зв'язку, підготовки та передавання даних до КІАС згідно зі схваленим Державіаслужбою України програмним забезпеченням.

6.1.17. Експлуатант повинен забезпечити використання інформаційних технологій та програмного забезпечення під час робіт, що впливають на БП, тільки після схвалення їх Державіаслужбою України.

6.1.18. Експлуатант повинен призначити осіб з числа представників керівного складу льотної та інженерно-технічної служби, відповідальних за ведення сертифікаційних справ, зберігання сертифікаційних документів та зв'язок з відповідними службами Державіаслужби України.

6.1.19. Експлуатант повинен розробити програму контролю за роботою бортових реєстраторів відповідно до вимог Правил інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 19.03.2009 N 295 (з0293-09, за293-09), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 02.04.2009 за N 293/16309, з урахуванням типів ПС, структури експлуатанта, інструментальної бази і кваліфікації спеціалістів з автоматизованого контролю польотів.

{ Підпункт 6.1.19 пункту 6.1 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6.2. Вимоги до льотної служби

6.2.1. Організаційна структура експлуатанта повинна забезпечити планування, управління, забезпечення та контроль запропонованих польотів, визначити зв'язки підрозділів, права та обов'язки органів управління.

6.2.1.1. Штатний розклад та кваліфікація авіаційного персоналу повинні бути достатніми для виконання функцій, покладених на експлуатанта.

6.2.1.2. Експлуатант повинен мати власний штат льотно-керівного складу та старших фахівців.

6.2.2. Експлуатант повинен мати в достатній кількості всі нормативні документи, які регламентують діяльність ЦА України, у тому числі на міжнародних лініях (при організації міжнародних польотів).

6.2.3. Організація льотної роботи (ОЛР), підготовка і кваліфікація льотного складу повинні відповідати встановленим вимогам.

6.2.4. Льотний склад експлуатанта повинен мати чинні сертифікати ЦА України.

6.2.5. Члени екіпажів повинні мати Сертифікат фахівця цивільної авіації, допуск до таємних відомостей у тих межах, у яких це потрібно.

6.2.5.1. Особові справи (льотні книжки) членів льотного екіпажу повинні містити такі відомості:

- а) прізвище, ім'я, по батькові;
- б) назву роботи, що виконується на цей час;
- в) свідоцтва членів льотного екіпажу (з типом, номером, медичним висновком і кваліфікаційною позначкою);
- г) якщо існує потреба в окремому медичному висновку, - дату, дані останнього обстеження і клас медичного висновку;
- г) запис про останню кваліфікаційну позначку;
- д) облік льотного часу з урахуванням льотного часу на ПС, для польотів на якому в цей час атестований даний член екіпажу;
- е) рівень кваліфікації, який застосовується на визначених маршрутах і аеродромах (командир ПС), і допуски до видів робіт;
- є) підтвердження належного рівня кваліфікації із зазначенням типу ПС, загального часу нальоту;
- ж) присвоєння мінімуму (номер наказу, дата), допуск до сезонних видів робіт.

6.2.5.2. Особові справи бортпровідників повинні містити такі відомості:

- а) прізвище, ім'я, по батькові;
- б) назва роботи, що виконується на цей час;
- в) початкова підготовка, включаючи загальний курс і підготовку за правилами і процедурами, які застосовуються в аварійній ситуації на борту ПС;
- г) періодична підготовка за правилами і процедурами, які застосовуються в аварійній ситуації на конкретних ПС.

6.2.6. Процедури, що підлягають включенню до Керівництва з виконання польотів, наведені в додатку 18 цих Правил.

6.3. Вимоги до забезпечення ТО

6.3.1. Організація технічного обслуговування

6.3.1.1. Експлуатант повинен забезпечити льотну придатність ПС і справність експлуатаційного та аварійного обладнання шляхом:

- а) виконання оглядів перед вильотом;
 - б) усунення будь-яких дефектів, які впливають на безпечну експлуатацію відповідно до схваленого стандарту, враховуючи Перелік мінімального обладнання (MEL) та Перелік відхилень конфігурації (CDL), якщо ці документи передбачені для типу ПС, що експлуатується;
 - в) виконання всього обсягу ТО відповідно до схваленої програми ТО ПС експлуатанта, зазначеної у підпункті 6.3.5 цих Правил;
 - г) аналізу ефективності схваленої програми ТО ПС експлуатанта;
 - г) виконання будь-яких експлуатаційних директив, директив льотної придатності та будь-яких інших вимог щодо підтримання льотної придатності, визначених Державіаслужбою України як обов'язкові;
 - д) виконання модифікацій та ремонтів відповідно до схваленого стандарту;
 - е) отримання та оцінки застосування всієї інформації щодо необов'язкових модифікацій.
- { Підпункт 6.3.1.1 пункту 6.3 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6.3.1.2. Експлуатант повинен гарантувати чинність сертифіката льотної придатності для кожного повітряного судна в частині:

- а) виконання вимог підпункту 6.3.1.1 цих Правил;
- б) будь-якого терміну дії, зазначеного в сертифікаті льотної придатності;
- в) будь-якого іншого положення щодо вимог технічного обслуговування, зазначеного в сертифікаті льотної придатності.

{ Підпункт 6.3.1.2 пункту 6.3 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6.3.1.3. Вимоги, визначені в підпункті 6.3.1.1 цих Правил, мають виконуватися відповідно до процедур, прийнятних для Державіаслужби України.

{ Підпункт 6.3.1.3 пункту 6.3 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

{ Підпункт 6.3.1.4 пункту 6.3 глави 6 виключено на підставі Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6.3.1.4. Якщо ПС експлуатанта базується поза місцем дислокації основної виробничої бази, то експлуатант протягом трьох місяців має забезпечити наявність в аеропорту базування лінійної станції технічного обслуговування (а в разі базування за кордоном - зовнішньої станції ТО), що схвалена Державіаслужбою України. ТО ПС поза базами, дозволені сертифікатом організації з ТО (а в разі виконання ТО за договором - базами, зазначеними в Сертифікаті організації з ТО, з якою укладено договір), виконується у встановленому порядку.

{ Підпункт 6.3.1.4 пункту 6.3 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6.3.1.5. У разі виконання ТО відповідно до підпункту 6.3.1.3 "б" цих Правил експлуатант повинен скласти договір про ТО з організацією, яка має відповідний Сертифікат Державіаслужби України. Договір про ТО повинен бути узгоджений між експлуатантом та організацією, яка виконує ТО, за всіма вказаними у підпунктах "б", "в", "г" та "д" підпункту 6.3.1.1 цих Правил процедурами і розглянутий та оцінений Державіаслужбою України щодо відповідності вимогам чинного законодавства України в частині безпеки польотів.

{ Підпункт 6.3.1.5 пункту 6.3 глави 6 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6.3.2. Відповідальність експлуатанта за ТО

6.3.2.1. Експлуатант є відповідальним за визначення необхідного обсягу ТО та дотримання строків його виконання, щоб гарантувати безперервну льотну придатність ПС, яке експлуатується.

6.3.2.2. Експлуатант повинен мати відповідну інформацію відносно стану ПС і ТО, що вимагається і що виконується. Стан ПС і ТО повинен бути відповідним чином зареєстрований, щоб підтримувати ефективність системи якості.

6.3.2.3. Експлуатант повинен установити взаємодію між підрозділами, які займаються льотною експлуатацією, та підрозділами з ТО і гарантувати, що ці підрозділи отримують всю інформацію про стан ПС для того, щоб мати змогу виконувати свої завдання.

6.3.2.4. Експлуатант є відповідальним за льотну придатність ПС та умови його експлуатації згідно з чинним законодавством України.

6.3.2.5. Наявність договору на ТО не звільняє експлуатанта від відповідальності за льотну придатність та від перевірок на ТО на будь-якому етапі виконання незалежно від місця проведення цього ТО.

6.3.2.6. Заявка на отримання (продовження терміну дії) Сертифіката організації з технічного обслуговування заявником подається водночас із заявкою на отримання (продовження терміну дії) Сертифіката експлуатанта. Подання заявки на отримання Сертифіката організації з технічного обслуговування, попередня оцінка заявки, сертифікаційна перевірка заявника та видача Сертифіката організації з технічного обслуговування (з0547-98) проводяться у відповідності до вимог розділу 5 Правил сертифікації організацій з технічного обслуговування. При цьому сертифікаційна перевірка заявника на отримання Сертифіката організації з технічного обслуговування проводиться водночас з перевіркою на отримання Сертифіката експлуатанта. Сертифікат організації з технічного обслуговування повинен бути отриманий заявником не пізніше, ніж Сертифікат експлуатанта.

6.3.3. Система якості

6.3.3.1. Для належного виконання робіт з ТО система якості експлуатанта повинна виконувати такі функції:

- а) безперервний контроль за виконанням вимог підпунктів 6.3.1.1 - 6.3.1.5 цих Правил відповідно до процедур, прийнятних для Державіаслужби України;
- б) безперервний контроль за виконанням усього ТО за договором відповідно до умов договору;
- в) безперервний контроль за відповідністю експлуатанта вимогам цих Правил у частині, що стосується ТО.

{ Підпункт 6.3.3.1 пункту 6.3 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

{ Підпункт 6.3.3.2 пункту 6.3 глави 6 виключено на підставі Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6.3.4. Керівництво з регулювання ТО

6.3.4.1. Експлуатант повинен розробити Керівництво з регулювання ТО. Керівництво з регулювання ТО виконує три функції:

- а) є джерелом інформації, потрібної для персоналу, яка дає змогу виконувати йому різноманітні функції відповідно до визначених умов та повноважень;
- б) є засобом забезпечення ТО;
- в) засвідчує, яким чином виконуватимуться роботи, передбачені Сертифікатом організації з ТО, та роботи з ТО, які здійснюються на договірних засадах сторонніми організаціями, а також як дотримуватимуться відповідні вимоги до ТО.

