



**SAAU**

---

## **Робоча Домовленість**

**між**

**Європейським Агентством з безпеки польотів (EASA)**

**та**

**Державною авіаційною службою України  
(Державіаслужба)**

Європейське Агентство з безпеки польотів (EASA) та Державна авіаційна служба України (Державіаслужба), далі "Сторони",

1. Враховуючи спільний інтерес Сторін для досягнення високого, однакового рівня безпеки цивільної авіації та екологічної сумісності;
2. Спираючись на довготривалі відносини між Сторонами, що впливають із системи JAA;
3. Беручи до уваги, що згідно з рішенням Генеральних директорів країн-членів Європейської конференції цивільної авіації, ухваленим на 129-ій нараді (м. Париж, 19 березня 2008) та у зв'язку із схваленням Заключного звіту робочої групи FUJA II, згідно з яким Об'єднані Авіаційні Власті (JAA) були розформовані та Домовленості щодо розвитку, прийняття та впровадження Спільних авіаційних вимог (Кіпрські Домовленості) припинили свою дію 30 червня 2009 року;
4. Відзначаючи, що Регламент (ЄС) № 216/2008<sup>1</sup> передбачає залучення у роботу Європейських держав – не членів Європейського Союзу з метою забезпечення відповідного пан'європейського простору для сприяння підвищенню безпеки цивільної авіації по всій Європі;
5. Враховуючи існуючий рівень співробітництва;
6. Враховуючи наміри щодо забезпечення подальшої тісної співпраці між Сторонами в усіх сферах безпеки авіації з урахуванням мети Європейського Союзу та України поступово створити Спільний авіаційний простір, який заснований, зокрема, на ідентичних технічних вимогах, адміністративних процедурах і базових експлуатаційних стандартах та імплементаційних правилах у сфері безпеки авіації;
7. Відзначаючи намір України інкорпорувати у своє авіаційне законодавство відповідні вимоги і стандарти Європейського Союзу, у тому числі з урахуванням майбутнього удосконалення законодавчої бази ЄС;
8. Враховуючи, що Україна та Європейський Союз та його держави-члени парафували Угоду про Спільний авіаційний простір (Угода про САП)<sup>2</sup>, яка забезпечує участь України у відповідних сферах системи EASA;
9. Підтверджуючи, що Україна продовжує виконувати всі функції та завдання держави розробника, виробника та реєстрації, як це передбачено Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію<sup>3</sup>;
10. Відзначаючи, що Регламент (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційні правила застосовуватимуться до України відповідно до очікуваної Угоди про САП, визнаючи, що згідно з очікуваною Угодою про САП, Україна не збирається делегувати EASA будь-які свої функції, що пов'язані з безпекою польотів, як передбачено Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію і Додатками до неї, та водночас підлягає стандартизаційним перевіркам, що проводяться EASA відповідно до Статей 24 та 54 Регламенту (ЄС) № 216/2008;
11. Відзначаючи очікувану Домовленість між Державною авіаційною службою України та Європейською Комісією щодо збіжності систем сертифікації;

---

<sup>1</sup> Регламент (ЄС) No 216/2008 Європейського Парламенту та Ради від 20 лютого 2008 року щодо спільних правил у сфері цивільної авіації та заснування Європейського Агентства з безпеки польотів. OJ L 79, 19.3.2008, р. 1, recital 30.

<sup>2</sup> Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про Спільний авіаційний простір, парафована 28 листопада 2013 року у Вільнюсі (Угода про САП)

<sup>3</sup> Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, відкрита до підписання в Чикаго 7 грудня 1944 (Чиказька Конвенція)

12. Відзначаючи те, що метою цієї Робочої домовленості є сприяння підготовці до імплементації очікуваної Угоди про САП, а також те, що вона сприятиме Державіаслужбі в подальшому вивченні та обізнаності зі стандартами та системами сертифікації та нагляду ЄС;

13. Бажаючи заохочувати між Сторонами співпрацю та допомогу з метою розробки та застосування процедур для надання схваленень конструкцій та сертифікації льотної придатності, та сертифікації з екологічної безпеки цивільних авіаційних виробів, компонентів та обладнання, які імпортовані з іншої Сторони, щоб досягти максимально можливої довіри технічним оцінкам, результатам випробувань, перевіркам, заявам про відповідність, маркуванням щодо відповідності та сертифікатам, які визнані чи видані експортуючою Стороною або за її дорученням, під час надання її власних схваленень конструкції чи сертифікації льотної придатності та сертифікації з екологічної безпеки таких авіаційних виробів, компонентів та обладнання;

14. Визнаючи нові тенденції щодо багатонаціональної розробки, виробництва і обміну цивільними авіаційними виробами та необхідність гармонізації процесів та процедур, спрямованих на інтеграцію управління безпекою польотів та методологію валідації у питаннях льотної придатності;

15. Усвідомлюючи необхідність уникати будь-якої розбіжності в їх співробітництві з питань, пов'язаних з безпекою польотів;

16. Відзначаючи, що Державіаслужба визнала повноваження та завдання EASA, зокрема в сфері стандартизації;

17. Маючи намір замінити Робочу домовленість<sup>4</sup>, укладену між Сторонами в Парижі 9 грудня 2009 року;

Домовились укласти цю Робочу домовленість про таке:

## **1. Сфера співробітництва**

1.1. Ця Робоча домовленість охоплює всі відповідні правила щодо безпеки цивільної авіації та захисту довкілля для виробів, організацій та персоналу, як це передбачено застосовними технічними вимогами та стандартами, що зазначені в Додатку 1.

1.2 З метою сприяння в підготовці до імплементації очікуваної Угоди про САП відповідно до цієї Робочої домовленості EASA має намір допомогти Державіаслужбі імплементувати, за необхідності, відповідні технічні вимоги та стандарти, що зазначені в Додатку 1. Така допомога надаватиметься, зокрема, шляхом проведення консультацій, вжиття заходів щодо обміну інформацією і навчальних заходів, а також стажування експертів Державіаслужби залежно від наявності ресурсів.

1.3 Передбачається, що співробітництво Сторін, з питань збору та обміну інформацією з безпеки польотів повітряних суден, які використовують аеропорти ЄС та аеропорти країн, що не входять до ЄС, включаючи Україну, відповідно до Програми SAFA ЄС, є предметом окремої Робочої домовленості.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Робоча домовленість між Європейським Агентством з безпеки польотів (EASA) та Державною авіаційною адміністрацією Міністерства транспорту та зв'язку України (Державіаадміністрація), яка доступна на <https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/WA%20EASA%20-%20SAAU%20en.pdf>

<sup>5</sup> Робоча домовленість між Європейським агентством з безпеки польотів (EASA) та Державною авіаційною службою України про участь Державіаслужби у програмі ЄС SAFA та збір і обмін інформацією з безпеки польотів повітряних суден, що використовують аеропорти ЄС та аеропорти країн, що не входять до ЄС і беруть участь у програмі ЄС SAFA, включаючи аеропорти України, яка доступна на <https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/SAFA.pdf>.

## 2. Визначення

Для цілей цієї Робочої домовленості застосовуються такі визначення:

«система EASA» означає систему, що створена згідно з Регламентом (ЄС) № 216/2008 (OJ L 79, 19.3.2008, стор. 1) із змінами та правилами його імплементації.

«допоміжний персонал» означає посадовців, які надані компетентними властями держав-членів ЄС, Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO), іншими міжнародними авіаційними організаціями або компетентними властями третіх країн, що мають угоди з ЄС чи робочі домовленості з EASA, які призначені цими властями для допомоги EASA в проведенні перевірок.

## 3. Регуляторне співробітництво та взаємна допомога

3.1. У рамках цієї Робочої домовленості Сторони погоджуються надавати одна одній необхідну технічну допомогу, а також проводити консультації та здійснювати обмін інформацією щодо нового законодавства.

3.2. За взаємною згодою передбачається співробітництво між EASA та Державіаслужбою у сфері досліджень та Європейської стратегічної ініціативи з безпеки польотів (ESSI).

3.3. EASA погоджується повідомляти Державіаслужбу про будь-які зміни до відповідних технічних вимог та стандартів, що зазначені у Додатку 1, та допомагати Державіаслужбі в розумінні застосованих правил з метою полегшення їх інкорпорування у національне законодавство України та їх впровадження. Сторони визнають, що такі зміни набирають чинності після включення основних положень технічних вимог та стандартів до Додатка 1 очікуваної Угоди про САП або впровадження технічних вимог та стандартів в національне законодавство України, залежно від того, що відбудеться раніше.

