

ДОДАТОК III

ОРГАНІЗАЦІЙНІ ВИМОГИ ДО ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Частина-ORO (PART-ORO)

ORO.GEN.005 Сфера застосування

▼M4

Цей додаток встановлює вимоги до експлуатантів, що здійснюють:

- (a) комерційну експлуатацію повітряного транспорту (CAT);
- (b) комерційну спеціалізовану експлуатацію;
- (c) некомерційну експлуатацію моторних ПС складної конструкції;
- (d) некомерційну спеціалізовану експлуатацію моторних ПС складної конструкції.

▼B

Підчастина GEN

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

СЕКЦІЯ I

Загальна інформація

ORO.GEN.105 Компетентний орган

Для потреб цього додатка компетентним органом, який здійснює нагляд за експлуатантами, що підлягають сертифікації ►M1, обов'язку ◀ подати декларацію ►M4 або отримати дозвіл на спеціалізовану

експлуатацію ◀ , щодо експлуатантів, основне місце діяльності яких розташоване у державі-члені, повинен бути орган, призначений такою державою-членом.

ORO.GEN.110 Обов'язки експлуатанта

▼M4

(a) Експлуатант відповідає за експлуатацію повітряного судна згідно з додатком IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, у застосовному випадку, а також із застосовними вимогами цього додатка та сертифіката експлуатанта (АОС) або дозволу на спеціалізовану експлуатацію (дозвіл SPO) чи декларації.

▼B

- (b) Кожен політ повинен здійснюватися відповідно до положень керівництва з експлуатації.
- (c) Експлуатант повинен створити та підтримувати у робочому стані систему експлуатаційного контролю будь-якого рейсу, що виконується згідно з умовами його сертифіката ▶M4 , дозволу SPO ◀ ▶M1 чи декларації. ◀
- (d) Експлуатант повинен забезпечити відповідність обладнання його ПС та кваліфікації його екіпажів вимогам району та типу експлуатації.
- (e) Експлуатант повинен забезпечити, щоб весь призначений або безпосередньо залучений до наземної і льотної експлуатації персонал пройшов належний інструктаж та підтвердив здатність виконувати свої конкретні обов'язки та обізнаність про свої обов'язки і зв'язок таких обов'язків з експлуатацією в цілому.

▼M5

(f) Експлуатант повинен розробити процедури та інструкції з безпечної експлуатації кожного типу ПС, що включають обов'язки та зобов'язання наземного персоналу і членів екіпажу, для всіх типів експлуатації на землі та в повітрі. Такі процедури та інструкції не повинні вимагати від членів екіпажу здійснення будь-яких дій на критичних фазах польоту, окрім тих, які необхідні для безпечної експлуатації ПС. Вони також повинні включати процедури та інструкції для стерильної кабіни льотного екіпажу.

▼B

(g) Експлуатант повинен забезпечити, щоб весь персонал був обізнаний про необхідність дотримання законів, правил і процедур тих держав, у яких здійснюється експлуатація та яких стосується виконання персоналом своїх обов'язків.

▼M14

(h) Для кожного типу ПС експлуатант повинен створити систему контрольних переліків для використання членами екіпажу на всіх фазах польоту в нормальних, нестандартних та аварійних умовах з метою забезпечення дотримання експлуатаційних процедур керівництва з експлуатації. При розробленні та використанні контрольних переліків необхідно враховувати принципи людського фактору та останню релевантну документацію, отриману від володільця схвалення конструкції.

▼B

(i) Для забезпечення безпеки польотів експлуатант повинен установлювати процедури планування польотів на основі льотно-технічних характеристик ПС, інших експлуатаційних обмежень та очікуваних умов на маршруті прямування та на відповідних аеродромах чи експлуатаційних майданчиках. Такі процедури повинні бути включені до керівництва з експлуатації.

▼M10

(j) Експлуатант повинен створити та підтримувати програми підготовки персоналу з перевезення небезпечних вантажів відповідно до вимог технічних інструкцій. Зміст таких програм підготовки повинен відповідати обов'язкам персоналу. Програми підготовки операторів CAT, незалежно від того, перевозять вони небезпечний вантаж чи ні, та інших експлуатантів, окрім операторів CAT, згаданих у (b), (c) і (d) пункту ORO.GEN.005, які перевозять небезпечні вантажі, повинні підлягати розгляду та схваленню компетентним органом.

▼M13

- (k) Незважаючи на положення пункту (j), експлуатанти повинні забезпечити проходження льотним екіпажем відповідної програми підготовки чи інструктажу щодо небезпечних вантажів для набуття навичок розпізнавання незадекларованих небезпечних вантажів, що перевозяться пасажирями чи як вантаж, під час здійснення комерційної експлуатації таких ПС:
- (1) одномоторного гвинтового літака з МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC 5 або менше, який експлуатується для польоту зі зльотом та посадкою на одному аеродромі чи експлуатаційному майданчику за VFR у денний час;
 - (2) моторного вертольота іншої ніж складної конструкції, обладнаного одним двигуном, з MOPSC 5 або менше, який експлуатується для польоту зі зльотом та посадкою на одному аеродромі чи експлуатаційному майданчику за VFR у денний час.

▼B

ORO.GEN.115 ►M4 Подання заявки на отримання АОС ◀

- (a) Заявка на отримання ►M4 сертифіката ◀ експлуатанта або на внесення змін до чинного сертифіката подається у формі і у спосіб, встановлений компетентним органом з урахуванням застосовних вимог Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил.
- (b) Заявники на отримання первинного сертифіката повинні надати компетентному органу документацію, яка демонструє, як вони будуть відповідати вимогам, встановленим у Регламенті (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правилах. Така документація повинна включати процедури, які описують, яким чином будуть впроваджуватися та повідомлятися компетентному органу зміни, які не потребують попереднього схвалення.

ORO.GEN.120 Методи відповідності

- (a) Експлуатант може застосовувати альтернативні схвалені Агентством методи відповідності для встановлення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам.
- (b) Якщо експлуатант, який підлягає сертифікації, має намір використовувати альтернативні методи відповідності замість прийнятних методів відповідності (AMC), схвалених Агентством, для встановлення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам, він повинен надати компетентному органу повний опис альтернативних методів відповідності перед їх впровадженням. Такий опис повинен включати будь-які зміни до керівництв або процедур, які можуть бути релевантними, а також оцінювання, яке підтверджує відповідність імплементаційним правилам.

Експлуатант може запровадити такі альтернативні методи відповідності за умови попереднього схвалення компетентним органом та після отримання повідомлення відповідно до пункту ARO.GEN.120(d).

▼M1

- (c) Експлуатант, який повинен декларувати свою діяльність, повинен надати компетентному органу перелік застосовуваних ним альтернативних методів відповідності для встановлення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам.

▼M4

- (d) Якщо експлуатант, якому надається дозвіл SPO, планує застосовувати альтернативні методи відповідності, він повинен виконати вимоги пункту (b) у разі, якщо такі альтернативні методи відповідності впливають на стандартні експлуатаційні процедури, які є частиною дозволу, та вимоги пункту (c) для заявленої частини цієї організації та експлуатації.

▼B

ORO.GEN.125 ►M4 Умови схвалення та привілеї володільця АОС ◀

Сертифікований експлуатант повинен відповідати межах та привілеям, визначеним в експлуатаційних специфікаціях, доданим до сертифіката експлуатанта.

ORO.GEN.130 ►M4 Зміни, що стосуються володільця АОС ◀

- (a) Будь-які зміни, що впливають на:

- (1) межі застосування сертифіката або експлуатаційні специфікації експлуатанта, або
 - (2) будь-які елементи системи управління експлуатанта згідно з вимогами ORO.GEN.200(a)(1) і (a)(2), потребують попереднього схвалення компетентним органом.
- (b) Експлуатант повинен подати заявку і отримати схвалення компетентного органу для впровадження будь-яких змін, що потребують попереднього схвалення відповідно до Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил. Така заявка повинна бути подана до впровадження будь-яких змін для того, щоб компетентний орган мав змогу перевірити відповідність Регламенту (ЄС) № 216/2008 і його імплементаційним правилам та за потреби внести зміни до сертифіката експлуатанта і пов'язаних умов схвалення, які додаються до нього.

Експлуатант повинен надати компетентному органу всю релевантну документацію.

Зміни повинні впроваджуватися тільки після отримання офіційного схвалення компетентного органу відповідно до ARO.GEN.330.

У період таких змін експлуатант повинен проводити експлуатацію на умовах, установлених компетентним органом, у застосовному випадку.

- (c) Усі зміни, які не потребують попереднього схвалення, повинні бути керовані та повідомлені компетентному органу згідно з процедурою, схваленою компетентним органом відповідно до ARO.GEN.310(c).

ORO.GEN.135 ▶M4 Продовжений термін дії АОС ◀

▼M14

- (a) Сертифікат експлуатанта залишається дійсним за таких умов:
- (1) експлуатант продовжує відповідати релевантним вимогам Регламенту (ЄС) № 2018/1139 та його делегованих і імплементаційних актів, з урахуванням положень щодо опрацювання недоліків, як визначено у пункті ORO.GEN.150 цього додатка;
 - (2) компетентному органу надається доступ до експлуатанта, як визначено у пункті ORO.GEN.140 цього додатка, для визначення безперервної відповідності релевантним вимогам Регламенту (ЄС) № 2018/1139 та його делегованих і імплементаційних актів;
 - (3) сертифікат не був повернений чи анульований.

▼B

- (b) Після анулювання або повернення експлуатантом сертифікат повинен бути негайно повернений компетентному органу.

ORO.GEN.140 Доступ

▼M14

- (a) Для визначення відповідності релевантним вимогам Регламенту (ЄС) № 2018/1139 та його делегованих і імплементаційних актів експлуатант повинен гарантувати надання доступу в будь-який час до будь-якого об'єкта, ПС, документа, записів, даних, процедур або будь-яких інших матеріалів щодо його діяльності, яка підлягає сертифікації, наданню дозволу SPO чи декларуванню, на договірних умовах чи ні, будь-якій уповноваженій особі одного з таких органів:
- (1) компетентного органу, визначеного у пункті ORO.GEN.105 додатка III до цього Регламенту;
 - (2) органу, який діє відповідно до положень пунктів ARO.GEN.300(d), ARO.GEN.300(e) підчастини RAMP додатка II до цього Регламенту.

▼B

- (b) Доступ до ПС, зазначений в пункті (a), **▶M4**, для експлуатації CAT **◀** повинен включати можливість входу до ПС та перебування на борту ПС під час льотної експлуатації, якщо командир не ухвалює інше рішення стосовно кабіни льотної екіпажу відповідно до CAT.GEN.MPA.135 в інтересах безпеки.

ORO.GEN.150 Недоліки

Після отримання повідомлення про недоліки експлуатант повинен:

- (a) виявити першопричину невідповідності;
- (b) визначити план коригувальних дій;
- (c) продемонструвати успішне впровадження коригувальних дій компетентному органу в період, погоджений з таким органом, як визначено у ARO.GEN.350(d).

ORO.GEN.155 Негайне реагування на проблеми безпеки

Експлуатант повинен запровадити:

- (a) будь-які заходи безпеки, санкціоновані компетентним органом відповідно до ARO.GEN.135(c); та
- (b) будь-яку відповідну обов'язкову інформацію щодо безпеки, видану Агентством, у тому числі директиви щодо льотної придатності.

ORO.GEN.160 Повідомлення про події

▼ M14

- (a) Експлуатант повинен повідомити компетентному органу, а також будь-якій іншій організації, інформування якої державою або експлуатантом є обов'язковим, про будь-який нещасний випадок, серйозний інцидент і подію, як визначено у Регламенті Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 996/2010 (¹³) та Регламенті (ЄС) № 376/2014.

▼ M2

- (b) Без обмеження дії пункту (a), експлуатант повинен повідомити компетентний орган та організацію, відповідальну за проектування ПС, про інциденти, несправності, технічні дефекти, що виходять за межі встановлених технічних обмежень, або події, які б підкреслили неточну, неповну або неоднозначну інформацію, що міститься в даних щодо експлуатаційної придатності, виданих відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012, або інші невідповідні обставини, які ставлять або можуть поставити під загрозу безпечну експлуатацію ПС, та які ще не призвели до авіаційної події або серйозного інциденту.

▼ M14

- (c) Без обмеження дії Регламенту (ЄС) № 996/2010 та Регламенту (ЄС) № 376/2014. доповіді, зазначені в пунктах (a) і (b), повинні подаватися у формі та у спосіб, які встановлені компетентним органом, та містити всю релевантну інформацію про обставини, відому експлуатанту.

▼ B

- (d) Доповіді повинні передаватися якомога швидше, не пізніше ніж протягом 72 годин з моменту виявлення експлуатантом умов, які стосуються доповіді, якщо цьому не заважають виняткові обставини.
- (e) У разі потреби експлуатант повинен надати звіт із детальною інформацією про заходи, яких він має намір вжити для запобігання подібних випадків у майбутньому, якомога швидше з моменту визначення таких заходів. Такий звіт повинен надаватись у формі та у порядку, встановленому компетентним органом.