{ Підпункт "в" підпункту 6.3.4.1 пункту 6.3 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

{ Підпункт 6.3.4.2 пункту 6.3 глави 6 виключено на підставі Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6.3.4.2. Деталізація та обсяг Керівництва з регулювання ТО можуть бути різними залежно від типу, кількості ПС та робіт, які виконує заявник.

6.3.4.3. Процедури, що підлягають включенню до Керівництва, наведені в додатках 15 та 16 до цих Правил.

{ Підпункт 6.3.4.3 пункту 6.3 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6.3.4.4. Особа, відповідальна за систему якості ТО, є відповідальна і за поточний контроль стану Керівництва з регулювання ТО, унесення в нього змін та доповнень, узгодження з Державіаслужбою України змін, які вносяться. Державіаслужба України може визначити для експлуатанта перелік змін, які можуть включатися до Керівництва без узгодження з Державіаслужбою України.

6.3.5. Програма ТО ПС експлуатанта

6.3.5.1. Експлуатант має забезпечити обслуговування ПС згідно з Програмою ТО ПС експлуатанта, яка повинна містити детальну інформацію, включаючи інтервали щодо всього обсягу ТО, що

вимагається до виконання, та включати програму надійності та/або програму моніторингу стану систем ПС, компонентів та силових установок, у разі якщо такі програми буде визначено Державіаслужбою України як необхідні.

6.3.5.2. Схвалену програму ТО ПС експлуатанта слід періодично переглядати та вносити до неї за потреби необхідні зміни. Перегляди мають гарантувати актуальність програми ТО з огляду на досвід експлуатації та врахування нових та/або змінених інструкцій з ТО, опублікованих держателем сертифіката типу.

6.3.5.3. Програма ТО ПС експлуатанта повинна відображати застосовні обов'язкові нормативні вимоги, на які посилаються документи, видані держателем сертифіката типу, щоб відповідати вимогам пункту JAR-21.61 Спільних Авіаційних Вимог JAR-21, що застосовуються в цивільній авіації України відповідно до наказу Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 15.02.2006 N 119 (з0214-06), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 01.03.2006 за N 214/12088.

6.3.5.4. Програма ТО ПС експлуатанта та всі наступні зміни до неї повинні бути схвалені країною реєстрації ПС.

6.3.5.5. Під час розроблення та впровадження програми ТО повинні враховуватися аспекти людського фактора (інструктивний матеріал, що стосується аспектів людського фактора, міститься в Керівництві з навчання у сфері людського фактора (Doc 9683 ICAO)).

6.3.5.6. Прийнятні методи визначення відповідності вимогам підпункту 6.3.5 цих Правил та процедуру схвалення програми ТО ПС експлуатанта встановлює Державіаслужба України.

{ Підпункт 6.3.5 пункту 6.3 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6.3.6. У разі отримання експлуатантом сертифіката схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності відповідно до Підчастини G Розділу A Правил з підтримання льотної придатності (Part-M), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 10 лютого 2012 року N 85 (з0333-12), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 28 лютого 2012 року за N 333/20646, вимоги цього пункту не застосовуються.

{ Пункт 6.3 глави 6 додано новим підпунктом згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 1018 (з0018-14) від 18.12.2013 }

6.4. Програма з підготовки персоналу

6.4.1. Експлуатант повинен розробити програму з підготовки персоналу, у якій викласти систему підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації персоналу експлуатанта, який залучений до виконання польотів, ТО, керівництва та забезпечення польотів.

6.4.2. Програма повинна встановлювати кваліфікаційні вимоги до персоналу з виконання кожного виду робіт, систему та програму підготовки та строки перевірок.

6.4.3. Програма повинна встановлювати процедури допуску до виконання кожного виду робіт.

6.4.4. У Програмі слід відобразити документацію з обліку проведення підготовки та перепідготовки персоналу експлуатанта і систему її збереження.

6.5. Вимоги до експлуатанта, який виконує міжнародні польоти

6.5.1. При виконанні міжнародних польотів, крім вимог, які викладені в підрозділах 6.1 - 6.4 цих Правил, експлуатант повинен виконувати вимоги, що зазначені в цьому підрозділі.

6.5.2. Експлуатант повинен установити систему якості та призначити відповідального керівника з якості, який керує забезпеченням відповідності та достатності процедур, потрібних для забезпечення практики безпечної експлуатації і льотної придатності ПС. Керування відповідністю повинно включати систему зворотного зв'язку з відповідальною особою за якість для прийняття у разі потреби коригувальних дій.

6.5.2.1. Система якості та кандидатура керівника, відповідального за питання якості, повинні бути погоджені з Державіаслужбою України.

6.5.2.2. Система якості повинна включати програму забезпечення якості, яка містить процедури, розроблені для забезпечення експлуатації згідно з установленими вимогами, стандартами та процедурами.

6.5.2.3. Система якості повинна бути описана у відповідних документах експлуатанта.

6.5.3. Експлуатант повинен мати персонал, який пройшов підготовку для виконання міжнародних польотів за програмами, затвердженими Державіаслужбою України.

Екіпажі, які виконують міжнародні польоти, повинні бути підготовлені за граничним для даного типу ПС метеомінімумом.

6.5.4. Командир ПС повинен мати вік не більш ніж 63 роки. { Пункт 6.5.4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 543 (з0725-07) від 21.06.2007 }

6.5.5. Експлуатант повинен мати власну перевізну документацію, укладену згідно з вимогами Державіаслужби України.

6.5.6. Експлуатант, який виконує пасажирські перевезення, повинен забезпечити відповідний рівень сервісу пасажирів.

6.5.7. Експлуатант, який виконує регулярні перевезення, повинен забезпечити відповідний рівень резервування ПС та льотного складу.

6.5.8. Експлуатант повинен відшкодувати страхові ризики та надати страхові поліси, поліси перестраховування та договори про страхування ПС, відповідальності перед третіми особами, пасажирів та вантажу, екіпажів у відповідності до чинного законодавства України та регіонів виконання польотів.

6.5.9. Якщо експлуатант виконує міжнародні польоти, то він повинен передбачити проведення ТО в аеропорту іншої країни своїми представниками або шляхом укладення договору з організацією цивільної авіації, що має представництво в такому аеропорту.

6.5.10. ТО ПС, що виконують польоти на МПЛ, повинно виконуватися таким чином:

а) ТО ПС у базових (вильоту), проміжних та закордонних аеропортах повинно виконуватись згідно з чинними регламентами та технологіями інженерно-технічним персоналом, який має чинні допуски до самостійного обслуговування даного типу авіаційної техніки;

б) ТО ПС у базовому аеропорту повинно забезпечувати безпеку та високу регульованість польотів, що виконуються;

в) польоти в закордонні аеропорти, які не мають інженерно-технічного персоналу, допущеного до самостійного обслуговування даного типу ПС, без бригади інженерно-технічного персоналу в складі екіпажу заборонені;

г) склад технічних бригад (кількість та категорії фахівців) визначається наказом керівника експлуатанта.

Керівник інженерно-авіаційної служби експлуатанта, ПС якого виконує міжнародні польоти, є відповідальним за організацію інженерно-авіаційного забезпечення польотів на МПЛ.

6.5.11. Для виконання польотів через Північну Атлантику (у зоні MNPS) з підвищеною точністю підтримання вертикального ешелонування (RVSM) та з іншими обмеженнями експлуатант повинен забезпечити спеціальне обладнання ПС, відповідну підготовку льотного складу для виконання зазначених польотів.

Експлуатанти допускаються до виконання зазначених польотів після додаткової перевірки з унесенням змін до експлуатаційних специфікацій. { Абзац другий підпункту 6.5.11 пункту 6.5 глави 6 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6.6. Виконання польотів підвищеної дальності на літаках з двома двигунами (ETOPS)

6.6.1. Якщо експлуатант планує виконання польотів підвищеної дальності, то він повинен забезпечити наявність відповідно підготовлених ПС, авіаційного персоналу та персоналу з планування та забезпечення польотів.

6.6.2. Експлуатант повинен розробити відповідні процедури та зміни до Керівництва з виконання польотів, Керівництва з регулювання ТО та узгодити їх в Державіаслужбі України.

6.6.3. Експлуатант повинен розробити спеціальну документацію чи документацію зі спеціальними позначками з планування, організації польотів та підготовки ПС для виконання зазначених польотів.

6.6.4. Експлуатант повинен організувати окремий облік зазначених у пункті 6.6.1 польотів.

6.6.5. Експлуатант повинен провести розрахунки маршрутів ETOPS та узгодити їх у Державіаслужбі України.

6.6.6. Експлуатант повинен мати достатній досвід виконання зазначених польотів.

6.6.7. У разі відсутності досвіду польотів підвищеної дальності експлуатант повинен мати досвід виконання звичайних польотів на цих маршрутах. В цьому випадку польоти здійснюються під постійним контролем Державіаслужби України до того часу, доки не буде повної впевненості в здатності експлуатанта виконувати ці польоти безпечно без контролю Державіаслужби України.

6.6.8. Допуск експлуатанта та ПС до виконання зазначених польотів здійснюється з оформленням експлуатаційних специфікацій. { Підпункт 6.6.8 пункту 6.6 глави 6 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

6.6.9. Для отримання дозволу на виконання польотів потрібно подати до Державіаслужби України заявку та розроблені експлуатантом документи, зазначені в пунктах 6.6.2, 6.6.3 цих Правил.