3.4. Сторони погоджуються, що Державіаслужба не зобов'язана автоматично приймати чи застосовувати в якості свого єдиного зводу законодавства відповідні технічні вимоги та стандарти, що зазначені в Додатку 1, а визнають, що наміри стосовно перехідних положень та перехідних періодів щодо цього визначаються в очікуваній Угоді про САП.

## 4. Процедури зі стандартизації та відповідні стандарти

4.1. Державіаслужба згідно з цією Домовленістю приймає, що стандартизаційні перевірки проводяться EASA на основі відповідних технічних вимог та стандартів, що зазначені у Додатку 1, в частині, що застосовується. Це включає можливу участь у стандартизаційних перевірках інспекторів з числа персоналу EASA, та допоміжного персоналу.

4.2. EASA планує розпочати проведення стандартизаційних перевірок у конкретній сфері після того, як відповідні технічні вимоги та стандарти, що зазначені в Додатку 1, будуть інкорпоровані в українське законодавство та впроваджені, та коли Державіаслужба повідомить EASA, що перевірка повинна розпочатись. Передбачається, що наступні стандартизаційні перевірки проводитимуться EASA згідно з пунктами 4.4. та 8.2.

4.3. Передбачається, що з метою проведення стандартизаційних перевірок EASA використовує стандартизаційні методи та принципи, що визначені у Виконавчому Регламенті Комісії (ЄУ) № 628/2013 від

28 червня 2013 року щодо Робочих методів Європейського агентства з безпеки польотів для здійснення стандартизаційних перевірок<sup>6</sup> та Робочі процедури, що зазначені в Додатку 2 до цієї Робочої Домовленості.

4.4. Очікується, що EASA надаватиме Державіаслужбі інформацію стосовно запланованих та конкретних напрямків стандартизаційних перевірок. Така прогнозна інформація про заплановані заходи надаватиметься не пізніше 31 жовтня року, що передує року, на який запланована перевірка. У виняткових випадках, якщо EASA проводяться позапланові перевірки, інформація надаватиметься не пізніше 2 тижнів до визначеної дати перевірки.

4.5. Передбачається, що стандартизаційні методи та принципи, що зазначені в пункті 4.3 належним чином застосовуватимуться EASA у випадку, якщо предмет перевірок охоплює стандарти в сферах, які не зазначені в параграфі 1 Статті 11 Регламенту (ЄС) № 216/2008 відповідно до умов очікуваної Угоди про САП.

4.6. З метою проведення стандартизаційних перевірок Державіаслужба погоджується сприяти команді аудиторів EASA в одержанні відповідно до чинного законодавства України безперешкодного доступу до її відповідних приміщень, площ чи транспортних засобів та тих підприємств, які знаходяться під її регуляторним контролем.

4.7 Державіаслужба погоджується надавати EASA інформацію щодо чинного законодавства України, що зазначене в пункті 4.6, з моменту підписання цієї Робочої домовленості. Очікується, що Державіаслужба в найкоротші строки інформуватиме EASA про будь-які подальші зміни в такому законодавстві.

4.8 До моменту проведення стандартизаційних перевірок EASA погоджується допомагати в навчанні залученого до стандартизаційних перевірок персоналу Державіаслужби з метою підвищення його обізнаності щодо застосованих стандартизаційних методів і принципів, що зазначених в параграфі 4.3, та з урахуванням специфіки конкретних сфер стандартизаційних перевірок.

## **5. Визнання сертифікатів**

5.1 Якщо у визначеній сфері безпеки польотів Державіаслужба ефективно імплементувала правила та стандарти, що зазначені в Додатку 1, і це підтверджено за результатами проведеної стандартизації EASA, визнання сертифікатів здійснюватиметься згідно з відповідними положеннями очікуваної Угоди про САП або згідно з будь-якою відповідною угодою між Україною та Європейським Союзом.

5.2. Сторони підтверджують, що, як це передбачено в очікуваній Угоді про САП, ніщо не перешкоджає Державіаслужбі у сфері льотної придатності, де жодні завдання не виконуються EASA видавати сертифікати, свідоцтва або схвалення в рамках застосування угоди або домовленості, що укладена Україною з третьою країною.

## **6. Процедури реалізації**

6.1. Процедури реалізації щодо сертифікації виробів, компонентів та обладнання зазначені в Додатках 3 та 4 до цієї Робочої домовленості.

---

<sup>6</sup> Виконавчий Регламент Комісії (ЄУ) № 628/2013 від 28 червня 2013 року щодо Робочих методів Європейського агентства з безпеки польотів для здійснення стандартизаційних перевірок та моніторингу застосування правил Регламенту (ЄС) № 216/2008 Європейського Парламенту і Ради та скасування Регламенту Комісії (ЄС) № 736/2006, ОJ L 179, 29.6.2013.

6.2. Не порушуючи законодавство ЄС, Сторони можуть за взаємною згодою розробляти імплементаційні процедури у інших сферах сертифікації безпеки польотів.

## **7. Консультації**

7.1. Якщо будь-яка Сторона має серйозні сумніви щодо відповідності сертифікату, що виданий іншою Стороною, вона повідомить про це іншу Сторону в максимально короткий термін, але не пізніше 20 календарних днів після появи сумнівів щодо відповідності.

7.2. Після отримання цього повідомлення Сторони намагатимуться вирішити будь-які сумніви щодо відповідності зазначеного сертифікату.

7.3. Не передбачається, що застосування пункту 7.2 перешкоджатиме будь-якій Стороні вживати будь-яких заходів, які вони вважатимуть за необхідне для забезпечення безпеки польотів, або, що будуть порушені їх відповідні права, передбачені міжнародними угодами, у яких Сторонами є Україна чи Європейський Союз.

## **8. Витрати**

8.1 Не порушуючи параграф 8.2, Сторони погоджуються нести свої відповідні витрати, що пов'язані із застосуванням цієї Робочої домовленості.

8.2 Стандартизаційна діяльність, що зазначена в параграфі 4 цієї Робочої домовленості, підлягає фінансуванню за рахунок відповідних програм технічної допомоги ЄС згідно з термінами їх дії та умовами.

## **9. Передача інформації та взаємодія**

9.1. Державіаслужба погоджується встановити функцію зв'язку та взаємодії з EASA та призначити відповідальну особу для сприяння реалізації цієї Робочої домовленості.

9.2. Державіаслужба може призначити спостерігача у Дорадчій групі з нормотворення та в кожній з Тематичних дорадчих груп EASA, щоб бути обізнаною з розвитком нормотворчої роботи у системі EASA та брати участь у визначенні пріоритетів і політики щодо нормотворчої діяльності. Державіаслужба може також направляти експертів для участі в нормотворчій діяльності, включаючи робочі групи.

9.3. Передбачається, що взаємодія з метою виконання цієї Робочої домовленості здійснюватиметься англійською мовою.

## **10. Обмін інформацією та конфіденційність**

10.1 Відповідно до застосовного чинного законодавства ЄС та України Сторони погоджуються, за запитом, обмінюватися інформацією, що необхідна для належної реалізації цієї Робочої Домовленості.

10.2. EASA погоджується надати доступ до відповідних розділів системи SINAPSE<sup>7</sup> для персоналу Державіаслужби, відповідального за реалізацію цієї Робочої домовленості. Очікується, що запити щодо такого доступу будуть надані EASA відповідальною особою від Державіаслужби, призначеною відповідно до пункту 9.1.

<sup>7</sup> SINAPSE є програмним забезпеченням в електронній мережі, встановленим Європейською Комісією. Воно створює інструмент для сприяння ефективному спілкуванню між закритими співтовариствами експертів. Призначені експерти стають членами групи.

10.3. Державіаслужба погоджується, згідно з чинним законодавством України, вживати усіх необхідних заходів для забезпечення відповідної конфіденційності інформації, що отримана згідно з цією Робочою домовленістю. Очікується, що Державіаслужба використовує цю інформацію виключно з метою виконання своїх обов'язків, пов'язаних з підвищенням безпеки цивільної авіації.

10.4. Передбачається, що відповідне чинне законодавство України, що зазначене у параграфі 10.3, а також внутрішні правила та інші процедури Державіаслужби щодо імплементації такого законодавства повинні повідомлятися EASA після підписання цієї Робочої домовленості. Очікується, що Державіаслужба оперативного інформуватиме EASA про будь-які зміни щодо вищезгаданого законодавства, правил або процедур.