СЕКЦІЯ 2

Управління

ORO.GEN.200 Система управління

- (a) Експлуатант повинен створити, впровадити та підтримувати систему управління, яка включає:
 - (1) чітко визначені межі відповідальності та підзвітності у структурі експлуатанта, у тому числі пряму підзвітність щодо питань безпеки підзвітного керівника;
 - (2) опис загальної політики та принципів експлуатанта щодо безпеки, які позначаються як політика безпеки;
 - (3) визначення загроз авіаційній безпеці з подальшим визначенням дій експлуатанта, оцінювання таких загроз та управління пов'язаними ризиками, у тому числі вжиття заходів для зниження ризику та

перевірки їх ефективності;

- (4) підтримання підготовки та компетенції персоналу для виконання завдань;
 - (5) документацію щодо всіх ключових процесів системи управління, у тому числі щодо процесів ознайомлення персоналу з його обов'язками, та процедуру внесення змін до такої документації;
 - (6) функцію моніторингу відповідності експлуатанта релевантним вимогам. Моніторинг відповідності повинен включати систему зворотного зв'язку стосовно недоліків з підзвітним керівником з метою ефективного впровадження коригувальних дій, у разі необхідності; та
 - (7) будь-які додаткові вимоги, які передбачені у відповідних підчастинах цього додатка або інших застосовних додатків.
- (b) Система управління повинна відповідати розміру експлуатанта, характеру та складності його діяльності, з урахуванням загроз та пов'язаних із ними ризиків у таких видах діяльності.

▼M4

ORO.GEN.205 Договірна діяльність

▼M14

- (a) При укладанні договорів або придбанні будь-яких послуг чи продуктів як частини своєї діяльності експлуатант повинен забезпечити, щоб:
- (1) послуги і продукти, що є предметами таких договорів чи придбання, відповідали застосовним вимогам;
 - (2) будь-які загрози для авіаційної безпеки, пов'язані з послугами і продуктами, що є предметами таких договорів чи придбання, були враховані системою управління експлуатанта.

▼M4

- (b) Якщо сертифікований експлуатант або володілець дозволу SPO укладає договір щодо здійснення будь-якої частини своєї діяльності з організацією, яка не сертифікована відповідно до цієї частини для здійснення такої діяльності, така організація, залучена на договірних засадах, повинна працювати за схваленням експлуатанта. Організація, залучена на договірних засадах, повинна забезпечити компетентному органу доступ до організації, залученої на договірних засадах, для визначення постійної відповідності застосовним вимогам.

▼B

ORO.GEN.210 Вимоги до персоналу

- (a) Експлуатант повинен призначити підзвітного керівника, на якого покладаються повноваження щодо забезпечення фінансування і здійснення діяльності відповідно до застосовних вимог. Підзвітний керівник повинен відповідати за забезпечення створення та підтримання ефективної системи управління.
- (b) Експлуатант повинен призначити особу або групу осіб, які мають гарантувати забезпечення експлуатантом підтримання відповідності застосовним вимогам. Такі особи повинні нести кінцеву відповідальність перед підзвітним керівником.
- (c) Експлуатант повинен мати достатню кількість кваліфікованого персоналу для виконання запланованих завдань та діяльності відповідно до застосовних вимог.
- (d) Експлуатант повинен підтримувати відповідні записи щодо досвіду, кваліфікації та підготовки персоналу для підтвердження відповідності пункту (c).
- (e) Експлуатант повинен гарантувати, що весь персонал знає правила та процедури, пов'язані з виконанням його обов'язків.

ORO.GEN.215 Вимоги до об'єктів та обладнання

Експлуатант повинен мати об'єкти та обладнання, що дають змогу виконувати та здійснювати управління всіма запланованими завданнями та діяльністю відповідно до застосовних вимог.

ORO.GEN.220 Ведення записів

- (a) Експлуатант повинен створити систему ведення записів, яка дає змогу належним чином зберігати і надійно відстежувати всі види діяльності та повинна охоплювати усі складові, зазначені в ORO.GEN.200.
- (b) Формат записів повинен бути зазначений у процедурах експлуатанта.
- (c) Записи повинні зберігатися у такий спосіб, який забезпечує захист інформації від пошкодження, зміни та крадіжки.

▼ M14

СЕКЦІЯ 3

Додаткові організаційні вимоги

ORO.GEN.310 Використання повітряних суден, перелічених у АОС для некомерційної експлуатації та спеціалізованої експлуатації

- (a) Повітряні судна, перелічені у АОС експлуатанта, можуть залишатися у АОС, якщо вони експлуатуються у будь-якій з таких ситуацій:
 - (1) самим володільцем АОС для спеціалізованої експлуатації згідно з додатком VIII (Part-SPO);
 - (2) іншими експлуатантами для некомерційної експлуатації моторних ПС або для спеціалізованої експлуатації, здійснюваної згідно з додатком VI (Part-NCC), додатком VII (Part-NCO) або додатком VIII (Part-SPO), за умови, що період безперервного використання ПС не перевищує 30 днів.
- (b) Якщо повітряне судно використовується згідно з пунктом (a)(2), володільць АОС, який надає ПС, та експлуатант, який використовує ПС, повинні встановити процедуру:
 - (1) з чітким визначенням того, який експлуатант відповідає за експлуатаційний контроль кожного польоту, та передавання експлуатаційного контролю між ними;
 - (2) з описом процедури передачі повітряного судна після його повернення володільцю АОС.

Така процедура повинна бути включена до керівництва з експлуатації кожного експлуатанта або до договору між володільцем АОС та експлуатантом, який використовує повітряне судно згідно з пунктом (a)(2). Володільць АОС повинен створити зразок такого договору. До ведення записів щодо таких договорів застосовується пункт ORO.GEN.220.

Володільць АОС та експлуатант, який використовує повітряне судно згідно з пунктом (a)(2), повинні забезпечити, щоб про таку процедуру був повідомлений відповідний персонал.

- (c) Володільць АОС повинен подати компетентному органу процедуру, зазначену в пункті (b), для попереднього затвердження.

Володільць АОС повинен узгодити з компетентним органом засоби та частоту надання йому інформації щодо передачі експлуатаційного контролю згідно з пунктом ORO.GEN.130(c).

- (d) Підтримання льотної придатності повітряних суден, що їх використовують згідно з пунктом (a), повинна здійснювати організація, відповідальна за підтримання льотної придатності ПС, включених до АОС, відповідно до Регламенту (ЄС) № 1321/2014.
- (e) Володільць АОС, який надає повітряні судна згідно з пунктом (a), повинен:
 - (1) зазначити у своєму керівництві з експлуатації реєстраційні знаки ПС, що надаються, та тип експлуатації, що здійснюється такими ПС;
 - (2) у будь-який час бути поінформованим та вести записи щодо кожного експлуатанта, який має експлуатаційний контроль за ПС у будь-який момент до повернення ПС володільцю АОС;
 - (3) забезпечувати, щоб його заходи виявлення загроз, оцінювання та зменшення ризику охоплювали всі види експлуатації таких повітряних суден.
- (f) Що стосується експлуатації відповідно до додатка VI (Part-NCC) і додатка VIII (Part-SPO), експлуатант, який використовує повітряне судно згідно з пунктом (a), повинен забезпечити:
 - (1) щоб кожен політ, здійснений під його експлуатаційним контролем, був зареєстрований у системі технічного журналу ПС;

(2) відсутність будь-яких змін у системах чи конфігурації ПС;

▼M15

(3) повідомлення організації, згаданої у пункті (d), про будь-які дефекти чи технічні несправності, виявлені під час перебування повітряного судна під його експлуатаційним контролем;

▼M14

(4) надання володільцю АОС копії будь-якого повідомлення про подію, яке стосується польотів, здійснених на ПС, укомплектованих згідно з Регламентом (ЄС) № 376/2014 та Імплементативним регламентом Комісії (ЄС) № 2015/1018 (¹⁴).

▼B

ПІДЧАСТИНА АОС

СЕРТИФІКАЦІЯ ЕКСПЛУАТАНТА

ORO.AOC.100 Заявка на отримання сертифіката експлуатанта

(a) Без обмеження Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1008/2008 (¹⁵), до початку виконання комерційних повітряних ►M4 перевезень ◀ експлуатант повинен подати заявку і отримати сертифікат експлуатанта (АОС), виданий компетентним органом.

▼M4

(b) Експлуатант повинен надати компетентному органу таку інформацію:

- (1) офіційне та комерційне найменування, адресу та поштову адресу заявника;
 - (2) опис запропонованих видів експлуатації, у тому числі типи та кількість ПС, які будуть експлуатуватися;
 - (3) опис системи управління, у тому числі організаційної структури;
 - (4) ПІБ підзвітного керівника;
 - (5) ПІБ осіб, призначених відповідно до положень ORO.AOC.135(a), разом з інформацією про їхні кваліфікацію та досвід;
 - (6) копію керівництва з експлуатації, яка вимагається положеннями ORO.MLR.100;
 - (7) заяву про те, що вся документація, яка була надіслана до компетентного органу, була перевірена заявником, та у ній не виявлено жодної невідповідності застосовним вимогам.
- (c) Заявники повинні надати компетентному органу підтвердження того, що:

▼M6

(1) вони відповідають усім застосовним вимогам додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, цього додатка (Part-ORO), додатка IV (Part-CAT) і додатка V (Part-SPA) до цього Регламенту та додатка I (частини 26) до Регламенту (ЄС) № 2015/640 (¹⁶);

▼M7

(2) усі ПС, що експлуатуються, мають сертифікат льотної придатності (CofA), виданий відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012, або перебувають у сухому лізингу відповідно до ORO.AOC.110 (d); та

▼M4

(3) їхня організаційна структура та управління відповідають та належним чином задовольняють масштаб та обсяг експлуатації.

▼B

ORO.AOC.105 Експлуатаційні специфікації та привілеї володільця АОС

Привілеї експлуатанта, у тому числі надані згідно з додатком V (Part-SPA), повинні бути зазначені в експлуатаційних специфікаціях сертифіката.

ORO.AOC.110 Договір лізингу

Будь-який лізинг

- (a) Без обмеження Регламенту (ЄС) № 1008/2008, будь-який договір лізингу стосовно ПС, що його буде використовувати експлуатант, сертифікований відповідно до цієї частини, підлягає попередньому схваленню компетентним органом.

▼M7

- (b) Експлуатант, сертифікований відповідно до цієї частини, не повинен брати в лізинг ПС, внесені до переліку експлуатантів, які підпадають під дію експлуатаційних обмежень, зареєстрованих у державі, усі експлуатанти під наглядом якої підпадають під дію заборони на експлуатацію, або у експлуатанта, який підпадає під дію заборони на експлуатацію згідно з Регламентом (ЄС) № 2111/2005.

▼M14

Мокрий лізинг

- (c) Заявник на схвалення мокрого лізингу ПС в експлуатанта третьої країни повинен надати компетентному органу підтвердження того, що:
- (1) експлуатант третьої країни є володільцем чинного АОС, виданого згідно з додатком 6 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;
 - (2) стандарти безпеки експлуатанта третьої країни щодо підтримання льотної придатності та повітряних перевезень є еквівалентними застосовним вимогам, установленим Регламентом (ЄС) № 1321/2014 і цим Регламентом;
 - (3) ПС має стандартний CoFA, виданий згідно з додатком 8 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

▼M7

Сухий лізинг

- (d) Заявник на схвалення сухого лізингу ПС, зареєстрованого в третій країні, повинен надати компетентному органу підтвердження того, що:
- (1) було виявлено експлуатаційну потребу, яку не може бути задоволено шляхом оренди ПС, зареєстрованого в ЄС;
 - (2) тривалість сухого лізингу не перевищуватиме семи місяців протягом будь-яких 12 послідовних місяців;
 - (3) забезпечується дотримання застосовних вимог Регламенту (ЄС) № 1321/2014; та
 - (4) ПС обладнане відповідно до регламентів ЄС щодо повітряних перевезень.

▼B

Надання в сухий лізинг

- (e) Експлуатант, сертифікований відповідно до цієї частини, який має намір надати у сухий лізинг одне зі своїх ПС, повинен заздалегідь отримати схвалення компетентного органу. Заявка на схвалення повинна супроводжуватися копіями угоди запланованого лізингу або описом умов лізингу, окрім фінансових домовленостей, та всією іншою релевантною документацією.

Надання в мокрий лізинг

- (f) Перед наданням ПС у мокрий лізинг експлуатант, сертифікований відповідно до цієї частини, повинен повідомити компетентний орган.

ORO.AOC.115 Угоди про спільне використання кодів

- (a) Без обмеження застосовних вимог ЄС щодо безпеки до експлуатантів та ПС третьої країни, експлуатант, сертифікований відповідно до цієї частини, може укласти угоду про спільне використання кодів з експлуатантом третьої країни тільки після:
- (1) підтвердження того, що експлуатант третьої країни відповідає застосовним стандартам ІКАО; та

- (2) надання компетентному органу документально підтвердженої інформації, що дасть змогу такому органу дотримуватись положень ARO.OPS.105.
- (b) При виконанні умов угоди про спільне використання кодів експлуатант повинен здійснювати моніторинг та регулярне оцінювання постійної відповідності експлуатанта третьої країни застосовним стандартам ІКАО.
- (c) Експлуатант, сертифікований відповідно до цієї частини, не повинен продавати і випускати квитки на рейси, що виконуються експлуатантом третьої країни, якщо експлуатант третьої країни підпадає під дію заборони на експлуатацію згідно з Регламентом (ЄС) № 2111/2005 або не відповідає застосовним стандартам ІКАО.