6.6.10. Після розгляду заявки та доданих до неї документів комісія Державіаслужби України перевіряє систему організації польотів, достатність підготовки авіаційного персоналу, служб із забезпечення польотів та ПС на право виконання зазначених польотів.

6.7. Вимоги до ПС

6.7.1. Експлуатант повинен використовувати тільки ті ПС, які мають чинні сертифікати льотної придатності.

6.7.2. Експлуатант повинен використовувати ПС згідно з нормами й обмеженнями ЕД.

6.7.3. У разі використання ПС з відхиленнями від затвердженої типової конструкції експлуатант повинен узгодити такі відхилення в Державіаслужбі України з наступним унесенням змін до Керівництва з виконання польотів та Керівництва з регулювання ТО. Використання ПС з неузгодженими змінами заборонено.

6.7.4. Польоти пошкоджених ПС або з виявленими несправностями можливі тільки при оформленні СЕП (частина "Е") та Сертифіката льотної придатності експериментальної категорії, крім випадків, які передбачені ЕД та MEL.

6.7.5. Додаткові технічні вимоги до ПС установлюються Державіаслужбою України на основі додатків до Конвенції про Міжнародну організацію цивільної авіації (Чикаго, 1944 рік) (995_038).

6.8. Повідомлення в Державіаслужбу України

Експлуатант повинен інформувати Державіаслужбу України про:

а) авіаційні події та інциденти - згідно з Правилами розслідування (z1588-05); { Абзац другий пункту 6.8 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (z0478-10) від 14.06.2010 }

б) експлуатаційні перешкоди - згідно з установленими строками;

в) наліт кожного ПС - раз на квартал;

г) виконані роботи за періодичним ТО - раз на квартал;

у тижневий термін - про:

г) плани здійснення нових регулярних, нерегулярних, чартерних авіаційних перевезень;

д) зміни типу та кількості ПС, що експлуатуються;

е) будь-які зміни льотного складу;

є) зміни майнових відносин за договорами, на підставі яких виданий Сертифікат експлуатанта;

ж) зміни в складі фахівців керівного складу, який пройшов узгодження в Державіаслужбі України;

з) зміни договорів, на підставі яких видано Сертифікат експлуатанта, видано/змінено експлуатаційні специфікації або спеціальні експлуатаційні положення; { Абзац дванадцятий пункту 6.8 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (z0478-10) від 14.06.2010 }

и) зміни структури управління;

і) зміни установчих документів;

ї) зміни в документації експлуатанта, що пройшла узгодження в Державіаслужбі України;

й) зміни компонування ПС, які проведені.

7. Нагляд за експлуатантами, які мають сертифікат

7.1. Організація інспектування

7.1.1. Інспектування експлуатантів здійснюється згідно з Комплексним графіком, що затверджений Головою Державіаслужби України, з урахуванням перевірки підготовки до виконання сезонних авіаційних робіт.

Інспектори, які вповноважені здійснювати такий контроль, повинні мати посвідчення встановленого зразка та завдання.

7.1.2. Періодичність інспектування

7.1.2.1. Залежно від виду інспектування періодичність проведення будь-яких інспекцій встановлюється:

а) базових об'єктів - один раз на рік;

б) на маршрутах - один раз на шість місяців;

в) перону - один раз на шість місяців;

г) представництв - один раз на шість місяців.

7.1.2.2. Зазначена періодичність інспектування рішенням Державіаслужби України може бути змінена залежно від обсягів та різноманітності польотів експлуатанта, а також чисельності інспекторського складу (у поточний період) та осіб, які можуть виконувати інспекторські функції.

7.1.2.3. Періодичність інспектування, що регламентована підпунктом 7.1.2.1 цих Правил, забезпечується штатними інспекторами Державіаслужби України.

7.1.3. Питання, які охоплюються всіма видами періодичного або вибіркового контролю, повинні розглядатись згідно з підрозділом 5.4 цих Правил.

7.2. Інспектування базових об'єктів

7.2.1. Інспектування базових об'єктів повинне проводитися на основній базі експлуатанта і в усіх службах, які забезпечують його польоти.

7.2.2. Метою інспектування є оцінка відповідності базових об'єктів експлуатанта поставленим вимогам для забезпечення безпеки авіації, а також діючим правилам і нормам.

7.2.3. Перед проведенням інспектування базових об'єктів інспектори повинні уважно вивчити керівництва та інструкції експлуатанта, у тому числі з виконання польотів, ТО і підготовки персоналу, взаємодії служб, які забезпечують польоти.

7.2.4. Основною метою вивчення керівництв та інструкцій є визначення того, чи в них включені ті відповідні вимоги для співробітників експлуатанта, які дозволяють їм правильно виконувати свої обов'язки.

7.2.5. У ході інспектування також повинна бути визначена своєчасність поширювання серед відповідного персоналу потрібної для виконання його обов'язків інформації із забезпечення безпеки авіації.

7.2.6. Після прибуття на об'єкти, які належать експлуатанту, інспектор повинен відрекомендуватися керівникам, показати їм своє посвідчення, довести план проведення інспекції об'єктів експлуатанта та заходів з забезпечення безпеки польотів.

7.2.7. У ході інспектування для підтвердження виконання встановлених процедур, вимог, правил та практичних методів, які вживаються в різних галузях управління, здійснення польотів, ТО та підготовки персоналу, інспектори повинні керуватися виключно положеннями відповідних державних авіаційних вимог.

7.2.8. При проведенні інспектування базових об'єктів забезпечення польотів ПС інспекторам потрібно переконатися в тому, що будівлі, включаючи ангари, цехи і майстерні з ТО, адміністративні приміщення, зони УПР та радіотехнічного забезпечення польотів, проведення технічних робіт, підготовки кадрів та інші об'єкти мають відповідне оснащення, успішно функціонують, придатні для виконання передбачених завдань і повністю відповідають державним авіаційним вимогам та нормам, які визначають їхню придатність до експлуатації, а також вимогам з охорони навколишнього середовища та пожежної безпеки.

7.2.9. Аналіз програми підготовки персоналу

7.2.9.1. Для того, щоб пересвідчитися в точності і відповідності програм до сучасних вимог, інспектор вивчає документи, що мають відношення до програми льотної і наземної підготовки авіаспеціалістів.

7.2.9.2. Для оцінки змісту програми наземної підготовки, а також ефективності в роботі інструкторів інспектор повинен в процесі перевірки простежити за рядом етапів здійснення цієї програми.

7.2.10. Документація підготовки персоналу

Інспектор повинен переконатися в тому, що на кожного спеціаліста експлуатанта, якому треба пройти підготовку з ТО, льотну або наземну підготовку, підготовку на тренажерах, у галузі аварійних заходів або УПР, є відповідна документація, яка підтверджує, що відповідне навчання за програмою підготовки персоналу було проведено у відповідності до вимог та в зазначені строки.

Належне ведення і зберігання такої документації відповідають правилам, які до неї застосовуються.

7.2.11. Документація виконання польотів та льотна документація

Для визначення відповідності вимогам, що пред'являються, підтвердження виконання встановлених експлуатантом вимог, правил та процедур слід вивчити достатню кількість польотів, документів з завантаження та з центрування, звітних документів про паливо та мастила, бортжурналів ПС, дозволів на виконання польотів, журналів бортрадистів та штурманів, рейсових журналів, розшифрувань засобів польотної інформації; відповідність КЛЕ кожного типу ПС, яке є в наявності в експлуатанта, до контрольного екземпляра, що є в Державіаслужбі України, всіх інших, пов'язаних з виконанням польоту, документів та підготувати відповідні матеріали для прийняття рішення про подальшу чинність Сертифіката.

7.2.12. Документація ТО ПС

Цю документацію потрібно вивчати для того, щоб переконатися, що ТО кожного ПС проводиться відповідно до керівництва експлуатанта з ТО і відповідає державним авіаційним вимогам та правилам. Слід перевіряти своєчасність проведення ТО, капітального ремонту або заміни обладнання та інше. Основною метою вивчення такої документації є визначення того, чи веде експлуатант зазначену в правилах облікову документацію та чи вона відповідає вимогам, чи правильно вона складена та чи зберігається протягом установленого періоду.

7.2.13. Контроль організації льотної роботи та забезпечення безпеки польотів охоплює:

а) стан безпеки польотів, наявність та ефективність профілактичних заходів, стан розслідування авіаційних подій;

б) ефективність діяльності перших керівників льотної, інженерно-авіаційної служби та інспектора з безпеки польотів;

в) стан виконавчої дисципліни в галузі реалізації профілактичних заходів та розпоряджень Державіаслужби України;

г) стан професійної навчальної роботи, системи та якість доведення інформації з безпеки польотів до особового складу;

г) стан виконання положень керівництва з організації льотної роботи щодо підготовки, перевірки, допуску до польотів льотного складу та контролю за їх виконанням.

7.2.14. Контроль за організацією інженерно-технічного забезпечення

7.2.14.1. При перевірці контролю якості ТО необхідно переконатися, що:

а) система контролю за якістю ТО та його керівник відповідають вимогам Державіаслужби України;

б) документація з обліку та аналізу якості ТО ведеться згідно з установленим порядком;

в) аналізи якості складаються регулярно та доводяться до інженерно-технічного персоналу;

г) профілактичні заходи розроблюються та здійснюються своєчасно;

г) фактична якість ТО підтримується на належному рівні.