10.5. Якщо Державіаслужба отримує запит від третьої сторони щодо надання наявної інформації, яка надходить від EASA, очікується, що вона проконсультується з EASA для забезпечення виконання цілей цієї Робочої домовленості, зокрема тих, що зазначені у пункті 10.3. Очікується, що ні за яких обставин така інформація не передаватиметься третій стороні без згоди EASA.

10.6. Очікується, що EASA, згідно із законодавством Європейського Союзу, EASA вживає необхідних заходів для забезпечення відповідної конфіденційності інформації, отриманої згідно з цією Робочою домовленістю. EASA використовуватиме цю інформацію згідно з відповідним законодавством Європейського Союзу. Очікується, що ні за яких обставин така інформація не передаватиметься третій стороні без згоди Державіаслужби.

## **11. Заключні положення**

Не передбачається, що ця Робоча домовленість будь-яким чином зачіпає або обмежує права та зобов'язання Державіаслужби або EASA, що виникають з міжнародних угод, Сторонами яких є Україна або Європейський Союз.

## **12. Набрання Робочою домовленістю чинності**

12.1. Ця Робоча домовленість застосовується з дати її підписання. Якщо процес підписання здійснюється шляхом обміну листами, ця Робоча домовленість застосовується з дати повідомлення про останній підпис Сторін.

12.2. До цієї Робочої домовленості можуть вноситися поправки за письмовою згодою Сторін.

12.3. Очікується, що будь-які розбіжності щодо тлумачення чи застосування цієї Робочої домовленості вирішуватимуться за спільною згодою між Сторонами.

12.4. Очікується, що будь-яка Сторона, бажаючи припинити дію цієї Робочої домовленості, зробить це шляхом письмового повідомлення. Фактичне припинення відбудеться після шістдесяти (60) календарних днів з дати отримання письмового повідомлення, якщо тільки повідомлення про припинення дії не відкликано за взаємною згодою до закінчення вищезазначеного періоду.

12.5. Ця Робоча домовленість замінює Робочу Домовленість між Сторонами, яка була підписана 09 грудня 2009 року в м. Париж, включаючи всі поправки до неї.

Вчинено в двох примірниках англійською та українською мовами<sup>8</sup>.....2015 року в .....

Європейське Агентство з безпеки польотів  
(EASA)

Державна авіаційна служба України  
(Державіаслужба)

П. КМ

Виконавчий директор  
10. JAN. 2016

Е.В. Дьомін

Т.в.о. Голови

24 листопада 2015 р.  
м. Київ



<sup>8</sup> У випадку виникнення розбіжностей текст англійською мовою матиме переважну силу. Державіаслужба відповідальна за переклад цієї Робочої домовленості та додатків до неї на українську мову.



## **Додаток 1**

### **Відповідні технічні вимоги та стандарти**

У цьому Додатку зазначені відповідні технічні вимоги та стандарти, які будуть застосовуватися для цілей цієї Робочої домовленості

#### **A. Технічні вимоги у сфері льотної придатності та технічного обслуговування:**

Регламент Комісії (EU) №748/2012, що встановлює імплементаційні правила щодо сертифікації льотної придатності та захисту довкілля повітряних суден та пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також сертифікації організацій розробників та виробників з останніми поправками;

Застосовні вимоги та стандарти: Статті 1-2, 8-10 та Додаток 1

CS- Definitions (Визначення та аббревіатури)  
CS-22 (Планери та мотопланери)  
CS-23 (Літаки нормальної, багатоцільової, акробатичної та ком'ютерної категорій)  
CS-25 (Великі літаки)  
CS-27 (Малий гвинтокрил)  
CS-29 (Великий гвинтокрил)  
CS-34 (Емісія авіаційних двигунів та викиди палива)  
CS-36 (Шум повітряного судна)  
CS-APU (Допоміжні силові установки)  
CS-AWO (Всепогодні польоти)  
CS-E (Двигуни)  
CS-ETSO (Європейські технічні стандарти)  
CS-P (Повітряні гвинти)  
CS-VLA (Дуже легкі літаки)  
CS-VLR (Дуже легкий гвинтокрил)  
CS-31GB (Газові аеростати)  
CS-31HB (Теплові аеростати)  
CS-31TGB (Прив'язні газові аеростати)  
CS-LSA (Легке спортивне повітряне судно)  
CS-MMEL (Головний перелік мінімального обладнання)  
CS-GEN-MMEL (Головний перелік мінімального обладнання загального використання)  
CS-CCD (Дані екіпажу кабіни)  
CS-FCD (Дані для льотного екіпажу)  
CS-STAN (Стандартні зміни та стандартні ремонти)  
CS-SIMD (Дані для тренажера)

Прийнятні методи відповідності (AMC) та керівний матеріал (GM), що стосуються цієї області.

Регламент Комісії (EU) № 1321/2014 від 26 листопада 2014 року щодо підтримання льотної придатності повітряного судна та авіаційних виробів, компонентів та обладнання та щодо схвалення організацій і персоналу, залучених до цих завдань, з останніми поправками;

Застосовні вимоги та стандарти: Статті 1–6, Додатки I - IV.

Прийнятні методи відповідності (AMC) та керівний матеріал (GM), що стосуються цієї області.

## **В. Технічні вимоги у сфері повітряних перевезень:**

Регламент Комісії (EU) № 965/2012 щодо визначення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних з виконанням повітряних перевезень відповідно до Регламенту (EC) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради з останніми поправками;

Застосовні вимоги та стандарти: Статті 1-9, Додатки I - VIII

CS-FTL.1 (Комерційні повітряні перевезення літаками)

CS-26 (Додаткові специфікації льотної придатності для експлуатації)

---

Прийнятні методи відповідності (AMC) та керівний матеріал (GM), що стосуються цієї області.

## **С. Технічні вимоги у сфері екіпажів повітряних суден:**

Регламент Комісії (EU) № 1178/2011 від 3 листопада 2011 року щодо визначення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних з екіпажами цивільних повітряних суден відповідно до Регламенту (EC) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради з останніми правками;

Застосовні вимоги та стандарти: Статті 1-11, Додатки I – VII

CS-FSTD(A) (Навчальні тренажери для польотів на літаку)

CS-FSTD(H) (Навчальні тренажери для польотів на вертольоті)

Прийнятні методи відповідності (AMC) та керівний матеріал (GM), що стосуються цієї області.

## **D. Технічні вимоги у сфері організації повітряного руху (ATM)/ аеронавігаційного обслуговування (ANS) та диспетчерів з управління повітряним рухом:**

Регламент Комісії (EU) № 2015/340 від 20 лютого 2015, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури ліцензування та видачі свідоцтв диспетчерам з управління повітряним рухом відповідно до Регламенту Європейського Парламенту та Ради (EC) № 216/2008 з останніми поправками;

Застосовні вимоги та стандарти: Статті 1-10, Додатки I – IV,

Прийнятні методи відповідності (AMC) та керівний матеріал (GM), що стосуються цієї області.

Виконавчий Регламент Комісії (EU) №1034/2011 від 17 жовтня 2011 року щодо нагляду за безпекою польотів під час організації повітряного руху і надання аеронавігаційних послуг та про внесення змін до Регламенту (EU) № 691/2010 з останніми поправками.

Застосовні вимоги та стандарти: Статті 1-19.

Прийнятні методи відповідності (AMC) та керівний матеріал (GM), які стосуються даної сфери.

Виконавчий Регламент Комісії (EU) № 1035/2011 від 17 жовтня 2011 року щодо визначення спільних вимог для надання аеронавігаційних послуг та внесення змін до Регламенту (EC) №482/2008 та (EU) №691/2010, з останніми поправками,

Застосовні вимоги та стандарти: Статті 1-5, Додатки I – V.

Прийнятні методи відповідності (AMC) та керівний матеріал (GM), що стосуються цієї області.

Регламент Комісії (EU) № 1332/2011 від 16 грудня 2011 року щодо визначення спільних вимог використання повітряного простору та експлуатаційних процедур для бортового попередження зіткнень з останніми поправками.

Застосовні вимоги та стандарти: Статті 1–4, Додаток.

---

Прийнятні методи відповідності (AMC) та керівний матеріал (GM), які стосуються даної сфери.