ORO.AOC.120 Схвалення надання підготовки та видачі атестацій кабінному екіпажу

- (a) Експлуатант, який має намір надавати курс підготовки відповідно до вимог додатка V (Part-CC) до ►M4 Регламенту (ЄС) № 1178/2011 ◀ , повинен подати заявку і отримати відповідне схвалення компетентного органу. Для цього заявник повинен підтвердити відповідність вимогам до проведення та змісту курсів підготовки, які встановлені у CC.TRA.215 та CC TRA 220 зазначеного додатка та надати компетентному органу інформацію про:
 - (1) дату запланованого початку діяльності;
 - (2) персональні дані та кваліфікацію інструкторів, яка відповідає елементам підготовки;
 - (3) найменування та адреси тренувальних майданчиків, на яких проводитиметься підготовка;
 - (4) опис об'єктів, обладнання, методів підготовки, керівництв та типових пристроїв, що будуть використовуватися, та
 - (5) навчальні та пов'язані програми для курсу підготовки.
- (b) Якщо держава-член ухвалює рішення, відповідно до ARA.CC.200 додатка VI (Part-ARA) до ►M4 Регламенту (ЄС) № 1178/2011 ◀ , про те, що експлуатанту може бути надано схвалення на видачу атестацій кабінному екіпажу, заявник повинен, на додаток до пункту (a):
 - (1) надати компетентному органу підтвердження того, що:
 - (i) організація спроможна та підзвітна для виконання цього завдання,
 - (ii) персонал, який проводить екзаменування, має відповідну кваліфікацію та не має конфлікту інтересів; та
 - (2) забезпечити процедури та встановлені умови для:
 - (i) проведення екзаменування відповідно до вимог CC.TRA.220;
 - (ii) видачі атестацій кабінному екіпажу; та
 - (iii) надання компетентному органу всієї релевантної інформації та документації, яка стосується атестацій, що будуть видані, та їхніх володільців, з метою ведення записів, нагляду і життя таким органом заходів правозастосування.
- (c) Схвалення, згадані у пунктах (a) і (b), повинні бути зазначені в експлуатаційних специфікаціях.

▼M14

ORO.AOC.125 Некомерційна експлуатація повітряного судна володільцем АОС, яка зазначається в АОС

- (a) Володільць АОС може здійснювати некомерційну експлуатацію згідно з додатком VI (Part-NCC) або додатком VII (Part-NCO) повітряного судна, зазначене в експлуатаційних специфікаціях його АОС або у його керівництві з експлуатації за умови, що володільць АОС детально описує таку експлуатацію у своєму керівництві з експлуатації із зазначенням таких деталей:
 - (1) застосовних вимог;
 - (2) опису будь-яких відмінностей між експлуатаційними процедурами, що їх використовують при здійсненні експлуатації CAT та некомерційної експлуатації;

- (3) засобів забезпечення повного ознайомлення персоналу, залученого до експлуатації, з пов'язаними процедурами.
- (b) Володілець АОС повинен відповідати вимогам:
- (1) додатка VIII (Part-SPO) при здійсненні контрольних польотів після технічного обслуговування на моторних повітряних суднах складної конструкції;
- (2) додатка VII (Part-NCO) при здійсненні контрольних польотів після технічного обслуговування на моторних повітряних суднах іншої ніж складної конструкції.
- (c) Володілець АОС, який здійснює експлуатацію, зазначену в пунктах (a) і (b), не зобов'язаний подавати декларацію відповідно до цього додатка.
- (d) Володілець АОС повинен зазначити тип польоту, як зазначено у його керівництві з експлуатації, у документах, які стосуються польоту (експлуатаційний план польоту, завантажувальна відомість та інші еквівалентні документи).

▼ M7

ORO.AOC.130 Моніторинг польотних даних — літаки

- (a) Для літаків з максимальною сертифікованою злітною масою більше 27 000 кг експлуатант повинен створити і підтримувати систему моніторингу польотних даних, яка повинна бути інтегрована в систему управління.
- (b) Система моніторингу польотних даних повинна бути некаральною та включати належні гарантії захисту джерел даних.

▼ B

ORO.AOC.135 Вимоги до персоналу

▼ M14

- (a) Згідно з пунктом ORO.GEN.210(b), експлуатант повинен призначити осіб, які є відповідальними за управління та нагляд за такими напрямками:
- (1) льотна експлуатація;
- (2) підготовка членів екіпажу;
- (3) наземна експлуатація;
- (4) підтримання льотної придатності або управління постійною льотною придатністю відповідно до Регламенту (ЄС) № 1321/2014, залежно від випадку.

▼ B

(b) *Відповідність та компетентність персоналу*

- (1) Експлуатант повинен залучити достатню кількість персоналу для запланованої льотної та наземної експлуатації
- (2) Весь персонал, призначений або безпосередньо залучений до льотної та наземної експлуатації, повинен:
- (i) мати належну підготовку;
- (ii) продемонструвати свої можливості у виконанні покладених на нього обов'язків; та
- (iii) знати свої обов'язки і зв'язок таких обов'язків з експлуатацією в цілому.

(c) *Нагляд за персоналом*

- (1) Експлуатант повинен призначити певну кількість наглядового персоналу, враховуючи структуру організації експлуатанта та чисельність залученого персоналу.
- (2) Обов'язки та зобов'язання такого наглядового персоналу повинні бути визначені, та будь-які інші необхідні домовленості повинні бути укладені для гарантування того, що персонал може виконувати свої наглядові обов'язки

- (3) Нагляд за членами екіпажу та персоналом, залученим до експлуатації, повинні здійснювати особи, що мають достатній досвід та практичні навички для забезпечення дотримання вимог стандартів, які зазначені у керівництві з експлуатації.

ORO.AOC.140 Вимоги до приміщень та обладнання

Відповідно до пункту ORO.GEN.215, експлуатант повинен:

- (a) використовувати відповідні наземні приміщення та обладнання для забезпечення безпечного управління його рейсами;
- (b) організувати експлуатаційні засоби підтримки на основній експлуатаційній базі, які відповідають місцю та типу експлуатації; та
- (c) забезпечити достатню площу доступного робочого простору на кожній експлуатаційній базі для персоналу, ді якого можуть вплинути на безпеку льотної експлуатації. Слід звернути увагу на потреби наземного персоналу, персоналу, що здійснює експлуатаційний контроль, відповідає за зберігання і відображення основних записів та планує польоти екіпажів.

ORO.AOC.150 Вимоги до документації

- (a) Експлуатант повинен вжити заходів для розроблення керівництв і будь-якої іншої необхідної документації та відповідних змін.
- (b) Експлуатант повинен мати змогу невідкладно поширювати експлуатаційні інструкції та іншу інформацію.

▼ M1

ПІДЧАСТИНА DEC

ДЕКЛАРАЦІЯ

ORO.DEC.100 Декларація

▼ M4

Експлуатант моторних ПС складної конструкції, використовуваних для некомерційної експлуатації або некомерційної спеціалізованої експлуатації та комерційної спеціалізованої експлуатації, повинен:

▼ M1

- (a) надати компетентному органу всю релевантну інформацію до початку експлуатації, використовуючи форму, наведену у доповненні I до цього додатка;
- (b) повідомити компетентному органу перелік альтернативних методів відповідності, які він використовує;
- (c) підтримувати відповідність застосовним вимогам та інформації, зазначеній у декларації;
- (d) невідкладно інформувати компетентний орган про будь-які зміни у його декларації або у методах відповідності, які він використовує, шляхом подання скорегованої декларації, використовуючи для цього форму, наведену в доповненні I до цього додатка; та
- (e) інформувати компетентний орган у разі припинення експлуатації.

▼ M4

ПІДЧАСТИНА SPO

КОМЕРЦІЙНА СПЕЦІАЛІЗОВАНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

ORO.SPO.100 Загальні вимоги до комерційного спеціалізованого експлуатанта

- (a) Комерційний спеціалізований експлуатант повинен відповідати, окрім вимог пункту ORO.DEC.100, вимогам пунктів ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 та ORO.AOC.150.
- (b) Повітряні судна повинні мати сертифікат льотної придатності (CofA) згідно з Регламентом (ЄС) № 748/2012 або перебувати у сухому лізингу згідно з пунктом (c).

▼ M14

- (c) Комерційний спеціалізований експлуатант повинен отримати попереднє схвалення компетентного органу та відповідати таким умовам:
 - (1) якщо ПС узято в оренду з екіпажем у експлуатанта третьої країни:
 - (i) стандарти безпеки експлуатанта третьої країни щодо підтримання льотної придатності та льотної експлуатації еквівалентні діючим вимогам, встановленим Регламентом (ЄС) № 1321/2014 (¹⁷) та цим Регламентом;
 - (ii) ПС експлуатанта третьої країни має стандартний CoFA, виданий відповідно до додатка 8 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;
 - (iii) тривалість оренди з екіпажем не перевищує семи місяців протягом будь-яких послідовних 12 місяців;
 - (2) якщо ПС, зареєстроване у третій країні, узято в оренду без екіпажу:
 - (i) було виявлено експлуатаційну потребу, яку не може бути задоволено шляхом оренди ПС, зареєстрованого в Союзі;
 - (ii) тривалість оренди ПС без екіпажу не перевищує семи місяців протягом послідовних 12 місяців;
 - (iii) стандарти безпеки ПС третьої країни щодо підтримання льотної придатності є еквівалентними застосовним вимогам, установленим Регламентом (ЄС) № 1321/2014;
 - (iv) повітряне судно обладнане відповідно до вимог додатка VIII (Part-SPO).

▼M4

ORO.SPO.110 Дозвіл на комерційну спеціалізовану експлуатацію з високим ступенем ризику

- (a) Комерційний спеціалізований експлуатант повинен подати заяву та отримати дозвіл компетентного органу експлуатанта до початку здійснення комерційної спеціалізованої експлуатації з високим ступенем ризику:
 - (1) яка здійснюється над територією, на якій безпека третіх сторін на землі може бути під загрозою у разі виникнення аварійної ситуації, або
 - (2) яка, як визначено компетентним органом місцевості, на якій здійснюється експлуатація, у зв'язку з її специфічним характером та довкіллям місцевості, у якій вона здійснюється, становить високий ризик, зокрема для третіх сторін на землі.
- (b) Експлуатант повинен надати компетентному органу таку інформацію:
 - (1) офіційне та комерційне найменування, адресу та поштову адресу заявника;
 - (2) опис системи управління, у тому числі організаційної структури;
 - (3) опис запропонованих видів експлуатації, у тому числі типи та кількість ПС, які будуть експлуатуватися;
 - (4) документацію щодо оцінювання ризику і відповідні стандартні експлуатаційні процедури, які вимагаються пунктом SPO.OP.230;
 - (5) заяву про те, що вся документація, яка була надіслана до компетентного органу, була перевірена експлуатантом, та у ній не виявлено жодної невідповідності застосовним вимогам.
- (c) Подання заявки на отримання дозволу або внесення до нього змін повинне здійснюватися у формі та у спосіб, встановлений компетентним органом з урахуванням застосовних вимог Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил.

ORO.SPO.115 Зміни

- (a) Попереднього схвалення компетентного органу потребує будь-яка зміна, яка впливає на сферу застосування дозволу або дозволу експлуатацію. У разі внесення будь-якої зміни, яка не охоплена початковим оцінюванням ризику, до компетентного органу повинні бути подані змінені оцінювання ризику і стандартні експлуатаційні процедури (СОП).

- (b) Заявка на схвалення зміни повинна бути подана до впровадження будь-яких змін для того, щоб компетентний орган мав змогу перевірити відповідність Регламенту (ЄС) № 216/2008 і його імплементаційним правилам та за потреби внести зміни до дозволу. Експлуатант повинен надати компетентному органу всю релевантну документацію.
- (c) Зміна повинна бути здійснена тільки після отримання офіційного схвалення компетентним органом відповідно до ARO.OPS.150.
- (d) Експлуатант повинен діяти на умовах, встановлених компетентним органом під час таких змін, якщо застосовно.

ORO.SPO.120 Продовжений термін дії

- (a) Експлуатант, який має дозвіл на спеціалізовану експлуатацію, повинен відповідати межах і привілеям, визначеним у дозволі.
- (b) Дозвіл експлуатанта залишається дійсним за таких умов:
 - (1) експлуатант продовжує відповідати релевантним вимогам Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил, з урахуванням положень, пов'язаних із опрацюванням недоліків, зазначених у ORO.GEN.150;
 - (2) компетентному органу надається доступ до експлуатанта, як визначено у пункті ORO.GEN.140, для визначення безперервної відповідності релевантним вимогам Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил; та
 - (3) дозвіл не був повернений чи анульований.
- (b) Після анулювання або повернення експлуатантом дозвіл повинен бути негайно повернений компетентному органу.

▼ В

ПІДЧАСТИНА MLR

КЕРІВНИЦТВА, ЖУРНАЛИ І ЗАПИСИ

ORO.MLR.100 Керівництво з експлуатації — загальні положення

- (a) Експлуатант повинен створити керівництво з експлуатації (ОМ), як визначено в пункті 8.b додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.

▼ М4

- (b) Зміст ОМ повинен відображати вимоги, визначені у цьому додатку, додатку IV (Part-CAT), додатку V (Part-SPA), додатку VI (Part-NCC) та додатку VIII (Part-SPO), залежно від застосовного випадку, та не повинен суперечити умовам експлуатаційних специфікацій до сертифіката експлуатанта (АОС), дозволу SPO або декларації та переліку спеціальних схвалень, якщо застосовується.

▼ В

- (c) ОМ може бути видане окремими частинами.
- (d) Весь експлуатаційний персонал повинен мати вільний доступ до розділів ОМ, які стосуються виконання обов'язків такого персоналу.
- (e) ОМ повинне підтримуватися в актуальному стані. Весь персонал повинен бути поінформований про внесені до нього зміни, які стосуються виконання обов'язків такого персоналу.
- (f) Кожний член екіпажу повинен мати персональну копію відповідних секцій ОМ, які стосуються його обов'язків. Кожний володільць ОМ або відповідних його частин відповідає за підтримку своєї копії в актуальному стані згідно з останніми змінами та виправленнями, які надає експлуатант.
- (g) Для володільців АОС:
 - (1) у разі внесення змін, які потребують повідомлення відповідно до ORO.GEN.115(b) та ORO.GEN.130(c), експлуатант повинен надати компетентному органу запропоновані зміни до дати набуття ними чинності; та

- (2) у разі внесення змін до процедур, пов'язаних із положеннями, які мають бути попередньо схвалені відповідно до ORO.GEN.130, схвалення повинне бути отримане до набуття чинності такими змінами.