7.2.14.2. Інспектування підготовки персоналу

Інспектор перевіряє:

а) терміни дії сертифікатів, що їх має персонал, доповнень до них (кваліфікаційних позначок) та допусків до ТО, а також відповідність наданих сертифікатами прав тій роботі, яка фактично виконується кожним фахівцем;

б) відповідність підготовки спеціалістів вимогам нормативних документів ЦА;

в) наявність та виконання планів підвищення кваліфікації інженерно-технічного персоналу, оволодіння суміжними професіями, перепідготовки на нову АТ, забезпечення планів заявками та договорами;

г) наявність програм підвищення кваліфікації та вивчення нових методів ТО на власній учбовій базі і повноти їхнього змісту, оснащення учбових класів для проведення такої підготовки;

г) вибірково - збереження (підтримання) в інженерно-технічному персоналу належного рівня знань та практичних навиків з ТО тих типів ПС, що розглядаються.

7.2.14.3. Пересувні механізми та засоби перевіряються на відповідність вимогам, приписаним функціям протипожежної безпеки і техніки безпеки. До них належать: паливозаправники, засоби живлення, кисневі пересувні установки, протипожежні засоби, засоби проти обмерзання та інші механізми.

7.2.14.4. Відповідальний інспектор перевіряє КТО на предмет повноти, відповідності до сучасного технічного рівня та доступності для використання. Він також повинен переконатися в ефективності та своєчасності внесення поправок, а також у тому, що вся інформація з питань збереження льотної придатності ПС, яка підготовлена виробником і зацікавленими державами, швидко поширюється серед тих, хто має в ній потребу.

7.2.14.5. За документацією, яка регламентує ТО, необхідно перевірити:

а) наявність узгоджених з Державіаслужбою України КТО або відповідних нормативних документів з питань ремонту ПС типу, що розглядається в цій організації, порядок та своєчасність унесення в них змін і доповнень;

б) наявність повного комплексу експлуатаційної документації (керівництва та інструкції з експлуатації або ремонту, регламенти ТО і технологічні вказівки (технології) з виконання робіт, альбоми фідерних схем, основних з'єднань і ремонтних допусків та інше), порядок ведення еталонних екземплярів, своєчасність унесення змін та доповнень у робочі екземпляри (перевіряється вибірково);

в) наявність достатньої кількості екземплярів зазначеної вище документації, забезпеченість нею фахівців та виконавців;

г) своєчасність одержання і доведення до всього інженерно-технічного персоналу нових нормативно-правових актів, які належать до ТО авіаційної техніки.

7.2.15. Інспектування представництв

Інспектування проводиться в місцях, де експлуатант має служби своїх представництв, що пов'язані з виконанням польотів та технічною експлуатацією його ПС.

7.2.16. Оформлення результатів інспектування

7.2.16.1. Результати інспектування оформляються в акті інспектування з обов'язковим наданням висновку та рекомендацій щодо усунення недоліків і термінів виконання.

7.2.16.2. В акті інспектування необхідно відображати ведення експлуатантом належної документації щодо польотів, які він здійснює, ТО ПС, перевезення пасажирів, вантажу, багажу.

7.2.16.3. Акт про інспектування представництв передається експлуатанту для усунення зауважень та в Державіаслужбу України для контролю виконання Комплексного плану перевірок і зберігання в міжсертифікаційній справі експлуатанта.

7.3. Інспектування на маршрутах

7.3.1. Основною метою проведення інспектування на маршрутах є оцінка відповідності сертифікаційним вимогам організації та виконання польотів, а також здатності льотного екіпажу і наземного персоналу забезпечувати виконання польотів у межах наданих повноважень і прав.

7.3.2. Цей вид інспектування дає інспектору змогу спостерігати за діями в кабіні екіпажу, за роботою бортпроводників у пасажирській кабіні під час виконання комерційних польотів і давати оцінку компетентності льотного екіпажу та інших членів екіпажу ПС, контролювати координацію їх дій, пильність, виконання відповідних авіаційних вимог та правил, що містяться у Керівництві з льотної експлуатації ПС, "Наставленні по производству полетов в гражданской авиации СССР" (НПП ГА-85), затвердженому наказом Міністерства цивільної авіації СРСР N 77 (v0077400-85) від 08.04.85, а також дотримання екіпажем режимів відпочинку, передбачених установленими нормами.

7.3.3. Інспектор використовує таку можливість для визначення підготовленості всього персоналу до виконання обов'язків і функцій, покладених на них, починаючи з передпольотного та закінчуючи післяпольотним етапом.

7.3.4. Інспектору потрібно переконатися в тому, що всі роботи, пов'язані з ТО та експлуатацією ПС, виконуються згідно з керівництвом та інструкціями експлуатанта і відповідними нормативними документами.

7.3.5. Для уникнення збігу інспектування з перевіркою, яка запланована самим експлуатантом, інспектування на маршрутах повинно плануватися експлуатантом заздалегідь у відповідності до графіка перевірок інспекторами Державіаслужби України.

За наявності в екіпажі двох інспекторів право контролю залишається за інспектором Державіаслужби України.

7.3.6. Інспектор передусім повинен відвідати льотну службу та службу УПР для зустрічі з командиром ПС і персоналом, який бере участь у плануванні та забезпеченні польоту.

7.3.7. Інспектування на маршрутах включає перевірку тих аспектів, що передбачені для оцінки при виконанні польоту, на етапі інспектування льотної експлуатації при сертифікації для отримання Сертифіката експлуатанта.

7.3.8. Інспектори повинні використовувати ті самі критерії оцінки, які використовуються при сертифікації.

7.3.9. Основною різницею між оцінкою під час сертифікації та інспектування на маршрутах є те, що остання є оцінкою виконання польотів, які вже санкціоновані в Сертифікаті експлуатанта та здійснюються з пасажирами або вантажем на борту - з періодичністю, визначеною у підпункті 7.1.2.1 цих Правил, або вибірково за вказівкою керівництва Державіаслужби України, а перша - є оцінкою можливості виконання польотів.

7.3.10. Усі перевірки на маршрутах провадяться таким чином, щоб це не призводило до втручання у виконання обов'язків екіпажу або зниження його уваги під час польоту.

7.3.11. На деяких етапах інспектування на маршруті або при завершенні польоту інспектор також повинен провести перевірку аварійного обладнання ПС.

7.3.12. Передпольотне інспектування

Передпольотний порядок дій льотного екіпажу і допомога, що надається наземними підрозділами на передпольотному етапі, повинні здійснюватися згідно з "Наставлением по производству полетов в гражданской авиации СССР", затвердженим наказом Міністерства цивільної авіації СРСР N 77 (v0077400-85) від 08.04.85, Керівництвом з ОЛР, Керівництвом з льотної експлуатації ПС та іншими документами з питань організації і забезпечення польотів. Цей порядок дій і вимог стосується передпольотної метеорологічної консультації та інструктажу за маршрутом майбутнього польоту.

7.3.13. Інспектування в польоті

7.3.13.1. Належить проконтролювати:

- а) відповідність забезпечення виконання польоту до встановлених вимог;
- б) загальні методи забезпечення безпеки в пасажирському салоні, включаючи застережні заходи в зоні борт-кухні, придатність і використання місць для сидіння бортпроводників та правильність користування обладнанням, а також розміщення ручного вантажу, усунення безладдя в салоні, обслуговування пасажирів та виконання вказівки "пристебнути ремені безпеки - не палити";
- в) знання бортпроводниками місць розміщення та використання аварійного обладнання, застосування різних аварійних правил і методів, а також те, чи вони мають належну підготовку в галузі використання аварійного обладнання та чи набули вміння користуватися переносними вогнегасниками, а також дотримання ними відповідного порядку дій.

7.3.13.2. Після завершення кожного інспекційного польоту за маршрутом інспектор повинен обговорити з командиром ПС і відповідними членами екіпажу результати інспекції - як на предмет позитивних, так і негативних сторін.

7.3.14. Післяпольотне інспектування

При здійсненні післяпольотного інспектування слід звернути увагу на:

- а) використання відповідних післяпольотних контрольних переліків;
- б) повідомлення про експлуатаційну придатність ПС і реєстрацію цих повідомлень у бортовому журналі;
- в) контроль за виконанням вимог КЛЕ, Керівництва із завантаження;
- г) заповнення командиром ПС і членами екіпажу бортового журналу, завдання на політ та інших польотних документів;
- г) складання відповідних звітів про такі інциденти, як небезпечне зближення, зіткнення з птахами, удари блискавки та інші незвичайні явища, які впливають на безпеку польотів;
- д) відповідність наданого приміщення і часу та умов фактичного відпочинку вимогам, що пред'являються, у тих місцях, де зупинка запланована для відпочинку екіпажу;
- е) аналіз помилок, здійснення заходів, які спрямовані на допомогу екіпажу в підготовці до наступного польоту, якщо стоянка проміжна.

7.3.15. Оформлення результатів інспектування

7.3.15.1. Результати інспектування оформлюються в акті інспектування на маршруті з обов'язковими висновком та рекомендаціями щодо усунення недоліків і зазначенням терміну виконання.

7.3.15.2. Акт інспектування на маршруті передається експлуатанту для усунення зауважень та в Державіаслужбу України для контролю виконання Комплексного плану перевірок і зберігання в міжсертифікаційній справі експлуатанта.

7.4. Інспектування перону

7.4.1. Інспектування перону включає в себе інспектування організації та виконання робіт, які проводяться в місцях відправлення, транзиту та прибуття, а також на аеродромах тимчасового базування.

7.4.1.1. Інспектор повинен відрекомендуватися відповідним офіційним особам аеропорту та повідомити їх про свій намір провести інспекцію (у встановлених державними органами випадках - надати запит про дозвіл на відвідування перону, зон, де розміщені органи управління із забезпечення безпеки, митниця та еміграційні служби).

7.4.1.2. При проведенні інспектування виконання робіт на пероні в інших державах інспектор докладно роз'яснює відповідним керівникам аеропорту, що його метою є перевірка якості обслуговування ПС експлуатанта та його відповідність сертифікаційним авіаційним вимогам і правилам цивільної авіації держави експлуатанта.