Виконавчий Регламент Комісії (EU) № 923/2012 від 26 вересня 2012 року щодо визначення спільних правил повітряних та експлуатаційних положень щодо аеронавігаційних послуг і процедур та про внесення змін до Виконавчого Регламенту (EU) № 1035/2011 та Регламентів (EC) № 1265/2007, (EC) № 1794/2006, (EC) № 730/2006, (EC) № 1033/2006 та (EU) № 255/2010 з останніми поправками.

Застосовні вимоги та стандарти: Статті 1–10, Додаток.

Прийнятні методи відповідності (AMC) та керівний матеріал (GM), які стосуються даної сфери.

## **Е. Технічні вимоги у сфері аеродромів:**

Регламент Комісії (EU) № 139/2014 від 12 лютого 2014 року щодо визначення вимог та адміністративних процедур, пов'язаних з аеродромами, відповідно до Регламенту (EC) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради.

Прийнятні методи відповідності (AMC) та керівний матеріал (GM), що стосуються цієї області.

## **Додаток 2**

### **Робочі процедури стандартизаційних перевірок**

У цьому Додатку зазначені відповідні стандартизаційні принципи та робочі процедури, які будуть застосовуватися для цілей цієї Робочої домовленості.

#### **1. Принципи стандартизації**

1.1 Регламент (EU) № 628/2013 від 28 червня 2013 року визначає принципи стандартизації та робочі методи, які використовуватимуться EASA під час проведення стандартизаційних перевірок, про які йдеться в параграфі 4 цієї Робочої домовленості. Ці робочі методи включають два основних інструменти, які використовуватимуться EASA:

- a) безперервний моніторинг імплементації відповідних положень Угоди про САП та відповідних стандартів, що зазначені в Додатку 1 до цієї Робочої домовленості;
- b) проведення стандартизаційних перевірок Державіаслужби, включаючи підприємства, які знаходяться під наглядом Державіаслужби.

1.2 Для цілей безперервного моніторингу, на який іде посилання в 1.1 а) Державіаслужба надає EASA відповідні дані та інформацію, як передбачено Робочими процедурами, на які йде посилання в пункті 2.

1.3 Незважаючи на зазначені вище стандартизаційні перевірки, EASA може виявити невідповідності поза межами стандартизаційних перевірок, які ґрунтуються на зібраних достатніх даних, які підтверджують невідповідності.

1.4 Представлення коригувань та плану коригувальних заходів щодо виявлених під час процесу стандартизаційних перевірок невідповідностей в строки, зазначені у Регламенті (EU) № 628/2013, є частиною зобов'язань Державіаслужби.

#### **2. Робочі процедури**

2.1 Наступні Процедури стандартизаційних перевірок, включаючи відповідні Робочі Процедури з останніми правками, а також пов'язані з ними Робочі Інструкції, використовуватимуться EASA як посилання під час проведення стандартизаційних перевірок:

- a) Стандартизаційна перевірка (PR.STDI.00001-005);
- b) Стандартизаційний безперервний моніторинг (PR.STDCM.00002-001);

2.2 EASA зробить зазначені вище робочі процедури доступними в електронній системі SINAPSE EASA в розділі «Стандартизація». Ці процедури можуть потребувати адаптації з боку EASA з метою приведення у відповідність до цієї Робочої домовленості.

## **Додаток 3**

### **Імплементційна процедура для схваленень конструкції повітряних суден, двигунів і повітряних гвинтів з України**

#### **A. СЕРТИФІКАЦІЯ ТИПУ**

##### **1. Мета та сфера застосування**

За умови, що українська система включає такий самий незалежний рівень перевірки відповідності українських організацій розробників, які зазначені в Додатку А, як це передбачено Регламентом Комісії (EU) No 748/2012, метою цієї імплементційної процедури (IP) є надання практично можливої довіри технічним оцінкам, результатам випробувань, заявам про відповідність, схваленням конструкції і сертифікації льотної придатності виробів цивільної авіаційної техніки, які зазначені в Додатку А, для яких Державна авіаційна служба України (Державіаслужба) виконує від України функції і завдання держави - розробника.

##### **2. Заявка на отримання Сертифікату типу EASA**

Заявка на отримання сертифікату типу EASA надається відповідно до Регламенту Комісії (EU) No 748/2012, Розділ А, Глава В і процедур EASA із Сертифікації/Валідації через Державіаслужбу. Заявки можуть подаватися для виробів із сертифікатом типу Державіаслужби або із заявкою на отримання сертифікату типу, що прийнята Державіаслужбою. Державіаслужба забезпечує наявність в заявці такої інформації:

- a. Виданий Державіаслужбою Сертифікат типу і Перелік даних сертифікату типу (TC Data Sheet - TCDS), у разі наявності, і визначення національних вимог льотної придатності і захисту довкілля, стосовно яких Державіаслужбою була (або буде) схвалена конструкція, і вимог EASA, які, на думку Державіаслужби, еквівалентні вимогам Державіаслужби, і
- b. Запланована дата проведення сертифікації типу EASA;

Заявка також повинна містити таку інформацію, яка відома на момент подачі заявки в EASA:

- c. Опис всіх нових або незвичних особливостей конструкції, що відомі заявнику на отримання сертифікату типу і Державіаслужбі на момент подачі заявки, які могли б потребувати видання EASA спеціальних умов відповідно до пункту 21.A.16B Додатку I (Part 21) до Регламенту (EU) No 748/2012 або які можуть потребувати спеціального розгляду прийнятних методів відповідності, і
- d. Всі відомі або очікувані звільнення або прийняті еквівалентні рівні безпеки відносно національних вимог Державіаслужби для схвалення конструкції, які можуть вплинути на відповідність застосовним вимогам EASA до льотної придатності і захисту довкілля.

##### **3. Передача інформації і процедури взаємодії між Державіаслужбою і EASA**

3.1 Усе офіційне листування між Державіаслужбою і EASA буде здійснюватися між відповідальним за сертифікаційний проект (Project Certification Manager - PCM) від Державіаслужби та відповідальним за сертифікаційний проект (PCM) від EASA, які призначаються для кожного проекту, що заявлений для сертифікації в EASA.

3.2 Необхідним є неформальне обговорення на рівні технічних фахівців, яке включає обмін технічною інформацією.

3.3 EASA повідомлятиме Державіаслужбу про будь-яку зустріч (зустрічі) з питань сертифікації, які нею проводяться із заявником на отримання сертифікату типу та/або його постачальниками, що організовуються заявником на отримання сертифікату типу. EASA визначає ті зустрічі, в яких необхідна участь Державіаслужби. Державіаслужба має право брати участь у всіх інших зустрічах і повідомлятиме EASA про свою присутність.

3.4 EASA, Державіаслужба і заявник на отримання сертифікату типу погоджують програму сертифікації за кожним проектом сертифікації і за необхідності доповнення до цієї імплементаційної процедури (IP).

## 4. Нагляд

4.1 Не порушуючи положення параграфу 4 Робочої домовленості, EASA проведе початкову оцінку регуляторної системи нагляду Державіаслужби для того, щоб оцінити чи вона відповідає умовам, що зазначені в параграфі 1 цієї імплементаційної процедури (IP).

4.2 Результат цієї оцінки буде повідомлений Державіаслужбі. У разі суттєвих невідповідностей, EASA та Державіаслужба зустрінуться згідно з положеннями параграфу 3, що зазначений вище.

4.3 Періодичні оцінки проводитимуться з метою підтримання початкового рівня довіри. За відсутності іншої домовленості між Сторонами, оцінки проводитимуться кожні два роки.

## 5. Відповідальність EASA

5.1 Сертифікаційний базис типу EASA і вимоги EASA щодо захисту довкілля повідомлятимуться Державіаслужбі і заявнику на отримання сертифікату типу.

5.2 EASA забезпечить Державіаслужбу відповідним пояснювальним матеріалом, щоб надати Державіаслужбі можливість визначити відповідність вимогам EASA до льотної придатності або захисту довкілля і заявити EASA про цю відповідність.

5.3 З важливих питань сертифікації EASA ініціюватиме оформлення Протоколів з розгляду питань із сертифікації (Certification Review Items - CRIs):

- a. Фіксація процесу визначення і встановлення змісту сертифікаційного базису EASA, що відображає суть кожної вимоги;
- b. Розробка і застосування спеціальних умов EASA;
- c. Застосування нової політики EASA, наприклад, методів відповідності, трактувань;
- d. Прийняття еквівалентного рівня безпеки або звільнень;
- e. Ставлення до нових і незвичних особливостей конструкції;
- f. Фіксація застосування нових вимог EASA, у разі їх відмінності від вимог України;
- g. Фіксація спірних питань;

h. Перелік особливих змін конструкції, що необхідні для приведення у відповідність сертифікаційному базису EASA.