▼M4

- (g1) У разі внесення будь-яких змін, пов'язаних зі схваленими стандартними експлуатаційними процедурами, володільці дозволів SPO повинні отримати попереднє схвалення до набуття чинності такими змінами.

▼B

- (h) Незважаючи на пункти (g) ►M4 та (g1) ◀, якщо в інтересах безпеки необхідні негайні зміни або виправлення, вони можуть бути опубліковані та застосовані негайно за умови подання заявки на отримання відповідного схвалення.
- (i) Експлуатант повинен впровадити всі зміни та виправлення, які вимагаються компетентним органом.
- (j) Експлуатант повинен забезпечити, щоб інформація, яка міститься у схвалених документах та будь-яких його змінах, була належним чином відображена у OM. Це не повинно завадити експлуатанту публікувати у OM більш консервативні дані та процедури.
- (k) Експлуатант повинен забезпечити, щоб весь персонал міг розуміти мову, якою викладено ті частини OM, які стосуються його обов'язків та зобов'язань. Зміст OM повинен надаватися у формі, яка не викликає труднощів у розумінні, та враховувати принципи людського фактора.

ORO.MLR.101 Керівництво з експлуатації — структура для комерційної експлуатації

▼M13

Основна структура OM, за винятком експлуатації одномоторних гвинтових літаків з MOPSC 5 чи менше або одномоторних вертольотів іншої ніж складної конструкції з MOPSC 5 чи менше, які здійснюють зліт та посадку на одному аеродромі чи експлуатаційному майданчику за VFR у денний час, повинна бути такою:

▼B

- (a) Частина А: Загальні положення, які містять всю, не пов'язану з конкретними типами ПС, експлуатаційну політику, інструкції та процедури;
- (b) Частина В: Питання експлуатації ПС, що охоплюють усі пов'язані з конкретними типами ПС інструкції та процедури, з урахуванням відмінностей між типами/класами, модифікаціями або окремими ПС, які використовуються експлуатантом;
- (c) Частина С: Комерційна експлуатація повітряного транспорту, у тому числі інструкції та інформація стосовно маршруту, ролі, місцевості та аеродрому/експлуатаційного майданчика;
- (d) Частина D: Підготовка, у тому числі всі інструкції з підготовки персоналу, які вимагаються для забезпечення безпечної експлуатації.

ORO.MLR.105 Перелік мінімального обладнання

▼M5

- (a) Перелік мінімального обладнання (MEL) повинен бути запроваджений відповідно до положень пункту 8.а.3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008 на основі відповідного головного переліку мінімального обладнання (MMEL), як визначено у даних, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012. Якщо MMEL не був запроваджений як частина даних щодо експлуатаційної придатності, MEL може бути запроваджено відповідно до MMEL, прийнятого державою експлуатанта або реєстрації, залежно від обставин.

▼B

- (b) Компетентний орган повинен схвалити MEL та будь-які зміни до нього.
- (c) Експлуатант повинен внести відповідні зміни до MEL після будь-яких змін у MMEL протягом прийнятого строку.
- (d) Окрім переліку елементів, MEL повинен включати:

- (1) преамбулу, у тому числі вказівки та терміни та означення для льотного екіпажу і технічного персоналу, які використовують MEL;
- (2) статус ревізій MMEL, на якому базується MEL, а також статус ревізій MEL;
- (3) сферу застосування, обмеження та призначення MEL.
- (e) Експлуатант повинен:
 - (1) установити інтервали усунення несправності для кожного несправного приладу, предмета обладнання або функції, які перелічені у MEL. Інтервал усунення несправності в MEL не повинен бути менш обмежувальним, ніж відповідний інтервал усунення несправності у MMEL;
 - (2) створити ефективну програму усунення несправності;
 - (3) експлуатувати ПС після закінчення зазначеного у MEL інтервалу усунення несправності тільки у разі, якщо:
 - (i) дефект був усунений, або
 - (ii) інтервал усунення несправності було подовжено згідно з пунктом (f).
 - (f) За умови схвалення компетентним органом, експлуатант може використовувати процедуру одноразового подовження інтервалів усунення несправності категорій B, C і D, якщо:
 - (1) подовження інтервалу усунення несправності входить у межі MMEL для типу повітряного судна;
 - (2) максимальне подовження інтервалу усунення несправності дорівнює аналогічному інтервалу, зазначеному у MEL;
 - (3) подовження інтервалу усунення несправності не використовується як звичайний метод усунення несправності MEL та використовується тільки у разі, якщо події, що перебувають поза межами контролю експлуатанта, унеможливили усунення несправності;
 - (4) експлуатант встановлює опис визначених обов'язків та зобов'язань для управління подовженнями інтервалів;
 - (5) компетентному органу повідомляється про будь-яке подовження застосовного інтервалу усунення несправності; та
 - (6) встановлено план якнайшвидшого усунення несправності.
 - (g) Експлуатант повинен установити процедури експлуатації та технічного обслуговування, зазначені у MEL, з урахуванням експлуатаційних та технічних процедур, зазначених у MMEL. Такі процедури повинні бути складовою частиною керівництва експлуатанта або MEL.
 - (h) Експлуатант повинен змінити процедури експлуатації та технічного обслуговування, зазначені у MEL, після внесення будь-якої застосовної зміни до процедур експлуатації та технічного обслуговування, зазначених у MMEL.
 - (i) Якщо інше не зазначено у MEL, експлуатант повинен заповнити:
 - (1) експлуатаційні процедури, зазначені у MEL, при плануванні та/або експлуатації з несправними переліченими елементами; та
 - (2) процедури технічного обслуговування, зазначені у MEL, перед початком експлуатації з несправними переліченими елементами.
 - (j) За умови спеціального схвалення компетентним органом кожного конкретного випадку, експлуатант може експлуатувати ПС з несправними приладами, елементами обладнання або функціями, що не входять до обмежень MEL, але не виходять за межі обмежень MMEL, якщо:

▼M2

- (1) відповідні прилади, елементи обладнання або функції не виходять за межі MMEL, як визначено в пункті (a);

▼B

- (2) схвалення не використовується як звичайний метод здійснення експлуатації поза межами обмежень схваленого MEL і використовується тільки у разі, якщо події, що перебувають поза межами контролю експлуатанта, унеможливили відповідність MEL;
- (3) експлуатант встановлює опис визначених обов'язків та зобов'язань для управління експлуатацією ПС у разі такого схвалення; та
- (4) встановлюється план усунення несправності несправних приладів, елементів обладнання чи функцій або якнайшвидшого повернення до експлуатації ПС за обмеженнями до MEL.

ORO.MLR.110 Журнал польоту

Дані щодо ПС, його екіпажу та кожного польоту повинні зберігатися щодо кожного рейсу або серії рейсів у формі журналу польоту або його еквіваленту.

ORO.MLR.115 Ведення записів

▼ M4

- (a) Такі записи повинні зберігатися не менше ніж 5 років:
 - (1) для операторів CAT — записи щодо діяльності, зазначені у ORO.GEN.200;
 - (2) для задекларованих експлуатантів — копія декларації експлуатанта, деталі отриманих схвалень та OM;
 - (3) для володільців дозволів SPO, окрім пункту (a)(2), — записи стосовно оцінювання ризику відповідно до SPO.OP.230 та пов'язані стандартні експлуатаційні процедури.

▼ B

- (b) Така інформація, що використовується для підготовки і виконання польотів та відповідних звітів, повинна зберігатися протягом трьох місяців:
 - (1) експлуатаційний план польоту (OFP), якщо застосовується;
 - (2) повідомлення для пілотів стосовно конкретного маршруту (NOTAM) та документація щодо інструктажів служби аеронавігаційної інформації (CAI), якщо відредагована експлуатантом;
 - (3) документація щодо маси та балансу;
 - (4) повідомлення про спеціальні вантажі, у тому числі письмова інформація командира повітряного судна про небезпечні вантажі ► M4 , якщо застосовується ◀ ;
 - (5) журнал польоту або його еквівалент, та
 - (6) польотні звіти для запиту деталей будь-якої події або випадку, про які командир ПС вважає необхідним повідомити або задокументувати їх;
- (c) Персональні записи повинні зберігатися протягом зазначених нижче строків:

Свідцтво льотного екіпажу та атестація кабінного екіпажу	Доки член екіпажу використовує свої привілеї, надані свідцвом або атестацією для експлуатанта повітряного судна
Підготовка члена екіпажу, перевірка та кваліфікація	3 роки
Записи про недавній досвід члена екіпажу	15 місяців
Компетенція члена екіпажу стосовно маршруту та аеродрому/завдання та місцевості, якщо доречно	3 роки
Підготовка з перевезення небезпечних вантажів, якщо доречно	3 роки

Підготовка/кваліфікаційні записи іншого персоналу, для якого програма підготовки є необхідною	Останні 2 записи щодо підготовки
---	----------------------------------

- (d) Експлуатант повинен:
- (1) підтримувати записи щодо всіх підготовок, перевірок та кваліфікацій кожного з членів екіпажу, як визначено у Part-ORO; та
 - (2) забезпечувати доступність таких записів за вимогою для відповідних членів екіпажу.
- (e) Експлуатант повинен зберігати інформацію, яка використовується для підготовки і виконання польотів, та записи про підготовку персоналу, навіть якщо експлуатант припиняє експлуатувати ПС чи бути працедавцем члена екіпажу, протягом строків, визначених у пункті (c).
- (f) Якщо член екіпажу стає членом екіпажу іншого експлуатанта, експлуатант повинен забезпечити доступність записів стосовно члена екіпажу новому експлуатанту, протягом строків, визначених у пункті (c).

ПІДЧАСТИНА SEC

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

▼M15

ORO.SEC.100 *Авіаційна безпека кабіни льотного екіпажу — літаки*

- (a) У літаку, обладнаному захищеними дверима до кабіни льотного екіпажу, такі двері повинні забезпечувати можливість замикання, та повинно бути забезпечено засоби, за допомогою яких кабінний екіпаж повідомлятиме льотний екіпаж у разі підозрілої діяльності або порушення авіаційної безпеки у кабіні.
- (b) Усі пасажирські літаки, які здійснюють комерційні перевезення пасажирів, повинні бути обладнані схваленими захищеними дверима до кабіни льотного екіпажу, що забезпечують можливість замикання та відмикання з робочого місця кожного пілота та сконструйовані відповідно до застосовних вимог льотної придатності, якщо такі літаки належать до будь-якої з таких категорій:
- (1) літаки, МСЗМ яких перевищує 54 500 кг;
 - (2) літаки, МСЗМ яких перевищує 45 500 кг, з MOPSC більше ніж 19; або
 - (3) літаки з MOPSC більше ніж 60.
- (c) На всіх літаках, які обладнані захищеними дверима до кабіни льотного екіпажу відповідно до пункту (b):
- (1) такі двері повинні бути закриті перед запуском двигуна для зльоту та замкнені, якщо це вимагається відповідно до процедур з авіаційної безпеки або за рішенням командира повітряного судна, поки двигун не буде вимкнено після посадки, окрім випадків, коли вважається необхідним доступ до кабіни льотного екіпажу або можливість виходу з неї уповноважених осіб відповідно до національних програм з безпеки цивільної авіації;
 - (2) повинні бути забезпечені засоби моніторингу з робочого місця кожного пілота всієї зони дверей ззовні кабіни льотного екіпажу для можливості розпізнавання осіб, які запитують вхід, та для виявлення підозрілої поведінки або потенційної загрози.

▼M4

ORO.SEC.105 *Авіаційна безпека кабіни льотного екіпажу — вертольоти*

▼B

Якщо вони встановлені, двері кабіни льотного екіпажу у вертольоті, який експлуатується з метою перевезення пасажирів, повинні забезпечувати можливість їх замикання зсередини кабіни льотного екіпажу для запобігання несанкціонованому доступу.

ПІДЧАСТИНА FC

ЛЬОТНИЙ ЕКІПАЖ

▼ M4

ORO.FC.005 Сфера застосування

Ця підчастина встановлює вимоги для експлуатанта стосовно підготовки, досвіду і кваліфікації льотного екіпажу та включає:

- (а) СЕКЦІЮ 1, яка визначає загальні вимоги, застосовні як до некомерційної експлуатації моторних повітряних суден складної конструкції, так і до будь-якої комерційної експлуатації:

▼ M13

- (b) СЕКЦІЮ 2, яка визначає додаткові вимоги, застосовні до комерційної експлуатації повітряного транспорту, за винятком комерційної експлуатації повітряного транспорту для перевезення пасажирів, здійснюваної за VFR у денний час, яка починається і закінчується на тому самому аеродромі чи експлуатаційному майданчику у межах локальної зони, визначеної компетентним органом:

- (1) однодвигуновими гвинтовими літаками з МСЗМ 5 700 кг чи менше та MOPSC 5 чи менше; або
- (2) моторними вертольотами іншої ніж складної конструкції, обладнаними одним двигуном, з MOPSC 5 чи менше;

▼ M4

- (c) СЕКЦІЮ 3, яка визначає додаткові вимоги до комерційної спеціалізованої експлуатації та для експлуатації, зазначеної у b(1) та (2).