7.4.1.3. Інспекторський склад Державіаслужби України та регіональні інспектори здійснюють перевірки згідно з Комплексним графіком, який затверджено Головою Державіаслужби України.

7.4.2. Ці перевірки проводяться без попередження експлуатанта та включають вибіркоче інспектування ПС і екіпажів з метою визначення наявності та відповідності вимогам такої документації:

- а) Сертифікат експлуатанта;
- б) свідоцтво про реєстрацію ПС;
- в) посвідчення про придатність до польотів ПС;
- г) дозвіл на радіобладнання;
- г) свідоцтва льотного складу та обслуговуючого персоналу екіпажу ПС;
- д) Керівництво з льотної експлуатації ПС;
- е) інструкція з виконання польотів, технологія взаємодії служб, що забезпечують польоти;
- е) бортовий журнал;
- ж) аеронавігаційна документація;
- з) усі види обов'язкового авіаційного страхування;
- и) інші документи, які регламентують організацію та виконання польотів.

Інспекційні перевірки на пероні дають змогу інспектору оцінити методи і процедури експлуатанта, які останній використовує для виконання регламентованих авіаційних вимог, що стосуються таких аспектів:

- а) склад льотного екіпажу, посвідчення або свідоцтва і кваліфікаційна відповідність чинним вимогам (щодо певних ПС, аеродромів та маршрутів);
- б) організація ОНР;
- в) метеоінформація (у випадках, передбачених "Наставлением по метеорологическому обеспечению гражданской авиации СССР", затвердженим Держкомгідрометом СРСР 27.12.89 і МЦА СРСР 03.01.90, наявність польотної метеорологічної документації);
- г) порядок завантаження ПС;
- г) розрахунки маси і центрування;
- д) порядок заправлення;
- е) експлуатаційна надійність ПС;

- е) порядок наземного обслуговування;
- ж) обладнання пасажирського салону, обслуговування пасажирів та їхня безпека;
- з) готовність аварійно-рятувальних підрозділів надати допомогу в разі виникнення аварійної обстановки в аеропорту;
- и) готовність та дії пожежної охорони з гасіння та евакуації людей у разі пожежі в аеропорту.

7.4.3. Оформлення результатів інспектування

7.4.3.1. Результати інспектування оформлюються в акті інспекції перону з обов'язковим висновком та рекомендаціями щодо усунення недоліків і терміном виконання.

7.4.3.2. Акт інспекції перону передається експлуатанту для усунення зауважень та в Державіаслужбу України для контролю виконання Комплексного плану перевірок і зберігання в міжсертифікаційній справі експлуатанта.

7.5. Позапланове інспектування

7.5.1. Підставою для проведення позапланової інспекторської перевірки експлуатанта можуть бути такі обставини:

- а) інформація про зниження рівня безпеки авіації;
- б) повторення фактів авіаційних подій;
- в) випадки неповідомлення Державіаслужби України про авіаційні події;
- г) незадовільна організація ТО ПС;
- г) профілактика авіаційних подій, що проводиться Державіаслужбою України.

7.5.2. Позапланове інспектування проводиться за програмою, яка формується залежно від причини проведення інспектування.

7.5.3. Оформлення результатів інспектування

7.5.3.1. Результати інспектування оформляються в акті позапланової інспекції з обов'язковим наданням висновку та рекомендацій щодо усунення недоліків і терміном виконання.

7.5.3.2. Акт позапланового інспектування передається експлуатанту для усунення явищ, які спричинили зауваження, та в Державіаслужбу України для контролю виконання Комплексного плану перевірок і зберігання в міжсертифікаційній справі експлуатанта.

7.6. Заходи інспекторських органів за результатами інспектування

7.6.1. Результати інспектування доводяться до експлуатанта та керівництва Державіаслужби України з оформленням акта.

7.6.2. Експлуатанту направляється інспекторське розпорядження із зазначенням терміну, наданого для усунення виявлених недоліків.

7.6.3. Якщо перевірка виявить, що власник Сертифіката експлуатанта порушив сертифікаційні вимоги або умови, а також положення, обумовлені Сертифікатом експлуатанта, відмовився від них або не в змозі їх додержуватися та підтримувати їх, то інспектор повинен негайно скласти акт про виправлення виявлених недоліків та поставити експлуатанту вимогу вжити заходів щодо їх усунення в межах встановленого терміну. Якщо експлуатант не усуне недоліки в установлені строки, то інспектору належить інформувати про це керівництво Державіаслужби України, при цьому рекомендувати вдатися до заходів впливу.

7.6.4. У тих випадках, коли інспектор вважає, що вимоги безпеки потребують ужиття негайних дій, він повинен затримати виконання польотів, відмінити розпорядження керівного складу експлуатанта, якщо вони суттєво суперечать вимогам безпеки польотів, і негайно доповісти керівництву Державіаслужби України про загрозу безпеці польотів для прийняття потрібного рішення.

Експлуатант повинен надати інспектору потрібні засоби зв'язку.

7.6.5. Крім зазначеного вище, Державіаслужба України може ужити інших заходів відповідно до чинного законодавства України для організації польотів та їх забезпечення згідно з нормативними актами та правилами.

7.6.6. Експлуатант може оскаржити дії інспектора Державіаслужби України шляхом направлення в Державіаслужбу України відповідної заяви та документів, що підтверджують неправильність дій, або актів.

8. Оренда, фрахтування, обмін повітряних суден та спільне використання кодів

8.1. Загальні положення

8.1.1. ПС під час видачі Сертифіката експлуатанта повинно бути внесено в експлуатаційні специфікації експлуатанта, який його орендує. У цьому разі для подання звернення на отримання Сертифіката експлуатанта слід представити копії відповідних договорів про оренду, а при видачі сертифіката слід ураховувати умови їх оренди.

{ Підпункт 8.1.1 пункту 8.1 глави 8 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

8.1.2. Оренда іноземних ПС (оренда ПС, зареєстрованих в одній державі експлуатантами іншої держави) має суттєві особливості, пов'язані з потребою чітко визначити, яка зі сторін (орендодавець або орендар) несе відповідальність за безпеку експлуатації та льотну придатність ПС. Слід визначити в договорі оренди обов'язки сторін та правила держав, що застосовуються.

8.1.3. Розмежування повноважень із забезпечення безпеки польотів та підтримання льотної придатності встановлюється у відповідній угоді між авіаційними повноважними органами держав.

8.1.4. Договори оренди, фрахту, обміну ПС та спільного використання кодів між юридичними особами України та іноземної держави повинні відповідати чинному законодавству України, міжурядовим договорам (угодам) про повітряні сполучення, положенням Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (995_038), пов'язаним з нею додатками та обов'язково розглянуті Державіаслужбою України на відповідність вимогам чинного законодавства України в частині безпеки польотів.

8.1.5. ПС цивільної авіації України в разі здавання в оренду експлуатанту іншої держави не виключаються з реєстру цивільних ПС України, якщо закони країни орендаря не вимагають цього.

У такому разі укладається угода між представниками тих органів державної влади, які відповідають за ЦА держави реєстрації ПС, та експлуатанта про розподіл відповідальності за безпеку польотів та підтримання льотної придатності.

8.1.6. У договорі про оренду або лізинг, обмін ПС та спільне використання кодів договірні сторони забезпечують страховий захист шляхом страхування ПС, екіпажів та відповідальності перевізників перед пасажирами та третіми особами.

8.1.7. З метою забезпечення безпеки польотів Державіаслужба України дає дозвіл на виліт українських ПС за межі України на роботу за договором оренди або лізингу після розгляду цього договору.

8.1.8. Завірена копія підписаної угоди про розподіл відповідальності за безпеку польотів та підтримання льотної придатності повинна постійно зберігатися на борту ПС, зазначеного в цій угоді.

{ Пункт 8.1 глави 8 доповнено підпунктом 8.1.8 згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

8.2. Оренда ПС, що його зареєстровано в іншій державі

8.2.1. При зверненні за сертифікатом експлуатант, що орендує ПС, зареєстроване в іноземній державі, повинен подати відомості про:

а) тип ПС та його серійний номер;
б) назву та адресу зареєстрованого власника (орендодавця) ПС;
в) державу реєстрації, реєстраційні позначки;
г) посвідчення про придатність до польотів цивільних ПС та письмове підтвердження зареєстрованого власника (особи, яка діє від його імені) про те, що дане ПС повністю відповідає вимогам до льотної придатності держави реєстрації;

г) довідку із зазначенням назви, адреси та з підписом орендаря або особи, що відповідає за використання орендованого ПС, яка підтверджує, що сторони договору оренди повністю беруть на себе обов'язки, які випливають із застосовуваних правил;

д) копію договору оренди ПС.

8.2.2. Заявник може подати заявку на внесення в експлуатаційні специфікації орендованих ПС, що зареєстровані в іншій державі, за умов:

а) наявності укладення угоди між Державіаслужбою України та представниками тих органів державної влади, які відповідають за ЦА держави реєстрації ПС про відповідальність за забезпечення безпеки польотів та збереження льотної придатності ПС. При цьому експлуатанту необхідно забезпечити одержання Сертифіката типу цього ПС в Україні;

б) наявності визнання документа іноземної держави про придатність цивільного ПС до польотів відповідно до Повітряного кодексу України (3167-12) та чинних авіаційних правил.

{ Підпункт 8.2.2 пункту 8.2 глави 8 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

8.2.3. За договором оренди ПС деякі функції та обов'язки держави реєстрації ПС можуть передаватися державі експлуатанта ПС, якщо між авіаційними повноважними органами держав укладена відповідна угода. При цьому держава реєстрації звільняється від відповідальності щодо переданих функцій та обов'язків.