5.4 Для забезпечення отримання даних про відповідність вимогам EASA щодо льотної придатності і захисту довкілля EASA видає Протоколи заходів з питань сертифікації (Certification Action Items - CAIs) з метою:

a. Оцінки прийнятності запропонованих доказів відповідності;

b. Визначення сфер і пояснення ступеня безпосередньої участі EASA в процесі отримання даних про відповідність;

c. Забезпечення Державіаслужби необхідним матеріалом (наприклад, тлумаченням застосування, методами відповідності) для перевірки доказу відповідності.

5.5 EASA якнайшвидше визначатиме сфери діяльності, в яких бажана безпосередня участь EASA в процесі отримання даних про відповідність. EASA письмово інформуватиме Державіаслужбу про свої висновки, що пов'язані з дослідженнями. EASA повідомляє Державіаслужбі і заявнику на отримання сертифікату типу про будь-які підтверджуючі випробування, які обрані для його участі.

5.6 EASA забезпечить Державіаслужбу остаточним переліком і копіями всіх CRIs і CAIs та їх оновленими редакціями, включаючи копії листування EASA із заявником на отримання сертифікату типу, що пов'язане з CRIs і CAIs.

5.7 EASA повідомлятиме Державіаслужбу (з копією заявнику на отримання сертифікату типу) стосовно статусу кожного CRi або CAI і проситиме офіційну заяву про позицію Державіаслужби і заявника на отримання сертифікату типу.

5.8 EASA контактуватиме з Державіаслужбою для обговорення або роз'яснення будь-яких пов'язаних з сертифікацією питань, що порушені Державіаслужбою, і їх переглядів, які становлять особливий інтерес.

5.9 У разі прийнятності даних про відповідність, EASA направляє Державіаслужбі заяву про відповідність з питань, відносно яких відповідність прийнята.

## **6. Відповідальність Державіаслужби**

6.1 Державіаслужба оцінюватиме відповідність сертифікаційному базису типу EASA і вимогам до захисту довкілля, використовуючи прийнятні для EASA методи відповідності і керівний матеріал (див. параграф 5 вище).

6.2 Державіаслужба надаватиме коментарі відносно CRIs і CAIs, для яких EASA запросила заяву про позицію Державіаслужби, або якщо Державіаслужба визнає це доречним.

6.3 Державіаслужба надасть EASA офіційну заяву, яка підтверджує, що встановлена відповідність сертифікаційному базису типу EASA і вимогам до захисту довкілля.

6.4 Державіаслужба інформуватиме EASA про стан програми сертифікації, включаючи процес її виконання, плани-графіки, проблеми і суттєві питання, що пов'язані із сертифікацією.

## 7. Підтверджуючі випробування EASA

7.1 EASA і Державіаслужба погоджують перелік випробувань, які виконуватимуться Державіаслужбою від імені EASA. EASA і Державіаслужба також погоджують перелік схвалених для проведення EASA програм випробувань, про що EASA повідомить заявника на отримання сертифікату типу. Державіаслужба перевірятиме отримані результати випробувань і передаватиме їх EASA. EASA розглядатиме ці результати випробувань і повідомить Державіаслужбу (з копією заявнику на отримання сертифікату типу) про свої висновки.

7.2 EASA і Державіаслужба погоджують перелік програм випробувань та/або звітів за результатами випробувань, які Державіаслужба схвалює від імені EASA.

## 8. Документація

8.1 Такі документи потребують офіційного схвалення EASA:

- a. Програми випробувань, за якими підтверджуючі випробування залишаються за EASA;
- b. Доказові документи з питань, які залишаються за EASA;
- c. Льотне керівництво (Aircraft Flight Manual - AFM) EASA;
- d. Розділ «Обмеження льотної придатності» (Airworthiness Limitation) EASA; і
- e. Сертифікаційні вимоги для технічного обслуговування (Certification Maintenance Requirements - CMR) EASA.

8.2 EASA може попросити Державіаслужбу схвалити вказані вище документи від імені EASA після їх розгляду.

## V. ЗМІНИ СЕРТИФІКАТУ ТИПУ

### 1. Вступ

Ці процедури застосовуються до виробів, які зазначені в Додатку А.

Метою цього розділу є встановлення процедури для схвалення змін Типової конструкції, Сертифікату типу і пов'язаних поправок до Льотного керівництва, які розробляються за ініціативою утримувача сертифікату типу.

### 2. Процедури після сертифікації типу

#### 2.1 Зміни конструкції, крім змін до AFM

2.1.1 Для цілей цієї процедури зміни конструкції класифікуються як Головні або Другорядні.

2.1.2 Другорядними змінами конструкції є зміни конструкції як це визначено Регламентом Комісії (EU) 748/2012, пункт 21.A.91 та GM 21.A.91.



2.1.3 Головними змінами конструкції є всі зміни, що не класифіковані як Другорядна зміна конструкції

## **2.2. Зміни до AFM**

2.2.1 Державіаслужба розглядатиме всі запропоновані зміни до сторінок AFM Державіаслужби і сторінок EASA, які потребують схвалення.

2.2.2 Всі зміни AFM надаватимуться EASA для схвалення.

2.2.3 EASA схвалює зміни згідно з внутрішніми робочими процедурами EASA

---

## **3. Відповідальність EASA**

3.1 EASA може висунути додаткові до сертифікаційного базису типу вимоги, якщо визнає це необхідним для схвалення зміни. У цьому випадку вона письмово повідомить Державіаслужбу і утримувача сертифікату типу про ці додаткові вимоги.

3.2 EASA розглядатиме і схвалюватиме всі зміни конструкції. Вона, якомога раніше, визначатиме сфери, в яких вона планує певною мірою безпосередньо брати участь в демонстрації визначення відповідності, і повідомить про це Державіаслужбу.

## **4. Відповідальність Державіаслужби**

4.1 Зрозуміло, що утримувач сертифікату типу письмово повідомлятиме EASA, за підтримки Державіаслужби, про всі класифіковані зміни конструкції.

4.2 Державіаслужба перевірятиме і заявлятиме EASA, що продемонстрована відповідність сертифікаційному базису EASA.

4.3 Для змін конструкції Державіаслужба забезпечуватиме, що відповідність сертифікаційному базису EASA визначена до моменту їх впровадження в схвалену EASA типову конструкцію виробу.

4.4 Додатково Державіаслужба схвалює такі документи, беручи до уваги сертифікаційний базис EASA і схвалену EASA типову конструкцію виробу:

а. Інструкції з підтримання льотної придатності (Обмеження льотної придатності - див. Розділ А, параграф 8), і

б. Керівництво з ремонту конструкції (Structural Repair Manual) і Значні ремонти.

4.5 Для цілей цієї процедури, запропонована заявником класифікація ремонту розглядається і узгоджується Державіаслужбою і надається EASA для схвалення. Класифікація ремонтів як «Незначний ремонт» або «Значний ремонт» проводиться згідно з Додатком I (Part 21) до Регламенту (EU) No 748/2012, пункт 21.A.435 та GM 21.A.435.

## **5. Поставка виробу в ЄС**

5.1 Зрозуміло, що для виробу, що поставляється в країну ЄС, технічні вимоги для виготовлення, включаючи перелік всіх Другорядних і Головних змін конструкції, своєчасно представляються для EASA утримувачем

сертифікату типу. Зокрема, перелік всіх Другорядних змін конструкції, що схвалені Державіаслужбою з моменту попередньої поставки, повинен бути наданий EASA для схвалення.

5.2 Крім того, якщо відповідність змін конструкції застосовним вимогам EASA не може бути продемонстрована на дату поставки виробу, утримувач сертифікату типу відповідним чином повідомляє замовника.

5.3 Державіаслужба забезпечуватиме, що конфігурація виробу, що поставляється в ЄС, відповідає схваленій EASA конфігурації.

---

## С. Підтримання льотної придатності

### 1. Випадки в експлуатації

1.1 Зрозуміло, що утримувач сертифікату типу повідомляє EASA та Державіаслужбі про всі відомі йому відмови, несправності, дефекти або інші випадки з його виробом, і результатом яких став або може стати небезпечний стан згідно із застосовними правилами<sup>9</sup>.