▼ M1

СЕКЦІЯ 1

Загальні вимоги

▼ B

ORO.FC.100 Склад льотного екіпажу

- (a) Склад льотного екіпажу та кількість членів льотного екіпажу на визначених робочих місцях повинна бути не менше ніж мінімум, зазначений у керівництві з льотної експлуатації (AFM) або експлуатаційних обмежень, встановлених для ПС.
- (b) Льотний екіпаж повинен включати додаткових членів льотного екіпажу, якщо це вимагається типом експлуатації, та не повинен бути скорочений до меншої кількості, ніж зазначено в керівництві з експлуатації (OM).
- (c) Усі члени льотного екіпажу повинні мати свідоцтво та кваліфікаційні відмітки, видані або прийняті відповідно до Регламенту Комісії (ЄС) № 1178/2011 (¹⁸), що відповідають визначеним для них обов'язкам.
- (d) Член льотного екіпажу може бути звільнений від його/її обов'язків, пов'язаних із управлінням ПС, під час польоту іншим належно кваліфікованим членом льотного екіпажу.
- (e) Під час прийому на роботу членів льотного екіпажу, які працюють позаштатно або на основі часткової зайнятості, експлуатант повинен перевірити відповідність усім застосовним вимогам цієї підчастини та відповідних елементів додатка I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, у тому числі вимогам щодо недавнього досвіду, з урахуванням усіх послуг, наданих членом льотного екіпажу іншим експлуатантам, для визначення, зокрема:
 - (1) загальної кількості типів або модифікацій ПС, які він експлуатував; та
 - (2) відповідних обмежень польотного і робочого часу та вимог щодо відпочинку.

ORO.FC.105 Призначення командира повітряного судна

- (a) Згідно з 8.е додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, експлуатант повинен призначити одного пілота з льотного екіпажу, який кваліфікований як командир повітряного судна відповідно до додатка I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, ► M1 командиром повітряного судна або, для комерційної експлуатації повітряного транспорту — командиром. ◀

- (b) Експлуатант повинен призначати члена льотного екіпажу діяти як командир тільки за умови, що він/вона має:
- (1) мінімальний рівень досвіду, визначений у керівництві з експлуатації;
 - (2) відповідні знання маршруту або району польотів та аеродромів, включно з запасними аеродромами, обладнання та процедур, що застосовуються;
 - (3) у разі експлуатації багаточленним екіпажем — завершений курс підготовки командира експлуатанта у разі перенавчання другого пілота в командири.
- (c) ► **M4** У разі комерційної експлуатації літаків та вертольотів ◀ командир ПС або пілот, якому може бути делеговано виконання польоту, повинен мати початкову ознайомчу підготовку щодо маршруту або району польотів та аеродромів, обладнання та процедур, що застосовуються. Такі знання маршруту/району та аеродрому повинні підтримуватися шляхом виконання протягом 12-місячного періоду принаймні одного польоту маршрутом/районом або до аеродрому.

▼ M4

- (d) Пункт (c) не застосовується у разі:
- (1) залучення до комерційної експлуатації повітряного транспорту за VFR у денний час літаків з льотно-технічними характеристиками класу B; та

▼ M5

- (2) комерційної експлуатації для перевезення пасажирів, здійснюваної за VFR у денний час, яка починається і закінчується на тому самому аеродромі чи експлуатаційному майданчику у межах локальної зони, визначеної компетентним органом, моторних вертольотів іншої ніж складної конструкції, обладнаних одним двигуном, з MOPSC, що становить 5.

▼ B

ORO.FC.110 Бортінженер

Якщо конструкцією літака передбачене окреме робоче місце бортінженера, льотний екіпаж повинен включати одного члена екіпажу, який має відповідну кваліфікацію згідно з застосовними національними правилами.

ORO.FC.115 Підготовка з управління ресурсами екіпажу (CRM)

- (a) Перед початком експлуатації член льотного екіпажу повинен пройти підготовку з CRM, яка відповідає його/її функцій, як зазначено в керівництві з експлуатації.
- (b) Елементи підготовки з CRM повинні бути включені до підготовки типу або класу ПС і періодичної підготовки та до курсу підготовки командира.

ORO.FC.120 Перепідготовка експлуатанта

- (a) У разі експлуатації літаків або вертольотів, член льотного екіпажу повинен завершити курс перепідготовки експлуатанта перед початком виконання лінійних польотів без нагляду:
 - (1) у разі зміни ПС, для якого вимагається рейтинг нового типу або класу;
 - (2) у разі долучення до експлуатанта.
- (b) Курс перепідготовки експлуатанта повинен включати підготовку щодо обладнання, встановленого на ПС, відповідно до функцій членів льотного екіпажу.

ORO.FC.125 Підготовка щодо відмінностей та ознайомча підготовка

- (a) Члени льотного екіпажу повинні завершити підготовку щодо відмінностей та ознайомчу підготовку, якщо це вимагається додатком I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, та у разі зміни обладнання або процедур, що потребують додаткових знань типів або модифікацій, які наразі експлуатуються.
- (b) У OM повинні бути визначені випадки, у яких вимагається підготовка щодо відмінностей або ознайомча підготовка.

ORO.FC.130 Періодична підготовка та перевірка

- (a) Кожний член льотного екіпажу повинен завершити щорічну льотну та наземну періодичні підготовки відповідно до типу або модифікації ПС, які він/вона експлуатує, у тому числі підготовку на місцевості та підготовку щодо використання всього аварійного і рятувального обладнання, що перевозиться.
- (b) Кожний член льотного екіпажу повинен періодично проходити перевірку для підтвердження компетентності при виконанні процедур дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях.

ORO.FC.135 Кваліфікація пілота для здійснення експлуатації з будь-якого крісла пілота

Член льотного екіпажу, який може бути призначений до здійснення експлуатації з будь-якого крісла пілота, повинен завершити відповідну підготовку і перевірку, як зазначено в ОМ.

ORO.FC.140 Експлуатація більше ніж одного типу або модифікації

▼M2

- (a) Члени льотного екіпажу, які експлуатують більше ніж один тип або модифікацію ПС, повинні відповідати вимогам, встановленим у цій підчастині для кожного типу або модифікації, за винятком кредитів, що стосуються вимог до підготовки, перевірки та недавнього досвіду, визначених в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, установлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012, для застосованих типів або модифікацій.

▼B

- (b) Відповідні процедури та/або експлуатаційні обмеження повинні бути зазначені в ОМ для будь-якої експлуатації більше ніж одного типу або модифікації.

ORO.FC.145 Надання підготовки

- (a) Усі підготовки, що вимагаються у цій підчастині, повинні бути проведені:
 - (1) відповідно до програм та планів підготовки, встановлених експлуатантом в ОМ;
 - (2) належно кваліфікованим персоналом. У разі льотної підготовки і льотної підготовки на тренажері та перевірки персонал, що надає підготовку та проводить перевірки, повинен мати кваліфікацію відповідно до додатка I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011.

▼M2

- (b) При розробленні програм та планів підготовки експлуатант повинен включати відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012.

▼M4

- (c) Що стосується експлуатації CAT, програми підготовки та перевірок, у тому числі навчальні плани та використання тренажерів відтворення умов польоту (FSTD), повинні бути схвалені компетентним органом.

▼B

- (d) FSTD повинен відтворювати ПС, яке використовується експлуатантом, наскільки це можливо. Відмінності між FSTD та ПС повинні бути описані та зазначені під час інструктажу або підготовки, якщо застосовується.
- (e) Експлуатант повинен встановити систему для належного моніторингу змін до FSTD та забезпечити, щоб такі зміни не впливали на відповідність програм підготовки.

▼M1

СЕКЦІЯ 2

Додаткові вимоги до комерційної експлуатації повітряного транспорту

▼B

ORO.FC.200 Склад льотного екіпажу

- (a) У будь-якому складі льотного екіпажу не повинно бути більше ніж один член екіпажу з недостатнім досвідом.

- (b) Командир може делегувати виконання польоту іншому пілоту з відповідною кваліфікацією згідно з додатком I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, за умови дотримання вимог ORO.FC.105(b)(1), (b)(2) та (c).
- (c) Спеціальні вимоги до експлуатації літаків за правилами польотів за приладами (ППП) або вночі.
 - (1) Мінімальний склад льотного екіпажу повинен становити два пілоти для всіх турбогвинтових літаків з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) понад дев'ять та для всіх турбореактивних літаків.
 - (2) Літаки, окрім тих, на які поширюються вимоги пункту (c)(1), повинні експлуатуватися з мінімальним екіпажем у складі двох пілотів, якщо не виконуються вимоги ORO.FC.202 — у такому разі вони можуть експлуатуватися одним пілотом.
- (d) Спеціальні вимоги до експлуатації вертольотів.
 - (1) Для всіх видів експлуатації вертольотів з MOPSC понад 19 та для експлуатації за PPP вертольотів з MOPSC понад 9:
 - (i) мінімальний склад льотного екіпажу повинен становити два пілоти; та
 - (ii) командир повинен мати свідоцтво транспортного пілота (вертоліт) (ATPL (H)) з кваліфікаційною відміткою про допуск польоту за приладами, виданим відповідно до додатка I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011.
 - (2) Експлуатація, що не підпадає під дію пункту (d)(1), може здійснюватися одним пілотом за PPP або вночі, за умови дотримання вимог ORO.FC.202.

ORO.FC.A.201 Підміна членів льотного екіпажу в польоті

- (a) Командир може делегувати виконання польоту:
 - (1) іншому кваліфікованому командиру, або
 - (2) виключно для керування ПС вище ешелону польоту (FL) 200 — пілоту, який відповідає таким мінімальним кваліфікаціям:
 - (i) ATPL;
 - (ii) пройшов перепідготовку та перевірку, у тому числі рейтингову підготовку за типом відповідно до ORO.FC.220;
 - (iii) пройшов усі періодичні підготовки та перевірки відповідно до ORO.FC.230 і ORO.FC.240;
 - (iv) має компетенцію щодо маршруту/місцевості та аеродрому відповідно до ORO.FC.105.
- (b) Другий пілот може бути підмінений:
 - (1) іншим належно кваліфікованим пілотом;
 - (2) виключно для керування ПС вище ешелону польоту (FL) 200 — підмінним другим пілотом на крейсерському ешелоні, що відповідає таким мінімальним кваліфікаціям:
 - (i) має дійсне свідоцтво пілота комерційної авіації (CPL) з кваліфікаційною відміткою про допуск польоту за приладами;
 - (ii) пройшов перепідготовку та перевірку, у тому числі рейтингову підготовку за типом відповідно до ORO.FC.220, окрім вимог стосовно тренування зльоту та посадки;
 - (iii) пройшов періодичну підготовку та перевірку відповідно до ORO.FC.230, окрім вимог стосовно тренування зльоту та посадки.
- (c) Бортінженер може бути підмінений у польоті членом екіпажу, який має відповідну кваліфікацію відповідно до застосовних національних правил.

ORO.FC.202 Експлуатація, здійснювана одним пілотом за PPP або вночі

Щоб мати змогу виконувати польоти за PPP або вночі мінімальним складом льотного екіпажу з одного пілота, як передбачено пунктом ORO.FC.200(c)(2) та (d)(2), мають бути виконані такі умови:

- (a) Експлуатант повинен включити до ОМ програму передпідготовки та періодичної підготовки пілота, яка містить додаткові вимоги щодо експлуатації одним пілотом. Пілот повинен пройти підготовку за процедурами експлуатанта стосовно:
 - (1) управління двигуном і аварійними ситуаціями;
 - (2) використання нормального, нестандартного та аварійного контрольних переліків;
 - (3) комунікації зі службою управління повітряним рухом (УПР);
 - (4) процедур відправлення та заходження на посадку;
 - (5) управління автопілотом, якщо застосовується;
 - (6) використання спрощеної польотної документації;
 - (7) управління ресурсами однопілотного екіпажу.
- (b) Періодичні перевірки, які вимагаються пунктом ORO.FC.230, повинні бути виконані в ролі одного пілота на відповідному типі або класі ПС у середовищі, характерному для експлуатації.
- (c) Для експлуатації літака за ППП пілот повинен:
 - (1) мати мінімум 50 годин нальоту за ППП на відповідному типі або класі літака, з яких 10 годин у ролі командира; та
 - (2) виконати протягом попередніх 90 днів на відповідному типі або класі літака:
 - (i) п'ять польотів за ППП, у тому числі три заходження на посадку за приладами, у ролі одного пілота, або
 - (ii) перевірку заходження на посадку за приладами за ППП.
- (d) Для експлуатації літака у нічний час пілот повинен:
 - (1) мати мінімум 15 годин нальоту у нічний час, які можуть входити до 50 годин нальоту за ППП у пункті (c)(1); та
 - (2) виконати протягом попередніх 90 днів на відповідному типі або класі літака:
 - (i) три зльоти та посадки у нічний час у ролі одного пілота; або
 - (ii) перевірку зльоту та посадки у нічний час.
- (e) Для експлуатації вертольота за ППП пілот повинен:
 - (1) мати 25 годин загальної тривалості польотів за ППП у відповідному експлуатаційному середовищі; та
 - (2) мати 25 годин льотного досвіду в ролі одного пілота на конкретному типі вертольота, схваленому для однопілотної експлуатації за ППП, з яких 10 годин польоту можуть бути виконані під наглядом, у тому числі п'ять секторів лінійних польотів за ППП, виконаних під наглядом з використанням однопілотних процедур; та
 - (3) виконати протягом попередніх 90 днів:
 - (i) п'ять польотів за ППП у ролі одного пілота, у тому числі три заходження на посадку за приладами, виконаних на схваленому для таких цілей вертольоті, або
 - (ii) перевірку заходження на посадку за приладами за ППП у ролі одного пілота на відповідному типі вертольота, тренажері льотної підготовки (FTD) або повномасштабному тренажері (FFS).