8.2.4. ПС, яке зареєстроване в іноземній державі, у разі продажу або передачі в оренду експлуатанту України повинно бути допущено до експлуатації у відповідності до чинного законодавства.

8.2.5. При видачі Сертифіката експлуатанта ретельно перевіряються зобов'язання сторін договору про оренду на предмет достатності їх для забезпечення безпечної експлуатації. Зокрема слід звернути увагу на зобов'язання сторін з таких питань:

- а) видача Сертифіката члену льотного екіпажу;
- б) підготовка членів екіпажу;
- в) льотна придатність ПС та виконання ТО;
- г) диспетчерське обслуговування та ОНР;
- г) графік роботи льотного екіпажу та членів екіпажу;
- д) наявність договору про ТО;
- е) наявність документації для льотної та технічної експлуатації;
- е) наявність технічних засобів, обладнання, пристроїв, спеціалістів та лабораторій для ТО ПС і обслуговування пасажирів.

8.2.6. Крім цього, від експлуатанта слід вимагати надання зобов'язань про те, що:

- а) ПС експлуатуватиметься відповідно до державних авіаційних вимог, а також вимог, правил та норм держави реєстрації, керівництв та інструкцій експлуатанта, а також до вимог цих Правил;
- б) у договорі про оренду або лізинг слід передбачити витрати на сертифікацію іноземного ПС за нормами льотної придатності, чинними в Україні, якщо Україна не прийняла норм льотної придатності, розроблених іншою державою, а також витрати на інспектування відповідно до цих Правил - як на землі, так і в польоті - за рахунок орендодавця або орендаря, у тому числі витрати на підготовку авіаційного персоналу Державіаслужби України в разі делегування Україні повноважень щодо підтримки льотної придатності згідно з угодою.

8.3. Оренда ПС, які зареєстровані в Україні експлуатантами інших держав { Назва пункту 8.3 глави 8 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

8.3.1. При передачі ПС для роботи за кордон експлуатант повинен надати відповідний договір до Державіаслужби України з метою його розгляду на відповідність вимог чинного законодавства в частині безпеки польотів.

8.3.2. Державіаслужба України повинна провести перевірку експлуатаційних можливостей іноземного експлуатанта.

8.3.3. У договорі оренди, крім вимог, які обумовлені Законом про оренду, може бути передбачено:

- а) права та умови контролю інспекторськими органами країни реєстрації ПС і країни експлуатанта за дотриманням вимог, правил та норм експлуатації ПС, наявністю свідоцтв та допусків у членів екіпажу і авіаційних спеціалістів, які здійснюють експлуатацію ПС;
- б) витрати на інспектування експлуатанта як на землі, так і в польоті;
- в) обов'язкове інформування Державіаслужби України про використання орендованих ПС орендодавцем;
- г) обов'язкове забезпечення коштами екіпажів (готівкою або шляхом одержання їх за договором у незалежних фінансових органах, або ж шляхом відповідного страхового покриття), які вилітають за межі України на роботу за договором оренди, щоб вони мали можливість повернути ПС з екіпажем в Україну в разі порушення контракту та неспроможності орендаря забезпечити повернення;
- г) залучення лідировщика тієї країни, де виконуються польоти на місцевих повітряних лініях, якщо є потреба.

8.3.4. У разі виявлення порушень орендарем вимог цих Правил уживаються заходи, передбачені цими Правилами, а якщо орендар не буде спроможний їх виконувати, то інспекторські органи вживають заходів, передбачених чинним законодавством України, і вносять пропозиції Державіаслужбі України та орендарю (орендодавцю) про припинення договору оренди.

8.3.5. Відповідальність за безпечну експлуатацію зданих в оренду ПС без екіпажів експлуатанту іншої держави обумовлюється в договорі оренди, який повинен відповідати стандартам та рекомендаціям Міжнародної організації цивільної авіації і національному законодавству обох держав.

8.3.6. До початку експлуатації ПС орендар повинен підтвердити наявність свідоцтв на експлуатацію ПС у членів екіпажу та авіаційних спеціалістів, які забезпечують технічну експлуатацію ПС і наявність відповідного обладнання.

8.3.7. До початку експлуатації ПС слід укласти угоду між Державіаслужбою України та авіаційною адміністрацією держави експлуатанта ПС про відповідальність за забезпечення безпеки польотів та підтримання льотної придатності.

{ Підпункт 8.3.7 пункту 8.3 глави 8 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352
(з0478-10) від 14.06.2010 }

8.3.8. До початку експлуатації ПС Державіаслужба України повинна провести оцінку можливостей авіаційної адміністрації держави експлуатанта виконувати функції та завдання згідно з угодою, зазначеною у підпункті 8.3.7 цих Правил.
{ Пункт 8.3 глави 8 доповнено підпунктом 8.3.8 згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

8.4. Оренда ПС України експлуатантами інших держав зі зміною реєстрації ПС

8.4.1. Якщо ПС, зареєстроване в Україні, орендується експлуатантом іншої держави з виключенням з реєстру, то орендар надає в Державіаслужбу України письмову згоду державного повноважного органу цієї держави на включення ПС до її реєстру та зобов'язання виключення з реєстру після закінчення строку договору.

8.4.2. У разі виключення ПС з реєстру України в договорі про оренду слід розмежувати міру відповідальності орендаря та орендодавця за підтримання льотної придатності ПС України. Для цього в договорі оренди визначається порядок інспектування льотної та технічної експлуатації ПС України в іншій державі.

8.5. Оренда ПС, що його зареєстровано в Україні експлуатантами України

8.5.1. Якщо один експлуатант України орендує ПС (як з екіпажем, так і без екіпажу) в іншого експлуатанта України, це повинно бути відображено в спеціальних експлуатаційних положеннях сертифікатів обох експлуатантів з урахуванням у відображенні можливих умов оренди та з чітким зазначенням того, хто (орендар або орендодавець) і якою мірою несе відповідальність за виконання чинних вимог та правил експлуатації орендованих ПС.

8.5.2. У разі передачі ПС в оренду за наявності договору оренди ПС виключається відділом сертифікації експлуатантів з експлуатаційних специфікацій Сертифіката орендодавця та одночасно включається до експлуатаційних специфікацій орендаря в порядку, визначеному пунктом 5.7 цих Правил.

{ Підпункт 8.5.2 пункту 8.5 глави 8 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

8.6. Обмін ПС

8.6.1. Обмін ПС між експлуатантами здійснюється для унеможливлення зриву запланованих експлуатантом внутрішніх, міжнародних польотів та авіаційних робіт.

8.6.2. У разі, якщо експлуатант України складає договір обміну ПС з іншим експлуатантом, у договорі на рівні суттєвих умов повинна бути відображена відповідальність сторін за ПС, екіпаж, ТО та всі види відповідальності, які підлягають обов'язковому авіаційному страхуванню.

8.7. Фрахтування ПС, спільне використання кодів

8.7.1. У разі, якщо експлуатант України склав договір про фрахтування ПС або спільне використання кодів, він повинен надати цей договір на розгляд до Державіаслужби України згідно з чинними положеннями. Виконання польотів без розгляду Державіаслужбою України таких договорів заборонено.

8.7.2. До спільного використання кодів належать усі форми співробітництва, які передбачені документами Міжнародної організації цивільної авіації, у тому числі "Последствия совместного использования кодов авиакомпании" (ИКАО, циркуляр 269-АТ/110), крім використання трілітерного позивного іншого експлуатанта, що надається для використання виключно одним експлуатантом.

8.7.3. У разі фрахтування українського ПС замовником іншої держави зі зміною базування ПС Державіаслужба України проводить сертифікацію лінійної бази ТО та періодичний нагляд за діяльністю експлуатанта.

Додаток 1
до Правил сертифікації
експлуатантів

Голові Державіаслужби України

01135, м. Київ,
пр. Перемоги, 14

ЗАЯВКА
на отримання (продовження терміну дії)
Сертифіката експлуатанта

1. Відомості про заявника

1.1. Зареєстроване найменування заявника українською мовою

1.2. Зареєстроване найменування заявника англійською мовою

1.3. Комерційне найменування українською мовою (якщо воно відрізняється від зареєстрованого)

1.4. Комерційне найменування англійською мовою (якщо воно відрізняється від зареєстрованого)

1.5. Номер Сертифіката експлуатанта

Дата видачі (дата останнього продовження терміну дії) Сертифіката експлуатанта _____

1.6. Місцезнаходження _____

1.7. Поштова адреса _____

1.8. Код ICAO _____

1.9. Код IATA _____

1.10. Телеграфна адреса АФТН _____

1.11. Телекс/телетайп _____

1.12. Телефон/факс _____

1.13. Адреса електронної пошти (e-mail) _____

1.14. Аеродроми базування _____

2. Причина подання заявки _____

(отримання/ продовження терміну дії Сертифіката експлуатанта)

3. Дані про організацію діяльності заявника

організаційна структура (може бути викладено в додатку);
найменування та місцезнаходження структурних підрозділів:

прізвища та юридичні адреси осіб, які мають право підпису
фінансових документів:

Відомості про представництва заявника (може бути викладено в

додатку);
інші відомості.

4. Відомості про льотну діяльність

4.1. Екіпажі

Відомості про кожного із членів льотних екіпажів додаються.

4.1.1. Екіпажі підтримують рівень професійної підготовки в _____ за договором від _____ N _____.
(найменування навчальної організації)

4.1.2. Медичне (передпольотне та інше) забезпечення польотів

виконується _____ за договором _____
(найменування організації)
Від _____ N _____.

4.2. Управління повітряним рухом у районі аеродрому базування

здійснюється службою за договором з _____
(найменування організації)
Від _____ N _____.