1.2 Також зрозуміло, що утримувач сертифікату типу досліджує випадки, про які ним повідомлено, і пропонує Державіаслужбі і EASA коригувальні заходи згідно із застосовними правилами<sup>10</sup>.

### 2. Відповідальність Державіаслужби

2.1 Державіаслужба за результатами розгляду інформації, яка надається утримувачем сертифікату типу про відмови, несправності, дефекти або інші випадки, результатом яких став або може стати небезпечний стан виробу, і на основі аналізу досвіду експлуатації відповідно до 21.A.3В Авіаційних правил України АПУ-21(Part-21) приймає рішення про видання Державіаслужбою директиви льотної придатності.

2.2 Державіаслужба відразу направляє EASA всі директиви льотної придатності відносно виробів, для яких виданий сертифікат типу EASA.

2.3 За запитом EASA Державіаслужба надає будь-яку необхідну додаткову інформацію і пояснення. Державіаслужба і EASA організовуватимуть на регулярній основі інформаційні зустрічі з питань підтримання льотної придатності.

### 3. Відповідальність EASA

3.1 EASA повідомляє Державіаслужбу про Директиви льотної придатності згідно з відповідними положеннями Чиказької Конвенції.

3.2 EASA розглядатиме спільно з Державіаслужбою відмови, несправності, дефекти або інші випадки, про

---

<sup>9</sup> Для EASA: Регламент (EU) No 748/2012, Додаток I (Part 21), пункт 21.A.3A та GM 21.A.3A(b). Внутрішня система повідомлень про випадки (the Internal Occurrence Reporting System -(IORS) надає форму та спосіб, що встановлені Агентством.

Для Державіаслужби: Авіаційні правила України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробників та виробників» АПУ-21(Part-21), Розділ А, пункт 21.A.3A(b).

<sup>10</sup> Для EASA: Регламент (EU) No 748/2012, Додаток I (Part 21), пункт 21.A.3A(c).

Для Державіаслужби: Авіаційні правила України АПУ-21(Part-21), пункт 21.A.3A(c).

які повідомляється утримувачем сертифікату типу відповідно до пункту 1.1, і ухвалюватиме рішення про видання EASA директиви льотної придатності.

#### **4. Взаємодія EASA, Державіаслужби і утримувача сертифікату типу**

Якщо це визнано за необхідне EASA, Державіаслужбою або утримувачем сертифікату типу, організуються зустрічі між EASA, Державіаслужбою і утримувачем сертифікату типу для розгляду і обговорення труднощів в експлуатації, інцидентів і катастроф та узгодження відповідних заходів.

### **D. ДОДАТКОВІ СЕРТИФІКАТИ ТИПУ**

---

#### **1. Вступ**

Положення Додатку I (Part 21) до Регламенту (EU) No 748/2012, Глава E і Розділів A та B цієї імплементаційної процедури (IP) застосовуються у відповідних випадках з метою схвалення за процедурою видання Додаткового сертифікату типу (supplemental type certificate - STC).

#### **2. Мета і сфера застосування**

Метою цього Розділу є встановлення процедури для схвалення Головних змін Типової конструкції, які розроблені іншою, ніж утримувач Сертифікату типу, організацією.

#### **3. Заявка на отримання Додаткового сертифікату типу EASA**

Заявка на отримання Додаткового сертифікату типу EASA надається через Державіаслужбу згідно з Додатком I (Part 21) до Регламенту (EU) No 748/2012, Розділ A, Глава E і процедур EASA стосовно Додаткових сертифікатів типу. Заявки можуть подаватися для змін, що мають Додатковий сертифікат типу Державіаслужби. Державіаслужба гарантує, що заявка містить таку інформацію:

- a. Виданий Державіаслужбою Додатковий сертифікат типу і визначення вимог льотної придатності і захисту довкілля, відносно яких Державіаслужбою була схвалена зміна конструкції, і вимоги EASA, які, на думку Державіаслужби, вважаються виконаними.
- b. Видане Державіаслужбою схвалення заявника як організації розробника.
- c. Доповнення до Льотного керівництва і інструкцій з підтримання льотної придатності.
- d. Запланована дата проведення EASA сертифікаційних робіт для видання додаткового сертифікату типу.
- e. Опис всіх нових або незвичних конструктивних особливостей, що відомі заявнику на момент отримання додаткового сертифікату типу і Державіаслужбі на момент подачі заявки, які можуть привести до необхідності видання EASA спеціальних умов відповідно до пункту 21.A.16B Додатку I (Part 21) до Регламенту (EU) No 748/2012 або які можуть потребувати спеціального розгляду прийнятних методів відповідності, і
- f. Усі відомі звільнення, відхилення або прийняті еквівалентні рівні безпеки відносно національних вимог Державіаслужби для схвалення конструкції, які можуть вплинути на відповідність застосовним вимогами EASA до льотної придатності і захисту довкілля.

## **4. Відповідальність EASA**

4.1 EASA розглядатиме право заявника і прийнятність заявки та повідомить результат Заявнику і Державіаслужбі.

4.2 EASA контактуватиме з Державіаслужбою для обговорення або роз'яснення будь-яких пов'язаних із сертифікацією питань, що порушені Державіаслужбою, і їх переглядів, які становлять особливий інтерес.

4.3 Якщо заявка прийнятна, EASA ініціюватиме процес відповідно до застосовних процедур EASA.

---

## **5. Відповідальність Державіаслужби та Заявника**

5.1 Державіаслужба підтверджуватиме відповідність сертифікаційному базису EASA для типу і вимогам до захисту довкілля, використовуючи прийнятні для EASA методи відповідності і керівний матеріал.

5.2 Державіаслужба і Заявник нададуть EASA офіційну заяву, яка підтверджує, що продемонстрована відповідність сертифікаційному базису EASA для типу і вимогам до захисту довкілля.

**Додаток А**  
**Перелік організацій розробників та виробів України**

Має бути заповнено

---

## Додаток 4

# Імплементативна процедура для схвалення конструкції повітряних суден, двигунів і повітряних гвинтів з Європейського Союзу (ЄС)

## А. СЕРТИФІКАЦІЯ ТИПУ

### 1. Мета і сфера застосування

Метою цієї імплементативної процедури (ІР) є полегшення і проведення Державною авіаційною службою України (Державіаслужба) валідації сертифікатів типу, які видані EASA для виробів, для яких EASA виконує від імені Держав Членів функції і обов'язки держави - розробника<sup>11</sup>. Імплементативна процедура (ІР) застосовується для валідації Державіаслужбою виробів, що вказані в Додатку А.

### 2. Заявка на отримання сертифікату типу Державіаслужби

Заявка на отримання Сертифікату типу Державіаслужби подається через EASA відповідно до Авіаційних правил України АПУ-21(Part-21)<sup>12</sup>, Розділ А, Глава В1. Заявки можуть подаватися для виробів, для яких виданий Сертифікат типу EASA, або для виробу, для якого заявка на отримання сертифікату типу прийнята EASA. EASA забезпечує наявність в заявці такої інформації:

- а. Сертифікат типу EASA, Перелік даних Сертифікату типу і Перелік даних з шуму Сертифікату типу, якщо є в наявності, і визначення національних вимог льотної придатності і захисту довкілля, на відповідність яким конструкція схвалена (або буде схвалена) EASA, і вимоги Державіаслужби, які, на думку EASA, еквівалентні його стандартам;
- б. Опис всіх нових або незвичних конструктивних особливостей, що відомі заявнику на отримання сертифікату типу і EASA на момент подачі заявки, які можуть привести до необхідності видання Державіаслужбою спеціальних умов відповідно до 21.A.16В Авіаційних правил України АПУ-21(Part-21), або які можуть вимагати спеціального розгляду прийнятних методів відповідності;
- в. Усі відомі або очікувані відхилення або прийняті еквівалентні рівні безпеки відносно вимог EASA для схвалення конструкції, які можуть вплинути на відповідність застосовним вимогами Державіаслужби до льотної придатності і захисту довкілля.
- г. Запланована дата проведення Державіаслужбою сертифікації типу, і
- е. Всю інформацію про потенційний ринок України, включаючи конкретних замовників.

<sup>11</sup> Для цілей цієї Процедури під державами-членами розуміються держави-члени Європейського Союзу і треті країни, які беруть участь в діяльності EASA відповідно до Статті 66 Регламенту (ЄС) № 216/2008. На 1 січня 2011- Ісландія, Ліхтенштейн, Норвегія і Швейцарія.