ORO.FC.205 Курс підготовки командира

- (a) Для експлуатації літаків та вертольотів, курс підготовки командира повинен включати щонайменше такі елементи:
 - (1) підготовку на FSTD, яка включає лінійно орієнтовану льотну підготовку (LOFT) та/або льотну підготовку;
 - (2) професійну перевірку експлуатанта, який діє як командир;
 - (3) підготовку з виконання обов'язків командира;

- (4) лінійну підготовку в ролі командира під наглядом впродовж мінімум:
 - (i) для літаків — 10 секторів польоту; та
 - (ii) для вертольотів — 10 годин, у тому числі щонайменше 10 секторів польоту;
- (5) завершення лінійної перевірки у ролі командира та підтвердження достатнього знання маршруту або району польоту і аеродромів, у тому числі запасних аеродромів, обладнання та процедур, які будуть використовуватися; та
- (6) підготовку щодо управління ресурсами екіпажу.

ORO.FC.215 Початкова підготовка експлуатанта щодо управління ресурсами екіпажу (CRM)

- (a) Перед виконанням самостійних лінійних польотів член льотного екіпажу повинен пройти початковий курс підготовки з CRM.
- (b) Початкову підготовку з CRM повинен проводити принаймні один кваліфікований інструктор із CRM, який може залучати експертів у конкретних сферах.
- (c) Якщо член льотного екіпажу не отримав раніше теоретичної підготовки стосовно людського фактору на рівні ATPL, він повинен завершити перед або разом з початковою підготовкою з CRM теоретичний курс, наданий експлуатантом та заснований на навчальній програмі щодо працездатності та обмежень людини для ATPL, як визначено у додатку I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011.

ORO.FC.220 Перепідготовка та перевірка експлуатанта

- (a) Підготовка з CRM повинна бути частиною курсу перепідготовки експлуатанта.
- (b) Як тільки експлуатант починає курс перепідготовки, член льотного екіпажу не повинен призначатися до виконання льотних обов'язків на інших типах або класах ПС до завершення або припинення курсу. Мірою, якою це необхідно для підтримки експлуатації, члени екіпажу, які працюють виключно на літаках з льотно-технічними характеристиками класу В, можуть бути призначені до польотів на інших типах літаків з льотно-технічними характеристиками класу В під час курсу перепідготовки.
- (c) Обсяг підготовки, необхідний члену льотного екіпажу для курсу перепідготовки експлуатанта, повинен визначатися відповідно до стандартів кваліфікації і досвіду, зазначених у ОМ, з урахуванням його/її попередньої підготовки та досвіду.
- (d) Член льотного екіпажу повинен завершити:
 - (1) професійну перевірку експлуатанта та підготовку і перевірку з аварійно-рятувального обладнання перед початком лінійних польотів під наглядом (LIFUS), та
 - (2) лінійну перевірку після завершення лінійних польотів під наглядом. Для літаків з льотно-технічними характеристиками класу В, LIFUS можуть бути виконані на будь-якому літаку відповідного класу.

▼ M2

- (e) У випадку літаків, пілоти, яким була видана кваліфікаційна відмітка типу на основі курсу з нульовим нальотом (ZFTT), повинні:
 - (1) розпочати лінійні польоти під наглядом не пізніше ніж через 21 день після завершення перевірки навичок або після відповідної підготовки, наданої експлуатантом. Зміст цієї підготовки повинен бути описаний в ОМ;
 - (2) виконати шість зльотів та посадок на FSTD не пізніше ніж через 21 день після завершення перевірки навичок під наглядом інструктора типу літаків (TRI (A)), який займає крісло іншого пілота. Кількість зльотів та посадок може бути зменшена, якщо кредити визначені в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012. Якщо такі зльоти та посадки не були виконані протягом 21 дня, експлуатант повинен забезпечити повторну підготовку, зміст якої повинен бути описаний в ОМ;
 - (3) виконати перші чотири зльоти та посадки LIFUS на літаку під наглядом TRI(A), який займає крісло іншого пілота. Кількість зльотів та посадок може бути зменшена, якщо кредити визначені в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012.

▼B

ORO.FC.230 Періодична підготовка та перевірка

- (a) Кожний член льотного екіпажу повинен пройти періодичну підготовку та перевірку стосовно типу або модифікації ПС, які він експлуатує.
- (b) *Професійна перевірка експлуатанта*
 - (1) Кожний член льотного екіпажу повинен пройти професійну перевірку експлуатанта як частину нормального складу екіпажу для підтвердження компетентності при виконанні процедур дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях.
 - (2) За необхідності, якщо член льотного екіпажу повинен буде здійснювати експлуатацію за ППП, професійна перевірка експлуатанта проводиться без використання зовнішніх візуальних орієнтирів.
 - (3) Строк чинності професійної перевірки експлуатанта повинен становити шість календарних місяців. Для експлуатації за VFR у денний час літаків з льотно-технічними характеристиками класу В, яка здійснюється протягом сезонів тривалістю не більше ніж вісім послідовних місяців, однієї професійної перевірки експлуатанта буде достатньо. Професійна перевірка експлуатанта повинна бути здійснена перед початком комерційної експлуатації повітряного транспорту.

▼M5

- (4) Член льотного екіпажу, залучений до експлуатації у денний час за маршрутами із навігацією за візуальними наземними орієнтирами моторного вертольота іншої ніж складної конструкції, може пройти професійну перевірку експлуатанта тільки на одному з відповідних типів, що ними володіє експлуатант. Професійна перевірка експлуатанта кожного разу повинна проводитися на типі ПС, яке використовувалося для професійної перевірки найдавніше. Відповідні типи вертольотів, які можна згрупувати для цілей професійної перевірки експлуатанта, повинні зазначатися у ОМ.
- (5) Незважаючи на ORO.FC.145(a)(2), для експлуатації моторних вертольотів іншої ніж складної конструкції в денний час та за маршрутами із навігацією за візуальними наземними орієнтирами та літаків з льотно-технічними характеристиками класу В, перевірка може бути проведена належно кваліфікованим командиром, призначеним експлуатантом, який пройшов підготовку з концепції CRM та може оцінювати навички CRM. Експлуатант повинен повідомити компетентний орган про призначених осіб.

▼B

- (c) *Лінійна перевірка*
 - (1) Кожен член льотного екіпажу повинен пройти лінійну перевірку на ПС для підтвердження компетентності у виконанні нормальної лінійної експлуатації, описаної у ОМ. Строк чинності лінійної перевірки повинен становити 12 календарних місяців.
 - (2) Незважаючи на ORO.FC.145(a)(2), лінійні перевірки можуть проводитися належно кваліфікованим командиром, призначеним експлуатантом, який пройшов підготовку з концепції CRM та може оцінювати навички CRM.
- (d) *Підготовка та перевірка з аварійно-рятувального обладнання*

Кожен член льотного екіпажу повинен пройти підготовку і перевірку стосовно розташування та використання всього аварійно-рятувального обладнання на борту. Термін дії перевірки з аварійно-рятувального обладнання повинен становити 12 календарних місяців.
- (e) *Підготовка з CRM*
 - (1) Елементи CRM повинні бути включені в усі відповідні етапи періодичної підготовки.
 - (2) Кожний член льотного екіпажу повинен пройти спеціальну модульну підготовку з CRM. Всі основні теми підготовки з CRM повинні бути розкриті шляхом якомога більш рівномірного розподілу модульних занять впродовж кожного трирічного періоду.
- (f) Щонайменше кожні 12 календарних місяців кожний член льотного екіпажу повинен пройти наземну та

льотну підготовки на FSTD чи на ПС, або комбіновану підготовку на FSTD та на ПС.

- (g) Терміни дії, зазначені у (b)(3), (c) і (d), повинні розраховуватися з кінця місяця, у який проходила перевірка.
- (h) Якщо зазначені вище обов'язкові підготовка або перевірки здійснювалися в останні три місяці терміну дії, новий термін дії повинен розраховуватися з першої дати завершення дії.

ORO.FC.235 Кваліфікація пілота для здійснення експлуатації з будь-якого крісла пілота

- (a) Командири, обов'язки яких вимагають здійснення експлуатації з будь-якого крісла пілота та виконання обов'язків другого пілота, або командири, до обов'язків яких належить проведення підготовки або перевірки, повинні пройти додаткову підготовку і перевірку, як зазначено в ОМ. Перевірка може бути проведена разом з професійною перевіркою експлуатанта, передбаченою в пункті ORO.FC.230(b).
- (b) Додаткова підготовка та перевірка повинні включати щонайменше:
 - (1) відмову двигуна під час зльоту;
 - (2) заходження на посадку з одним несправним двигуном та відходження на друге коло; та
 - (3) посадку з одним несправним двигуном.
- (c) Що стосується вертольотів, командири повинні також пройти професійну перевірку з лівого та правого крісел або альтернативні професійні перевірки за умови, що, якщо професійна рейтингова перевірка за типом поєднана з професійною перевіркою експлуатанта, командир проходить його/її підготовку чи перевірку зі свого звичайного крісла.
- (d) При виконанні на ПС маневрів з несправним двигуном, відмова двигуна повинна бути змодельована.
- (e) При здійсненні експлуатації з крісла другого пілота, перевірки, передбачені пунктом ORO.FC.230, необхідні для здійснення експлуатації з крісла командира, також повинні бути дійсними та чинними.
- (f) Пілот, який змінює командира, повинен продемонструвати, одночасно з професійною перевіркою експлуатанта, передбаченою пунктом ORO.FC.230(b), практичні вправи та процедури, які зазвичай не входять до його обов'язків. Якщо відмінності між лівим та правим кріслом не є значними, практичні вправи можуть виконуватися з будь-якого крісла.
- (g) Пілот, інший ніж командир, який займає крісло командира, повинен продемонструвати, одночасно з професійною перевіркою експлуатанта, передбаченою пунктом ORO.FC.230(b), практичні вправи та процедури, які входять до обов'язків командира, який діє як наглядний пілот. Якщо відмінності між лівим та правим кріслом не є значними, практичні вправи можуть виконуватися з будь-якого крісла.

ORO.FC.240 Експлуатація більш ніж одного типу або модифікації

- (a) Процедури або експлуатаційні обмеження для експлуатації більш ніж одного типу або модифікації, зазначені у ОМ та схвалені компетентним органом, мають включати:
 - (1) мінімальний рівень досвіду членів льотного екіпажу;
 - (2) мінімальний рівень досвіду на одному типі або модифікації перед початком підготовки та експлуатації на іншому типі або модифікації;
 - (3) процес, за допомогою якого льотний екіпаж, кваліфікований на одному типі чи модифікації ПС, буде проходити підготовку або отримувати кваліфікацію на іншому типі чи модифікації; та
 - (4) усі застосовні вимоги до недавнього досвіду для кожного типу або модифікації.
- (b) Якщо член льотного екіпажу здійснює експлуатацію вертольотів та літаків, такий член льотного екіпажу повинен обмежуватися експлуатацією тільки одного типу літака та одного типу вертольота.
- (c) Пункт (a) не повинен застосовуватися до експлуатації літаків з льотно-технічними характеристиками класу В, якщо така експлуатація обмежується однопілотними класами літаків із поршневіми двигунами за VFR у денний час. Пункт (b) не повинен застосовуватися до експлуатації літаків з льотно-технічними характеристиками класу В, якщо така експлуатація обмежується однопілотними класами літаків із поршневіми двигунами.

ORO.FC.A.245 Альтернативні програми підготовки та кваліфікації

- (a) Експлуатант літаків, який має відповідний досвід, може замінити одну або декілька із зазначених нижче вимог до підготовки та перевірки льотного екіпажу програмою альтернативної підготовки та кваліфікації (АТQP), схваленою компетентним органом:
- (1) SPA.LVO.120 щодо підготовки та кваліфікації льотного екіпажу;
 - (2) перепідготовку та перевірку;
 - (3) підготовку щодо відмінностей та ознайомчу підготовку;
 - (4) курс підготовки командира;
 - (5) періодичну підготовку і перевірку; та
 - (6) експлуатацію більш ніж одного типу або модифікації.
- (b) АТQP повинна включати підготовку та перевірку, за допомогою яких встановлюється та підтримується рівень професійних знань, який є принаймні еквівалентним рівню, який досягається завдяки дотриманню положень ORO.FC.220 та ORO.FC.230. Рівень підготовки льотного екіпажу та їх професійної кваліфікації повинен бути підтверджений до того, як такий екіпаж отримує схвалення АТQP компетентного органу.
- (c) Експлуатант, який подає заявку на схвалення АТQP, повинен надати компетентному органу план реалізації заходів, у тому числі опис рівня підготовки льотного екіпажу та його професійної кваліфікації, який має бути досягнутий.
- (d) На додаток до перевірок, що вимагаються пунктами ORO.FC.230 та FCL.060 додатка I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, кожен член льотного екіпажу повинен пройти лінійно орієнтоване оцінювання (LOE) на FSTD. Строк чинності LOE повинен становити 12 календарних місяців. Строк чинності розраховується з кінця місяця, у який проводилася перевірка. Якщо LOE здійснювалося в останні три місяці строку чинності, новий строк чинності розраховується з першої дати завершення дії.
- (e) Після двох років експлуатації зі схваленим АТQP, експлуатант може, отримавши схвалення компетентного органу, подовжити строк чинності перевірок, зазначених у ORO.FC.230, таким чином:
- (1) Професійна перевірка експлуатанта — до 12 календарних місяців. Строк чинності розраховується з кінця місяця, у який проводилася перевірка. Якщо перевірка здійснюється протягом останніх трьох місяців строку чинності, новий строк чинності повинен розраховуватися з першої дати втрати чинності.
 - (2) Лінійна перевірка — до 24 календарних місяців. Строк чинності розраховується з кінця місяця, у який проводилася перевірка. Якщо така перевірка здійснювалася протягом останніх трьох місяців строку чинності, новий строк чинності повинен розраховуватися з першої дати втрати чинності.
 - (3) Перевірка з аварійно-рятувального обладнання — до 24 календарних місяців. Строк чинності розраховується з кінця місяця, у який проводилася перевірка. Якщо така перевірка здійснювалася протягом останніх трьох місяців строку чинності, новий строк чинності повинен розраховуватися з першої дати втрати чинності.