4.3. Екіпажі заявника для підготовки та виконання польотів у межах України та за її межами забезпечуються:

аеронавігаційною документацією за договором з _____
(найменування організації)
Від _____ N _____;
метеоінформацією-АМСЦ _____ розряду аеропорту _____
за договором від _____ N _____.

4.4. Керівний персонал заявника

N	Посада	Прізвище, ініціали	Номер і дата наказу	Освіта (навчальний заклад, дата закінчення)	Спеціальна освіта (навчальний заклад, дата закінчення)	Сертифікати, дипломи, свідоцтва спеціаліста (навчальний заклад, дата закінчення)
1	2	3	4	5	6	7
8	9					

4.5. Дані про повітряні судна

N	Тип	Держа- ва	Держава	N ,	Види	Допуск				
до	Спеціальні	Спеціальні	Макси-	Макси-	польотів	вико-	обмеження*	дозволи**		
з/п	ПС	вний та	реєстра-	термін	польотів	викорис-	обмеження*	дозволи**		
мальна	мальне		ції,	дії		нання				
злітна	комер-		ції,	дії		нання				
маса	ційне		номер	Серти-		міжнарод-				
(кг)	заванта-		реєстра-	фіката		них				
ження	завод-		ційного	льотної		польотів				
(пасажиро-	ський		посвід-	придат		(польоти				
місткість)	номер		чення	-ності		з				
						викорис-				
						танням				
						сітки				
						частот				
						8,33 кГц)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
10	11									

(підпис посадової особи)

М.П. Дата

* У графі 8 застосовуються такі позначення:

D1 - за правилами візуального польоту тільки вдень;

D2 - за правилами візуального польоту тільки вдень та вночі;

D3 - інші обмеження, які встановлюються Державіаслужбою України.

** У графі 9 застосовуються такі позначення:

а) експлуатація ПС в умовах зниженої видимості:

E1 - САТІ (вказати RVR в метрах, DH у футах);

E2 - САТІІА (вказати RVR в метрах, DH у футах);

E3 - САТІІВ (вказати RVR в метрах, DH у футах);

E4 - САТІІС;

б) інші дозволи:

E5 - LVTO (вказати RVR в метрах);

E6 - MNPS (вказати райони польотів за специфікацією ICAO);

E7 - ETOPS (вказати тип двигунів/дистанцію в милях/пороговий час);

E8 - RNAV (вказати значення RNAV);

E9 - RVSM;

- E10 - RNP;
 E11 - небезпечні вантажі;
 E12 - польоти вертольотів на віддалі від берегової смуги.

Дані про повітряні судна, що перебувають на балансі заявника

Таблиця 1.1

N з/п	Тип ПС	Державний та реєстраційний знаки, серійний номер	Держава реєстрації, номер реєстраційного посвідчення	Стан ПС	Балансова вартість ПС	Місцезнаходження ПС
1	2	3	4	5	6	7

Орендовані повітряні судна

Таблиця 1.2

N з/п	Тип ПС	Державний та реєстраційний знаки, серійний номер	Орендодавець	Договір		
				номер	дата	термін дії
1	2	3	4	5	6	7

(підпис посадової особи)

М.П. Дата

4.6. Дані про організацію виконання ТО ПС

Таблиця 2

N з/п	Типи ПС, АД, ДСУ	Найменування організацій, які виконують			
		оперативні види ТО	періодичні види ТО	поточний ремонт	капітальний ремонт
1	2	3	4	5	6

Примітки:

- У разі якщо організація виконує роботи для заявника за договором, слід (крім найменування організації) зазначити дату та номер договору.
- Якщо договір є субпідрядним, то слід вказати назву субпідрядника, дату та номер договору.

(підпис посадової особи)

Забезпечення нормативно-технічною та експлуатаційною

документацією здійснюється _____ за
(найменування організації, підприємства)
договором від _____ N _____.

5. Категорії та умови передбачуваних польотів

5.1. Види польотів (непотрібне закреслити):

пасажирські - А1;
вантажні - А2;
медична допомога - А3;
авіаційні роботи - А4.

5.2. Регулярність польотів, що передбачаються:

регулярні (із зазначенням маршрутів);
нерегулярні.

5.3. Регіони польотів:

у межах України;
міжнародні польоти (за межами України із зазначенням регіонів/країн).

6. Організація перевезення в аеропортах

Здійснюється відповідно до вимог законодавства України та нормативних документів, які регламентують організацію перевезення

пасажирів, багажу та вантажу за договором з _____
(найменування аеропорту)
від _____ N _____.

7. Митний, паспортний та санітарний контроль

Митний, паспортний та санітарний контроль здійснюється в

аеропорту _____ відповідно до
(найменування аеропорту)
нормативних документів зазначених служб та Державіаслужби України.
Пункти митного, паспортного та санітарного контролю працюють
згідно з регламентом роботи аеропорту за погодженням зі службами,
які виконують зазначені контрольні функції.

8. Пошукове та аварійно-рятувальне забезпечення

Здійснюється службою пошуково-рятувального забезпечення польотів. Викладено в документі про організацію пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів в авіапідприємстві.

9. Заходи щодо запобігання актам незаконного втручання

Розроблені на основі законодавства та міжвідомчих актів, які діють в Україні, здійснюються персоналом та відповідними службами

аеропортів _____
(найменування аеропортів)
за договорами від _____ N _____.
Об'єкти, обладнання, приміщення та персонал служби
підготовлені відповідно до нормативних документів і правил
Управління авіаційної безпеки Державіаслужби України.

10. Заявник має достатньо коштів для:

придбання та утримання в технічно справному стані всіх ПС, потрібних технічних засобів та обладнання;
виконання всіх умов контрактів з відповідним авіаційним персоналом;
забезпечення здійснення повітряних перевезень та/або авіаційних робіт на початковому етапі;
підтримання кваліфікації авіаційного персоналу згідно з установленними вимогами.

11. Забезпечення страхування

Згідно з чинним законодавством України застраховані: ПС, члени екіпажу ПС та інший авіаційний персонал; відповідальність за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошті, вантажу, третім особам (копії договорів страхування та полісів (сертифікатів) додаються).

12. Інші відомості, які заявник хоче повідомити додатково

--

13. Бажана дата початку експлуатації _____

14. Заявник гарантує виконання всіх зазначених вище заходів для забезпечення безпеки авіації.

15. Заявник зобов'язується:

15.1. Не здійснювати діяльності, крім зазначеної в Сертифікаті експлуатанта та в доданих до нього спеціальних експлуатаційних положеннях, без сертифікації змін до Сертифіката експлуатанта та погодження їх з Державіаслужбою України.

15.2. Надавати право та забезпечувати умови інспекторам органів державного регулювання цивільної авіації країни реєстрації ПС та країни реєстрації експлуатанта для контролю організації, забезпечення та виконання польотів, додержання вимог, правил та норм експлуатації ПС, контролю стану ПС.

15.3. Фінансувати здійснення діяльності із сертифікації, інспектування, розслідування АП та інцидентів, а також підготовку інспектора(ів) Державіаслужби України для експлуатації даного типу ПС на вимогу.

15.4. Протягом не більше ніж семи днів інформувати Державіаслужбу України про зміни доказової документації, поданої в заявці на отримання Сертифіката експлуатанта.

16. До заявки додаються:

документи згідно з додатком _____.
Я, _____, (повна назва посади керівника експлуатанта, який подає заявку на сертифікацію) засвідчую, що вказана в цій заявці та доданих до неї документах інформація є точною і правильною.
_____ (підпис заявника)

М.П. Дата

{ Додаток 1 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 2
до Правил сертифікації
експлуатантів

**ПЕРЕЛІК
документів, що додаються до заявки
на сертифікацію експлуатанта**

N	Назва документа
з/п	
	Засновницькі документи

1.	Заявка.
2.	Копія Статуту (нотаріально завірена).
3.	Копія засновницького договору (нотаріально завірена).
4.	Копія свідоцтва про реєстрацію (нотаріально завірена).
5.	Копія свідоцтва України на знак для товарів і послуг (за наявності).
6.	Організаційна структура експлуатанта.
7.	Бізнес-план з копіями договорів.
	Документи з ОЛР
8.	Керівництво з виконання польотів.
9.	Програма із забезпечення безпеки польотів та запобігання авіаційним подіям.
10.	Аналіз стану безпеки польотів у міжсертифікаційний період (у разі продовження строку чинності сертифіката).
	Документи з ТО
11.	Копія сертифіката організації з ТО або зареєстрованої заявки на отримання (продовження терміну дії) сертифіката організації з ТО.
12.	Акти приймання-передання ПС (оригінал(и) або нотаріально завірені копії).
13.	Копії сертифікатів льотної придатності ПС або зареєстрованих заявок на отримання сертифікатів льотної придатності ПС.
14.	Копії реєстраційних посвідчень ПС або сповіщень про надання державного і реєстраційного знаків ПС.
15.	Керівництво з регулювання ТО.
16.	Програма з ТО ПС експлуатанта.
17.	Технічний журнал ПС.
18.	Договори з ТО.
	Загальні документи
19.	Копія сертифіката базового аеродрому або еквівалентного документа.
20.	Організація пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів.
21.	Зразки документів з перевезення.
	Документи з АБ
22.	Програма забезпечення АБ.
23.	Наказ про призначення особи, відповідальної за організацію АБ.