<sup>12</sup> Авіаційні правила України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21(Part-21)

### **3. Передача інформації і процедури взаємодії між Державіаслужбою і EASA**

3.1 Все офіційне листування між Державіаслужбою і EASA буде здійснюватися між відповідальним за сертифікаційний проект (Project Certification Manager - PCM) від Державіаслужби та відповідальним за сертифікаційний проект (PCM) від EASA, які призначаються для кожного проекту, заявленого для сертифікації в Державіаслужбі.

3.2 Необхідним є неформальне обговорення на рівні технічних фахівців, яке включає обмін технічною інформацією.

3.3. Державіаслужба повідомлятиме EASA про будь-яку зустріч (зустрічі), які нею проводяться із заявником на отримання сертифікату типу та/або його постачальниками, що організуються заявником на отримання сертифікату типу з питань сертифікації. Державіаслужба визначає ті зустрічі, в яких необхідна участь EASA.

3.4 EASA, Державіаслужба і заявник на отримання сертифікату типу погоджують програму сертифікації за кожним проектом сертифікації і, за необхідності, доповнення до цієї імплементаційної процедури (IP).

### **4. Відповідальність Державіаслужби**

4.1 Сертифікаційний базис Державіаслужби для типу і вимоги до захисту довкілля повідомлятимуться заявнику на отримання сертифікату типу і EASA.

4.2 Державіаслужба письмово повідомлятиме EASA і заявника на отримання сертифікату типу про перелік питань для обговорення під час валідаційних засідань, які необхідні для досягнення відповідності сертифікаційному базису Державіаслужби.

4.3 Державіаслужба забезпечить EASA відповідним пояснювальним матеріалом, щоб дати EASA можливість визначити відповідність вимогам Державіаслужби до льотної придатності або захисту довкілля і заявити Державіаслужбі про цю відповідність.

4.4 Після розгляду документації, що вказана вище в пункті 2, Державіаслужба забезпечить заявника на отримання сертифікату типу і EASA додатковими технічними умовами відповідно до 21.A.70D Авіаційних правил України АПУ-21(Part-21), що пов'язані з льотною придатністю виробу.

4.5 З важливих питань сертифікації Державіаслужба ініціюватиме оформлення Протоколів розгляду питань із сертифікації (Certification Review Items - CRIs) з метою:

- a. Фіксації процесу визначення і встановлення змісту сертифікаційного базису Державіаслужби, що відображає суть кожної вимоги;
- b. Розробки і застосування спеціальних технічних умов Державіаслужбою;
- c. Застосування Державіаслужбою нової політики, наприклад, методів відповідності, трактувань;
- d. Прийняття еквівалентного рівня безпеки;
- e. Ставлення до нових і незвичних особливостей конструкції;
- f. Фіксації нових вимог Державіаслужби, у разі їх відмінності від вимог EASA;

g. Фіксації спірних питань;

h. Перелік особливих змін конструкції, що необхідні для відповідності сертифікаційному базису Державіаслужби.

4.6 Для забезпечення отримання даних про відповідність вимогам Державіаслужби до льотної придатності і захисту довкілля Державіаслужба видає Протоколи заходів з питань сертифікації (Certification Action Items - CAIs):

a. Розгляд прийнятності запропонованих доказів відповідності;

b. Визначення сфер і пояснення ступеня безпосередньої участі Державіаслужби в процесі отримання даних про відповідність;

c. Забезпечення EASA необхідним матеріалом (наприклад, тлумаченням застосування, методами відповідності) для перевірки доказу відповідності.

4.7 Державіаслужба якнайшвидше визначатиме сфери, в яких бажана її безпосередня участь в процесі отримання даних про відповідність. Державіаслужба письмово інформуватиме EASA про свої висновки, що пов'язані з її дослідженнями.

4.8 Державіаслужба забезпечить EASA остаточним переліком і копіями всіх CRIs і CAIs та їх редакціями, включаючи копії листування Державіаслужби із заявником на отримання сертифікату типу, що пов'язане з CRIs і CAIs.

4.9 Державіаслужба повідомлятиме EASA (з копією заявнику на отримання сертифікату типу) відносно статусу кожного CRI або CAI і проситиме офіційної заяви про позицію EASA і заявника на отримання сертифікату типу.

4.10 Державіаслужба контактуватиме з EASA для обговорення або пояснення будь-яких пов'язаних з сертифікацією питань, що порушені EASA, і їх переглядів, які становлять особливий інтерес.

4.11 У разі згоди з даними про відповідність, Державіаслужба посилатиме EASA заяву про відповідність з питань, відносно яких відповідність прийнята.

## **5. Відповідальність EASA**

5.1 EASA оцінюватиме відповідність сертифікаційному базису Державіаслужби для типу і вимогам до захисту довкілля, використовуючи прийнятні для Державіаслужби методи відповідності і керівний матеріал (див. пункт 4 вище).

5.2 EASA надаватиме коментарі відносно CRIs і CAIs, для яких Державіаслужба попросила заяву про позицію EASA, або якщо EASA визнає це доречним.

5.3 EASA надасть Державіаслужбі офіційну заяву, яка підтверджує, що продемонстрована відповідність сертифікаційному базису типу Державіаслужби і вимогам до захисту довкілля.

5.4 EASA інформуватиме Державіаслужбу про стан програми сертифікації, включаючи процес її виконання, план-графіки, проблеми і суттєві питання, що пов'язані із сертифікацією.



## **6. Підтверджуючі випробування Державіаслужбою**

6.1 Державіаслужба інформує EASA і заявника на отримання сертифікату типу про будь-які підтверджуючі випробування, в яких братиме участь.

6.2 Державіаслужба повідомлятиме EASA і заявнику на отримання сертифікату типу стосовно проведення або підтвердження випробувань, що виконуватимуться EASA від імені Державіаслужби, і визначить схвалені Державіаслужбою програми для використання. EASA перевірятиме отримані результати випробувань і передаватиме їх Державіаслужбі. Державіаслужба розглядатиме ці результати випробувань і повідомить EASA (з копією заявнику на отримання сертифікату типу) про свої висновки.

6.3 Державіаслужба може попросити EASA схвалити програми випробувань та/або звіти за результатами випробувань від імені Державіаслужби.

## **7. Документація**

7.1 Під час процесу сертифікації такі документи потребують офіційного схвалення або прийняття Державіаслужбою:

- a. Програми випробувань, за якими підтверджуючі випробування залишаються за Державіаслужбою;
- b. Доказові документи з питань, які залишаються за Державіаслужбою;
- c. Льотне керівництво (Aircraft Flight Manual - AFM) або спеціальні сторінки або Доповнення для Державіаслужби;
- d. Розділ «Обмеження льотної придатності» (Airworthiness Limitation) для Державіаслужби;
- e. Сертифікаційні вимоги для технічного обслуговування (Certification Maintenance Requirements - CMR) для Державіаслужби; та
- f. Документ, що визначає конфігурацію виробу для України.

7.2 Державіаслужба може попросити EASA схвалити вказані вище документи від імені Державіаслужби після їх розгляду.

## **В. ЗМІНИ СЕРТИФІКАТУ ТИПУ**

### **1. Вступ**

Ці процедури застосовуються до виробів, які зазначені в Додатку А.

Метою цього Розділу є встановлення процедур для схвалення змін Типової конструкції, Сертифікатів типу і пов'язаних поправок Льотного керівництва, які розробляються за ініціативою утримувача сертифікату типу.

## **2. Процедури після сертифікації типу**

### **2.1 Зміни конструкції, крім змін AFM**

2.1.1 Для цілей цієї процедури зміни конструкції класифікуються як Головні або Другорядні. Запропонована утримувачем сертифікату типу, який не має схвалення проектною організацією (Design Organisation Approval - DOA), класифікація розглядається і узгоджується EASA і представляється Державіаслужбі для підтвердження.

2.1.2 Класифікація змін як Головних або Другорядних проводиться згідно з Додатком I (Part 21) до Регламенту (EU) No 748/2012, пункт 21A.91 і GM21.A.91.

2.1.3 Головні зміни типової конструкції, що запропоновані утримувачем сертифікату типу Державіаслужби, можуть бути схвалені у вигляді поправки до сертифікату типу, що виданий Державіаслужбою.

2.1.4 Залежно від значності і складності зміни (суттєва зміна), Державіаслужба може прийняти результати схвалення EASA без додаткових перевірок або визначити для схвалення процедуру сертифікації, подібну до тієї, яка описана в Розділі A вище, беручи також до уваги складність зміни конструкції.