ORO.FC.A.250 Командири, які мають свідоцтво комерційного пілота CPL(A)

▼M10

- (a) Володілець CPL(A) (для літаків) повинен діяти виключно як командир ПС під час комерційної експлуатації літаків з одним пілотом, якщо виконується одна з таких умов:
- (1) у разі перевезення пасажирів згідно з VFR поза радіусом 50 морських миль (90 км) від аеродрому відправлення, пілот має мінімум 500 годин польотного часу на літаках або має дійсну кваліфікаційну відмітку про допуск до польоту за приладами;
 - (2) у разі експлуатації багатомоторного типу літака згідно з ППП, пілот має мінімум 700 годин польотного часу на літаках, у тому числі 400 годин у ролі командира повітряного судна. Цей час повинен включати 100 годин польотів за ППП та 40 годин експлуатації на багатомоторних літаках. 400 годин у ролі командира повітряного судна можна замінити певною кількістю годин у ролі другого пілота в системі екіпажу з декількома пілотами, описаній у керівництві з експлуатації. Заміна повинна виконуватися згідно з таким принципом: дві години польотного часу в ролі другого пілота за одну годину в ролі командира повітряного судна;

- (3) у разі експлуатації одномоторного літака згідно з ППП, пілот має мінімум 700 годин польотного часу на літаках, у тому числі 400 годин у ролі командира повітряного судна. Цей час повинен включати 100 годин польотів згідно з ППП. 400 годин у ролі командира повітряного судна можна замінити певною кількістю годин у ролі другого пілота в системі екіпажу з декількома пілотами, описаній у керівництві з експлуатації. Заміна повинна виконуватися згідно з таким принципом: дві години польотного часу в ролі другого пілота за одну годину в ролі командира повітряного судна.

▼ В

- (b) Щодо експлуатації літаків з льотно-технічними характеристиками класу В у денний час згідно з VFR положення пункту (a)(1) не застосовуються.

ORO.FC.H.250 Командири, які мають свідоцтво комерційного пілота CPL(H)

- (a) Володілець CPL(H) (для вертольотів) повинен діяти виключно як командира ПС під час комерційної експлуатації вертольотів з одним пілотом, якщо:

- (1) у разі експлуатації згідно з ППП, пілот має мінімум 700 годин нальоту на вертольотах, у тому числі 300 годин у ролі командира повітряного судна. Цей час повинен включати 100 годин польотів за ППП. 300 годин у ролі командира повітряного судна можна замінити певною кількістю годин у ролі другого пілота в системі екіпажу з декількома пілотами, описаній у керівництві з експлуатації. Заміна повинна виконуватися згідно з таким принципом: дві години польотного часу в ролі другого пілота за одну годину в ролі командира повітряного судна,

- (2) у разі експлуатації за візуальних метеорологічних умов (VMC) у нічний час, пілот має:

- (i) дійсну кваліфікаційну відмітку про допуск до польоту за приладами; або
- (ii) 300 годин нальоту на вертольотах, у тому числі 100 годин у ролі командира повітряного судна та 10 годин пілотування вночі.

▼ M4

СЕКЦІЯ 3

Додаткові вимоги до комерційної спеціалізованої експлуатації та експлуатації CAT, згадані в пунктах ORO.FC.005(b)(1) і (2)

ORO.FC.330 Періодична підготовка та перевірка — професійна перевірка експлуатанта

- (a) Кожен член льотного екіпажу повинен пройти професійну перевірку експлуатанта для підтвердження своєї компетентності у виконанні процедур дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях, що охоплює відповідні аспекти, пов'язані зі спеціалізованими завданнями, описаними в керівництві з експлуатації.
- (b) Належна увага повинна приділятися експлуатації за ППП або вночі.
- (c) Строк чинності професійної перевірки експлуатанта повинен становити 12 календарних місяців. Строк чинності розраховується з кінця місяця, у який проводилася перевірка. Якщо професійна перевірка експлуатанта здійснюється протягом останніх трьох місяців строку чинності, новий строк чинності повинен розраховуватися з першої дати втрати чинності.

▼ В

ПІДЧАСТИНА СС

КАБІННИЙ ЕКІПАЖ

ORO.CC.005 Сфера застосування

▼ M1

Ця підчастина встановлює вимоги до експлуатанта при експлуатації повітряних суден з кабінним екіпажем та включає:

- (a) Секцію 1, у якій визначаються загальні вимоги, застосовні до всіх видів експлуатації; та
- (b) Секцію 2, у якій визначаються додаткові вимоги, застосовні тільки до комерційної експлуатації повітряного транспорту.

▼В

СЕКЦІЯ 1

▼М1

Загальні вимоги

▼М14

ORO.CC.100 Чисельність і склад екіпажу

- (a) Для експлуатації ПС з MOPSC більше ніж 19 у разі перевезення одного або більше пасажирів повинен бути призначений щонайменше один член кабінного екіпажу.
- (b) Для цілей дотримання вимог пункту (а), мінімальна кількість членів кабінного екіпажу повинна становити найбільше серед таких значень:
 - (1) кількість членів кабінного екіпажу, встановлена у процесі сертифікації ПС відповідно до застосовних сертифікаційних специфікацій для конкретної конфігурації кабіни ПС експлуатанта, або
 - (2) якщо кількість відповідно до пункту (1) не була визначена, кількість членів кабінного екіпажу, встановлена у процесі сертифікації ПС для максимальної сертифікованої конфігурації пасажирських крісел, зменшується на 1 для кожних 50 пасажирських крісел для кабіної конфігурації ПС, яка використовується експлуатантом з сертифікованою пасажиромісткістю нижче максимальної;
 - (3) один член кабінного екіпажу на кожні 50 або частку від 50 пасажирських крісел, встановлених у одному салоні ПС.
- (c) Для експлуатації з більше ніж одним членом кабінного екіпажу експлуатант повинен призначити одного члена кабінного екіпажу, який є підзвітним командирі повітряного судна.
- (d) Як відступ від пункту (а), некомерційна експлуатація повітряних суден, MOPSC яких становить більше ніж 19, може бути здійснена без залученого члена кабінного екіпажу, за умови попереднього схвалення компетентного органу. Для отримання схвалення експлуатант повинен забезпечити дотримання усіх таких умов:
 - (1) не більше 19 пасажирів на борту;
 - (2) експлуатант розробив процедури для такої експлуатації.

▼В

ORO.CC.110 Умови для призначення обов'язків

- (a) Члени кабінного екіпажу можуть бути призначені виконувати обов'язки на борту повітряного судна, якщо:
 - (1) їм виповнилося 18 років;
 - (2) вони були оцінені відповідно до застосовних вимог додатка IV (Part-MED) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011 та були визнані фізично і психічно придатними для безпечного виконання своїх обов'язків; та
 - (3) вони успішно пройшли всю необхідну підготовку та перевірки, які вимагаються цією підчастиною, та є компетентними для виконання призначених обов'язків згідно з процедурами, зазначеними у керівництві з експлуатації.
- (b) Перед призначенням обов'язків членам кабінного екіпажу, які працюють позаштатно або на основі часткової зайнятості, експлуатант повинен переконатися, що були дотримані всі застосовні вимоги цієї підчастини, з урахуванням усіх послуг, наданих членом кабінного екіпажу будь-яким іншим експлуатантам, для визначення, зокрема:
 - (1) загальної кількості типів та модифікацій ПС, які він експлуатував; та
 - (2) відповідних обмежень польотного і робочого часу та вимог щодо відпочинку.
- (c) Пасажири мають бути чітко поінформовані щодо залучених членів кабінного екіпажу, а також їхніх функцій, що стосуються забезпечення безпеки пасажирів та польоту.

ORO.CC.115 Проведення курсів підготовки та пов'язаних перевірок

- (a) Експлуатант повинен розробити детальну програму і план для кожного курсу підготовки відповідно до діючих застосовних вимог цієї підчастини і додатка V (Part-CC) до ►M4 Регламенту (ЄС) № 1178/2011 ◀, якщо застосовно, з метою повного охоплення обов'язків та зобов'язань членів кабінного екіпажу.
- (b) Кожний курс підготовки повинен включати теоретичний та практичний інструктаж, а також індивідуальні або групові практичні заняття, які відповідають кожному предмету підготовки, для цілей досягнення та підтримки членом кабінного екіпажу достатнього рівня професійної підготовки відповідно до положень цієї підчастини.
- (c) Кожний навчальний курс повинен проводитися:
 - (1) у структурований і практичний спосіб.
 - (2) персоналом, який має відповідну кваліфікацію з предмета підготовки.
- (d) Під час або після завершення підготовки відповідно до вимог цієї підчастини кожен член кабінного екіпажу повинен пройти перевірку, що охоплює всі елементи підготовки відповідної програми підготовки, окрім підготовки з управління ресурсами екіпажу (CRM). Перевірка повинна проводитися персоналом з відповідною кваліфікацією, який може перевірити досягнення та/або підтримання членом кабінного екіпажу необхідного рівня професійної підготовки.
- (e) Курс підготовки з CRM та модулі з CRM, якщо застосовно, повинен проводити інструктор кабінного екіпажу з CRM. Якщо елементи тренування з CRM включені у інші програми підготовки, інструктор з CRM повинен управляти процесом визначення та впровадження навчального плану.

ORO.CC.120 Початковий курс підготовки

- (a) Кожен новий учасник підготовки, який ще не має дійсної атестації члена кабінного екіпажу, виданої відповідно до додатка V (Part-CC) до ►M4 Регламенту (ЄС) № 1178/2011 ◀, повинен:
 - (1) отримати початковий курс підготовки, як зазначено в пункті CC.TRA.220 згаданого додатка; та
 - (2) успішно скласти відповідний екзамен перед проходженням іншого тренування, якого вимагає ця підчастина.
- (b) Елементи початкової програми підготовки можуть бути поєднані з початковою підготовкою на конкретному типі ПС та перепідготовкою експлуатанта за умови дотримання вимог CC.TRA.220 та реєстрації будь-яких таких елементів як елементів початкового курсу підготовки у записах щодо підготовки відповідних членів кабінного екіпажу.

ORO.CC.125 Підготовка, яка стосується конкретного типу ПС, та перепідготовка експлуатанта

- (a) Кожен член кабінного екіпажу повинен завершити відповідну підготовку, яка стосується конкретного типу ПС, та перепідготовку експлуатанта, а також відповідні перевірки, перед тим, як бути:
 - (1) вперше призначеним експлуатантом для роботи у ролі члена кабінного екіпажу, або
 - (2) призначеним експлуатантом виконувати експлуатацію іншого типу ПС.

▼M2

- (b) При розробленні програм та планів підготовки, яка стосується конкретного типу ПС, та перепідготовки експлуатанта експлуатант повинен включати, за наявності, відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012.

▼B

- (c) Програми підготовки, яка стосується конкретного типу ПС, повинні:
 - (1) включати підготовку та практику на репрезентативному тренажері або безпосередньо на повітряному судні; та
 - (2) охоплювати принаймні такі елементи підготовки, яка стосується конкретного типу ПС:
 - (i) опис ПС, який відповідає обов'язкам кабінного екіпажу;

- (ii) усе встановлене обладнання та системи забезпечення безпеки, що стосуються обов'язків кабінного екіпажу;
 - (iii) експлуатацію та відкриття кожним членом кабінного екіпажу кожного типу або модифікації звичайних і аварійних дверей та виходів у нормальному та аварійному режимах;
 - (iv) демонстрацію експлуатації інших виходів, у тому числі вікон кабіни льотного екіпажу;
 - (v) протипожежне обладнання та обладнання проти задимлення, якщо вони встановлені;
 - (vi) тренування щодо спусків для евакуації, якщо вони встановлені;
 - (vii) експлуатацію крісла, системи прив'язних ременів та фіксації та обладнання кисневої системи у разі втрати працездатності пілотом.
- (d) Програми перепідготовки експлуатанта для кожного типу ПС, який буде експлуатуватися, повинні:
- (1) включати підготовку та практику на репрезентативному тренажері або безпосередньо на повітряному судні;
 - (2) включати підготовку щодо стандартних експлуатаційних процедур експлуатанта для членів кабінного екіпажу, які вперше будуть призначені експлуатантом виконувати свої обов'язки;
 - (3) охоплювати принаймні такі елементи підготовки, яка стосується конкретного типу ПС:
 - (i) опис конфігурації кабіни;
 - (ii) розташування, зняття та використання усього портативного обладнання забезпечення безпеки та аварійно-рятувального обладнання на борту;
 - (iii) усі процедури дій у нормальних та аварійних ситуаціях;
 - (iv) обслуговування пасажирів та управління потоком пасажирів;
 - (v) протипожежну підготовку та підготовку щодо протидії задимленню, у тому числі використання усього протипожежного та захисного обладнання, репрезентативного для обладнання, яке міститься на борту;
 - (vi) процедури евакуації;
 - (vii) процедури у разі втрати працездатності пілотом;
 - (viii) застосовні вимоги та процедури безпеки;
 - (ix) управління ресурсами екіпажу.