24.	Сертифікат про підготовку з АБ відповідальної особи.
25.	Посадова інструкція відповідальної особи.
26.	Договір з аеродромом (аеропортом) базування про забезпечення АБ (за потреби).
27.	Програма контролю якості з АБ.
	Копії договорів
28.	Договір про оренду ПС (нотаріально завірена копія).
29.	Договір про надання послуг з метеорологічного забезпечення.
30.	Договір про надання місць стоянок ПС.
31.	Договір з Украерорухом на ОПР.
32.	Договір на забезпечення документами аеронавігаційної інформації.
33.	Договір на виконання робіт з професійної підготовки авіаційних фахівців.
34.	Договір обов'язкового страхування членів екіпажу ПС та іншого авіаційного персоналу, договір обов'язкового страхування ПС та копії відповідних страхових полісів (сертифікатів).
35.	Договір обов'язкового страхування відповідальності експлуатанта ПС за шкоду, заподіяну третім особам, та відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошти, вантажу, і копія відповідного страхового полісу (сертифіката).
36.	Договір про ПРЗП.
37.	Договір на розшифрування ЗОК.
38.	Інші договори (за потреби).

{ Додаток 2 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

Начальник відділу
сертифікації експлуатантів

Д.В.Вакуленко

Додаток 3
до Правил сертифікації
експлуатантів

ВИМОГИ
до оформлення матеріалів на одержання
Сертифіката експлуатанта

1. Документи комплектуються у розділі відповідно до переліку документів, що додаються до заявки на сертифікацію експлуатанта, брошуруються у папку розміром не більше ніж 29 x 32,8 см. До теки з документами додається тека-швидкозшивач.

2. Сторінки кожного розділу нумеруються. Кількість сторінок кожного документа, а також загальна кількість сторінок указуються у переліку, що додається до заявки.

3. Документація затверджується та підписується уповноваженими на це посадовими особами, їх заступниками або особами, які виконують їхні обов'язки. До кожного підпису вказуються посада та прізвище особи, яка підписує документ. Документи, що мають підписи з позначками "/", "за" та без прізвища і посади осіб, які підписалися, до розгляду не приймаються.

4. Документи з підчистками, рукописними або машинописними виправленнями, не завіреними підписом та печаткою, до розгляду не приймаються.

5. Підпис керівника організації, відповідального за поданий документ, скріплюється печаткою зазначеної організації.

6. Копії договорів (з додатками) прошнуровуються та завіряться підписом і печаткою заявника.

{ Додаток 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 4
до Правил сертифікації
експлуатантів

(з0478-10)

{ Додаток 4 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

{ Зміни до Додатку 4 див. у Наказі Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 5
до Правил сертифікації
експлуатантів

(з0478-10)

{ Додаток 5 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 6
до Правил сертифікації
експлуатантів

(з0478-10)

{ Додаток 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 7
до Правил сертифікації
експлуатантів

(за478-10)

{ Додаток 7 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

{ Зміни до Додатку 7 див. у Наказі Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 8
до Правил сертифікації
експлуатантів

(за478-10)

{ Додаток 8 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

{ Зміни до Додатку 8 див. у Наказі Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 9
до Правил сертифікації
експлуатантів

(за478-10)

{ Додаток 9 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

{ Зміни до Додатку 9 див. у Наказі Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 10
до Правил сертифікації
експлуатантів

(за478-10)

{ Додаток 10 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

{ Зміни до Додатку 10 див. у Наказі Міністерства інфраструктури N 343 (з1108-11) від 05.09.2011 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 11
до Правил сертифікації
експлуатантів

(за478-10)

{ Додаток 11 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 12
до Правил сертифікації
експлуатантів

(за478-10)

{ Додаток 12 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 13
до Правил сертифікації
експлуатантів

(за478-10)

{ Додаток 13 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 14
до Правил сертифікації
експлуатантів

**ПРОЦЕДУРИ,
що підлягають включенню до Керівництва з виконання польотів:**

1. Загальні положення
 - 1.1. Організаційна структура.
 - 1.2. Перелік льотної діяльності.
 - 1.3. Перелік керівних нормативних документів, на підставі яких здійснюється льотна діяльність.
 - 1.4. Права й обов'язки командно-льотного складу.
2. Керівництво з експлуатації ПС
 - 2.1. Керівництво з льотної експлуатації (КЛЕ) типу ПС з чинними змінами та доповненнями.
 - 2.2. Керівництво з технічної експлуатації (КЕ) типу ПС з чинними змінами та доповненнями.
 - 2.3. Перелік припустимих відмов та несправностей.
3. Екіпаж
 - 3.1. Рівень професійної підготовки.
 - 3.2. Тренажерна підготовка.
 - 3.3. Допуск до польотів після перерви.
4. Льотно-методична робота.
 - 4.1. Попередня підготовка.

- 4.2. Передпольотна підготовка.
- 4.3. ОЛР під час виконання міжнародних польотів.
- 4.4. ОЛР під час виконання польотів на гірські аеродроми.
- 4.5. Інструкція щодо взаємодії членів екіпажу типу ПС.
- 4.6. Організація планування польотів.
- 4.7. Управління та контроль за рухом ПС.
5. Пошукове, аварійно-рятувальне забезпечення.
6. Запобігання актам незаконного втручання.

{ Додаток 14 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (з0478-10) від 14.06.2010 }

Начальник відділу сертифікації експлуатантів	Д.В.Вакуленко
---	---------------

Додаток 15
до Правил сертифікації
експлуатантів

КЕРІВНИЦТВО
з регулювання технічного
обслуговування для експлуатанта,
що також має схвалення відповідно
до Правил сертифікації організацій
з технічного обслуговування авіаційної техніки
(з0547-98)

Наведений нижче перелік не є вичерпним, однак містить інформацію про основні питання, які слід відобразити в Керівництві з регулювання ТО у вигляді відповідних процедур.

Частина 0 - Загальна організація

0.1. Корпоративне зобов'язання експлуатанта

0.2. Загальна інформація:

короткий опис організації;

відносини з іншими організаціями;

склад парку ПС - тип експлуатації;

місцезнаходження лінійних станцій

0.3. Персонал з регулювання ТО:

відповідальний керівник;

призначена посадова особа;

координація щодо ТО;

обов'язки і відповідальність;

організаційна(і) структура(и);

людські ресурси та політика щодо підготовки

0.4. Процедура повідомлення Державіаслужби України про зміни щодо домовленостей з ТО/місцезнаходження/персоналу/діяльності/схвалення

0.5. Процедури внесення змін до Керівництва

Частина 1* - Управління

Частина 2* - Процедури технічного обслуговування

Частина L2* - Додаткові процедури лінійного технічного обслуговування

Частина 3* - Процедури системи якості

Кваліфікація персоналу з ТО експлуатанта, не охопленого Правилами сертифікації організацій з ТО АТ (z0547-98).

Процедури системи якості, зазначені в Додатку 16 (Частина 2 - Система якості), повинні бути враховані.

Частина 4* Договірні експлуатанти

Частина 5* Додатки (Зразки документів)

Частина 6 - Процедури технічного обслуговування експлуатанта

6.1. Використання технічного бортового журналу ПС і застосування MEL

6.2. Програма ТО ПС - розроблення і внесення змін

6.3. Записи щодо льоту та ТО, відповідальність, зберігання, доступ

6.4. Виконання і контроль директив льотної придатності

6.5. Аналіз ефективності програми ТО

6.6. Політика щодо виконання необов'язкових модифікацій

6.7. Стандарти щодо виконання головних модифікацій

6.8. Звіти про дефекти:

аналіз;

зв'язок з виробниками і регуляторними органами;

політика щодо відкладених дефектів

6.9. Інженерна діяльність

6.10. Програми надійності:

планер;

силова установка;

компоненти

6.11. Огляд перед вильотом:

підготовка ПС до польоту;

субпідрядні функції з наземного обслуговування;

надійність кріплення під час завантаження вантажу і багажу;

контроль заправки, кількість/якість;

контроль забруднення снігом, льодом, пилом та піском відповідно до схваленого стандарту

6.12. Зважування повітряного судна

6.13. Процедура проведення обльотів**

6.14. Зразки документів, бирок та форм, що використовуються.

* Ці Частини складають Керівництво з регулювання технічного обслуговування, схвалене згідно з Правилами сертифікації організацій з ТО АТ (z0547-98).

** Може бути висвітлено в Частині 2 - Процедури технічного обслуговування (z0547-98).

{ Додаток 15 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (z0478-10) від 14.06.2010 }

**КЕРІВНИЦТВО
з регулювання технічного
обслуговування експлуатанта,
що не має схвалення відповідно до Правил
сертифікації організацій з технічного
обслуговування авіаційної техніки
(z0547-98)**

Наведений нижче перелік не є вичерпним, однак містить інформацію про основні питання, які слід відобразити в Керівництві з регулювання ТО у вигляді відповідних процедур.

Частина 0 - Загальна організація

(Наведено в додатку 15)

Частина 1 - Процедури з технічного обслуговування експлуатанта

(Наведено в додатку 15, Чащині 6 - Процедури технічного обслуговування експлуатанта)

Частина 2 - Система якості

2.1. Політика з якості щодо ТО, план та процедури аудитів

2.2. Моніторинг діяльності з регулювання ТО

2.3. Моніторинг ефективності програми ТО

2.4. Моніторинг виконання всього обсягу ТО відповідною схваленою згідно з правилами сертифікації організацій з ТО АТ (z0547-98) організацією:

ПС;
двигунів;
компонентів

2.5. Моніторинг виконання всього обсягу договірної ТО відповідно до договору, включаючи субпідрядників, яких залучає підрядник з ТО

2.6. Персонал з якості

Частина 3 - Договірне ТО

3.1. Процедура вибору підрядника з ТО

3.2. Детальний перелік підрядників з ТО

3.3. Важливі технічні процедури, визначені в договорі (договорах) з ТО

{ Додаток 16 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 352 (z0478-10) від 14.06.2010 }