### **2.2 Зміни AFM**

2.2.1 EASA розглядатиме всі запропоновані редакції схвалених EASA сторінок AFM і схвалених Державіаслужбою сторінок.

2.2.2 Всі зміни AFM надаватимуться Державіаслужбі для розгляду.

## **3. Відповідальність Державіаслужби**

3.1 Державіаслужба може висунути додаткові до сертифікаційного базису типу вимоги, якщо визнає це необхідним для схвалення Головної зміни. В цьому випадку вона письмово повідомить EASA і утримувача сертифікату типу про ці додаткові вимоги.

3.2 Державіаслужба розглядатиме і схвалюватиме всі Головні зміни конструкції. Вона буде якомога швидко визначати сфери, в яких вона планує певною мірою безпосередньо брати участь при демонстрації визначення відповідності, і повідомлятиме про це EASA.

## **4. Відповідальність EASA**

4.1 Зрозуміло, що утримувач сертифікату типу письмово повідомлятиме Державіаслужбу, за підтримки EASA, про всі зміни конструкції, що класифіковані EASA як Головні.

4.2 За запитом Державіаслужби EASA перевірятиме і заявлятиме Державіаслужбі, що продемонстрована відповідність додатковим технічним умовам Державіаслужби, в разі наявності.

4.3 Для Другорядних змін конструкції від організацій, які не мають DOA, EASA забезпечуватиме, що відповідність сертифікаційному базису Державіаслужби визначена до моменту їх впровадження в схвалену Державіаслужбою типову конструкцію виробу.

4.4 Додатково EASA схвалює такі документи, беручи до уваги сертифікаційний базис Державіаслужби і схвалену Державіаслужбою типову конструкцію виробу:

- a. Інструкції з підтримання льотної придатності (Обмеження льотної придатності - див. Розділ А, пункт 7), і
- b. Керівництво з ремонту конструкції (Structural Repair Manual) і Значні ремонти.

4.5 Класифікація ремонтів на «Незначні ремонти» або «Значні ремонти» проводиться відповідно до Part 21, пункт 21.A.435 і GM 21.A.435.

## 5. Поставка виробу до України

5.1 Зрозуміло, що для виробу, що поставляється до України, технічні умови для виготовлення, включаючи перелік всіх Другорядних і Головних змін конструкції, своєчасно представляються утримувачем сертифікату типу для Державіаслужби. Зокрема, перелік всіх Другорядних змін конструкції, що схвалені EASA з моменту попередньої поставки, повинен бути наданий Державіаслужбі для схвалення.

5.2 Крім того, якщо відповідність змін конструкції застосовним вимогам Державіаслужби не може бути показана на дату поставки виробу, утримувач сертифікату типу відповідним чином повідомляє про це замовника.

5.3 EASA забезпечуватиме, що конфігурація виробу, що поставляється до України, відповідає схваленій Державіаслужбою конфігурації (пункт 7(f) Розділу А, зазначений вище).

## С. ПІДТРИМАННЯ ЛЬотної ПРИДАТНОСТІ

### 1. Випадки в експлуатації

1.1 Зрозуміло, що утримувач сертифікату типу повідомляє Державіаслужбу про всі відомі йому відмови, несправності, дефекти або інші випадки з його виробом, і результатом яких став або може стати небезпечний стан відповідно до 21.A.3A Авіаційних правил України АПУ-21(Part-21).<sup>13</sup>

1.2 Зрозуміло, що утримувач сертифікату типу досліджує випадки, про які повідомлено, і пропонує EASA і Державіаслужбі коригувальні заходи згідно із застосовними правилами<sup>14</sup>.

### 2. Відповідальність Державіаслужби

2.1 Державіаслужба розглядатиме спільно з EASA відмови, несправності, дефекти або інші випадки, про які повідомляється утримувачем сертифікату типу відповідно до 21.A.3A Авіаційних правил України АПУ-21(Part-21).

<sup>13</sup> Для цього можливо використовувати положення Регламенту (EU) No 748/2012, Додаток I (Part 21), пункт 21.A.3A та GM 21.A3A(b) до Part 21.

<sup>14</sup> Для EASA: Регламент (EU) No 748/2012, Annex I (Part 21), пункт 21.A.3A(c).  
Для Державіаслужби: Авіаційні правила України АПУ-21(Part-21), пункт 21.A.3A(c).

2.2 У необхідних випадках Державіаслужба, EASA або утримувач сертифікату типу організують зустрічі між Державіаслужбою, EASA і утримувачем сертифікату типу для розгляду і обговорення труднощів в експлуатації, інцидентів і катастроф і узгодження відповідних заходів.

2.3 Державіаслужба прийматиме директиви льотної придатності EASA як мінімальні вимоги до льотної придатності для підтримки льотної придатності виробів ЄС, що експлуатуються в Україні. EASA посилає Державіаслужбі поштою копії своїх директив льотної придатності на регулярній основі.

2.4 Державіаслужба видає директиви льотної придатності відповідно до 21.A.3В Авіаційних правил України АПУ-21(Part-21).

---

## **D. ДОДАТКОВІ СЕРТИФІКАТИ ТИПУ**

### **1. Вступ**

Розділи А і В цієї імплементаційної процедури (IP) застосовуються у відповідних випадках з метою схвалення за процедурою видання Додаткового сертифікату типу (Supplemental Type Certificate -STC ).

### **2. Мета і сфера застосування**

Метою цього Розділу є встановлення процедури для схвалення Головних змін Типової конструкції, які розроблені іншою, ніж утримувач Сертифікату типу, організацією.

### **3. Заявка на отримання Додаткового сертифікату типу (STC) Державіаслужби**

Заявка на отримання Додаткового сертифікату типу Державіаслужби надається через EASA згідно з Авіаційними правилами України АПУ-21(Part-21), Розділ А, Глава Е1. Заявки можуть подаватися для змін, що мають Додатковий сертифікат типу EASA. EASA гарантує, що заявка містить таку інформацію:

a. Виданий EASA Додатковий сертифікат типа і визначення вимог льотної придатності і захисту довкілля, відносно яких була схвалена зміна конструкції EASA, і вимоги Державіаслужби, які, на думку EASA, еквівалентні його вимогам.

b. Видане EASA Схвалення проектної організації (Design Organisation Approval - DO A) для Заявника.

c. Доповнення до льотного керівництва і інструкцій з підтримання льотної придатності.

d. Запланована дата проведення Державіаслужбою сертифікаційних робіт для видачі додаткового сертифікату типу.

e. Опис всіх нових або незвичних конструктивних особливостей, що відомі заявнику на отримання сертифікату типу і EASA на момент подачі заявки, які можуть привести до необхідності видання Державіаслужбою спеціальних умов відповідно до 21.A.16В Авіаційних правил України АПУ-21(Part-21) або які можуть вимагати спеціального розгляду прийнятних методів відповідності, і

f. Усі відомі звільнення або прийняті еквівалентні рівні безпеки відносно вимог EASA для схвалення конструкції, які можуть вплинути на відповідність застосовним вимогам Державіаслужби до льотної придатності і захисту довкілля.

## **4. Відповідальність Державіаслужби**

4.1 Державіаслужба розгляне заявку і повідомить EASA і Заявнику умови і процедуру для схвалення.

4.2 Державіаслужба контактуватиме з EASA для обговорення або пояснення будь-яких пов'язаних із сертифікацією питань, що порушені EASA, і їх переглядів, які становлять особливий інтерес.

4.3 Залежно від значності і складності зміни (суттєва зміна), Державіаслужба може прийняти результати схвалення EASA або визначити для схвалення процедуру сертифікації, подібну до тієї, яка описана вище в Розділі А для схвалення Значної зміни, беручи також до уваги складність зміни конструкції.

---

4.4 Державіаслужба розгляне прийняття схвалених EASA Доповнень до льотного керівництва і інструкцій з підтримання льотної придатності або визначить необхідність підготовки спеціальних Доповнень для забезпечення відповідності вимогам Державіаслужби.

## **5. Відповідальність EASA**

EASA буде оцінювати відповідність сертифікаційному базису типа Державіаслужби і вимогам до захисту довкілля, використовуючи прийнятні для Державіаслужби методи відповідності і керівний матеріал.

**Додаток А**  
**Перелік виробів з ЄС**

*Має бути заповнено*

---