ORO.CC.130 Підготовка щодо відмінностей повітряних суден

- (a) Окрім підготовки, яка передбачена вимагається пунктом ORO.CC.125, член кабінного екіпажу повинен завершити відповідну підготовку і перевірку, які охоплюють будь-які відмінності ПС, перед призначенням на:
- (1) модифікація типу ПС, яка зараз експлуатується, або
 - (2) тип ПС, який зараз експлуатується, або модифікація з відмінним:
 - (i) обладнанням забезпечення безпеки;
 - (ii) розташуванням обладнання забезпечення безпеки та аварійно-рятувального обладнання, або
 - (iii) процедурами дій у нормальних та аварійних ситуаціях.
- (b) Програма підготовки щодо відмінностей повітряних суден повинна:
- (1) визначатися, за необхідності, на основі порівняння з програмою підготовки, яку пройшов член кабінного екіпажу, згідно з ORO.CC.125(c) і (d), для відповідного типу ПС; та
 - (2) включати підготовку та практику на репрезентативному тренажері або безпосередньо на повітряному судні, залежно від елемента, охопленого підготовкою щодо відмінностей;

▼ M2

- (c) При розробці програми підготовки щодо відмінностей повітряних суден для модифікації типу ПС, який наразі експлуатується, експлуатант повинен включати, за наявності, відповідні елементи,

визначені в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених згідно з Регламентом (ЄС) № 748/2012.

▼В

ORO.CC.135 Ознайомлення

Після завершення підготовки, яка стосується конкретного типу ПС, і перепідготовки на конкретному типі ПС кожен член кабінного екіпажу повинен завершити відповідне ознайомлення під наглядом з таким типом ПС перед його призначенням членом мінімального складу кабінного екіпажу відповідно до пункту ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Періодична підготовка

- (a) Кожен член кабінного екіпажу повинен щорічно проходити періодичну підготовку та перевірку.
- (b) Періодична підготовка повинна охоплювати дії, призначені кожному члену кабінного екіпажу процедурами дій у нормальних та аварійних ситуаціях, а також тренування, пов'язані з кожним типом та/або модифікацією ПС, який буде експлуатуватися.
- (c) Елементи підготовки, яка стосується конкретного типу ПС:
 - (1) Періодична підготовка повинна включати щорічні тренування з управління для кожного члена кабінного екіпажу з метою імітації експлуатації кожного типу чи модифікації нормальних та аварійних дверей і виходів для евакуації пасажирів.
 - (2) З інтервалами не більше трьох років, періодична підготовка також повинна включати:
 - (i) експлуатацію та відкриття кожним членом кабінного екіпажу звичайних і аварійних виходів у нормальному та аварійному режимах на репрезентативному тренажері або на ПС кожного типу чи модифікації;
 - (ii) експлуатацію кожним членом кабінного екіпажу захисних дверей до кабіни льотного екіпажу у нормальному і аварійному режимах на репрезентативному тренажері або на ПС, а також експлуатацію крісла та системи прив'язних ременів, а також практичну демонстрацію обладнання кисневої системи, необхідного у разі втрати працездатності пілотом;
 - (iii) демонстрацію експлуатації всіх інших виходів, у тому числі вікон кабіни льотного екіпажу; та
 - (iv) демонстрацію використання рятувального плоту або аварійного плоту, якщо встановлені.
- (d) Специфічні елементи підготовки експлуатанта:
 - (1) Щорічна періодична підготовка повинна включати:
 - (i) для кожного члена кабінного екіпажу:
 - (A) розташування всього обладнання забезпечення безпеки і аварійно-рятувального обладнання, яке встановлене або перевозиться на борту, та його застосування; та
 - (B) надягання рятувальних жилетів, портативних кисневих апаратів та обладнання для захисту органів дихання (PBE);
 - (ii) розміщення речей у пасажирському відділенні;
 - (iii) процедури, пов'язані з забрудненням поверхні ПС;
 - (iv) процедури дій у аварійних ситуаціях;
 - (v) процедури евакуації;
 - (vi) розгляд інцидентів та аварій;
 - (vii) управління ресурсами екіпажу;
 - (viii) аспекти повітряної медицини та надання першої допомоги, у використанні відповідного обладнання;
 - (ix) процедури безпеки.
 - (2) З інтервалами не більше трьох років, періодична підготовка також повинна включати:
 - (i) використання піротехніки (фактичної або репрезентативних виробів);

- (ii) практичну демонстрацію використання контрольних переліків льотного екіпажу;
- (iii) практичну підготовку з використання всього протипожежного обладнання, у тому числі захисного одягу, репрезентативного для того, що міститься на борту повітряного судна;
- (iv) для кожного члена кабінного екіпажу:
 - (A) гасіння пожежі, яка є характерною для внутрішньої пожежі на борту;
 - (B) надягання і використання РВЕ в імітованому закритому задимленому середовищі.
- (e) Терміни дії:
 - (1) Термін дії щорічної періодичної підготовки становить 12 календарних місяців та розраховується з кінця місяця, у який проводилася перевірка.
 - (2) Якщо періодична підготовка та перевірка, як того вимагає пункт (a), проводилися протягом останніх трьох місяців терміну дії, новий термін дії розраховується з першої дати завершення дії.
 - (3) Для додаткових елементів підготовки, які проводяться кожні три роки та зазначені у пунктах (c)(2) і (d)(2), термін дії становить 36 календарних місяців та розраховується з кінця місяця, у який проводилися перевірки.

ORO.CC.145 Повторна підготовка

- (a) Якщо член кабінного екіпажу впродовж попередніх шести місяців в межах строку чинності останньої відповідної періодичної підготовки та перевірки:
 - (1) не виконував ніяких польотних обов'язків, перед повторним призначенням таких обов'язків він повинен завершити курс повторної підготовки та пройти перевірку щодо кожного типу ПС, яке буде експлуатуватися, або
 - (2) не виконував польотних обов'язків на конкретному типі ПС, перед повторним призначенням обов'язків він повинен завершити на такому типі повітряних суден:
 - (i) повторну підготовку та перевірку, або
 - (ii) два ознайомчі польоти відповідно до пункту ORO.CC.135.
- (b) Для кожного типу ПС програма повторної підготовки повинна охоплювати принаймні:
 - (1) процедури дій у аварійних ситуаціях;
 - (2) процедури евакуації;
 - (3) експлуатацію та відкриття кожним членом кабінного екіпажу кожного типу або модифікації звичайних і аварійних виходів та захисних дверей до кабіни льотного екіпажу у нормальному та аварійному режимах;
 - (4) демонстрацію експлуатації всіх інших виходів, у тому числі вікон кабіни льотного екіпажу;
 - (5) розташування всього відповідного обладнання забезпечення безпеки і аварійно-рятувального обладнання, яке встановлене або перевозиться на борту, та його застосування;
- (c) Експлуатант може вирішити замінити повторну підготовку періодичною підготовкою, якщо відновлення польотних обов'язків члена кабінного екіпажу починається протягом строку чинності останньої льотної періодичної підготовки та перевірки. Якщо такий строк закінчився, повторну підготовку можна замінити тільки перепідготовкою, яка стосується конкретного типу ПС, та перепідготовкою експлуатанта, як зазначено в ORO.CC.125.

СЕКЦІЯ 2

Додаткові вимоги до комерційної експлуатації повітряного транспорту

ORO.CC.200 Старший член кабінного екіпажу

- (a) Якщо є потреба у більш ніж одному члені кабінного екіпажу, до складу такого кабінного екіпажу повинен входити призначений експлуатантом старший член кабінного екіпажу.
- (b) Експлуатант призначає членів кабінного екіпажу на посаду старшого члена кабінного екіпажу, тільки якщо вони:

- (1) мають принаймні один рік досвіду роботи на посаді члена кабінного екіпажу; та
- (2) успішно завершили курс підготовки старшого члена кабінного екіпажу та пройшли перевірку.
- (c) Курс підготовки старшого члена кабінного екіпажу повинен охоплювати всі обов'язки та зобов'язання старших членів кабінного екіпажу та включати принаймні такі елементи:
 - (1) інструктаж перед польотом;
 - (2) взаємодію з екіпажем;
 - (3) огляд вимог експлуатанта та вимог законодавства;
 - (4) звітування про авіаційні аварії та інциденти.
 - (5) вплив людського фактору та управління ресурсами екіпажу (CRM); та
 - (6) обмеження польотного та службового часу, а також вимоги щодо відпочинку.
- (d) Старший член кабінного екіпажу відповідає перед командиром ПС за виконання та координацію процедур дій у нормальних та аварійних ситуаціях, зазначених у керівництві з експлуатації, у тому числі для припинення виконання не пов'язаних з безпекою обов'язків для цілей забезпечення безпеки або охорони.
- (e) Експлуатант повинен впровадити процедури вибору найбільш належно кваліфікованого члена кабінного екіпажу на роль старшого члена кабінного екіпажу, якщо призначений раніше старший член кабінного екіпажу з якоїсь причини не може працювати. Зміни у таких процедурах повинні бути повідомлені компетентному органу.

▼ M14

ORO.CC.205 Скорочення кількості членів кабінного екіпажу впродовж наземної експлуатації та у непередбачених обставинах

- (a) Коли на борту ПС перебувають пасажирів, мінімальна кількість членів кабінного екіпажу згідно з вимогами пункту ORO.CC.100 повинна бути на борту повітряного судна та бути готовою діяти.
- (b) Як відступ від пункту (a), мінімальна кількість членів кабінного екіпажу може бути зменшена у будь-якому з таких випадків:
 - (1) при проведенні нормальної наземної експлуатації, не пов'язаної з заправкою або зливанням пального, коли ПС перебуває на стоянці;
 - (2) за непередбачених обставин, якщо кількість пасажирів на борту зменшена. У такому разі після виконання такого рейсу потрібно надіслати відповідний звіт до компетентного органу;
 - (3) для цілей забезпечення відпочинку в польоті під час етапу крейсерського польоту відповідно до пункту ORO.FTL.205(e) або як захід для зменшення втоми, впроваджений експлуатантом.
- (c) Для цілей пунктів (b)(1) і (b)(2), процедури експлуатанта, що містяться в керівництві з експлуатації, повинні забезпечувати, щоб:
 - (1) було досягнуто еквівалентного рівня безпеки зі зменшеною кількістю членів кабінного екіпажу, зокрема для евакуації пасажирів;
 - (2) незважаючи на зменшену кількість членів кабінного екіпажу, старший член кабінного екіпажу був присутній на борту відповідно до пункту ORO.CC.200;
 - (3) на борту перебував принаймні один член кабінного екіпажу на кожні 50 або частку від 50 пасажирів, що перебувають у одному салоні ПС;
 - (4) що стосується нормальної наземної експлуатації ПС, яка вимагає більше ніж одного члена кабінного екіпажу, кількість, визначена відповідно до пункту (3), повинна бути збільшена на одного члена кабінного екіпажу на кожні два аварійних виходи на рівні підлоги.
- (d) Для цілей пункту (b)(3) експлуатант повинен:
 - (1) провести оцінювання ризику для визначення кількості членів кабінного екіпажу, які повинні перебувати на борту та бути готовими діяти у будь-який час під час крейсерського польоту;

- (2) визначити заходи для пом'якшення наслідків перебування на борту та готовності діяти під час крейсерського польоту меншої кількості членів кабінного екіпажу;
- (3) встановлення у керівництві з експлуатації спеціальних процедур, у тому числі для відпочинку у польоті старшого члена кабінного екіпажу, для забезпечення постійного належного обслуговування пасажирів та ефективного управління у будь-яких нестандартних і аварійних ситуаціях;
- (4) зазначити у схемі специфікацій польотного часу відповідно до пункту ORO.FTL.125 умови, за яких членам кабінного екіпажу може бути забезпечений відпочинок у польоті.

▼В

ORO.CC.210 Додаткові умови призначення для виконання обов'язків

Члени кабінного екіпажу можуть призначатися до виконання обов'язків та експлуатації певного типу чи модифікації ПС, тільки якщо вони:

- (a) мають дійсну атестацію, видану відповідно до додатка V (Part-CC) до ►M4 Регламенту (ЄС) № 1178/2011 ◀;
- (b) мають кваліфікацію для роботи на такому типі чи модифікації ПС відповідно до вимог цієї підчастини;
- (c) відповідають іншим застосовним вимогам цієї підчастини та додатка IV (Part-CAT);
- (d) носять відповідну форму кабінного екіпажу експлуатанта.

ORO.CC.215 Програми підготовки і перевірки та відповідна документація

- (a) Програми підготовки і перевірки, у тому числі відповідні плани підготовки, які вимагаються цією підчастиною, повинні затверджуватися компетентним органом та міститися у ОМ.
- (b) Після успішного завершення членом кабінного екіпажу курсу підготовки та відповідної перевірки експлуатант повинен:
 - (1) оновити записи щодо підготовки члена кабінного екіпажу відповідно до ORO.MLR.115; та
 - (2) надати йому перелік, що містить оновлені строки чинності, які стосуються тих типів та модифікацій ПС, для експлуатації яких член кабінного екіпажу має кваліфікацію.

ORO.CC.250 Експлуатація більш ніж одного типу або модифікації ПС

- (a) Член кабінного екіпажу не може бути призначеним для експлуатації більше ніж трьох типів ПС, окрім випадків, коли, за згодою компетентного органу, члена кабінного екіпажу можуть призначити для експлуатації чотирьох типів ПС, якщо принаймні у двох із типів:
 - (1) обладнання забезпечення безпеки і аварійно-рятувальне обладнання та типові процедури дій у нормальних і аварійних ситуаціях є подібними; та
 - (2) загальні процедури дій у нормальних і аварійних ситуаціях є ідентичними.
- (b) Для цілей пункту (a), а також для цілей підготовки та кваліфікації кабінного екіпажу, експлуатант повинен визначити:

▼M2

- (1) кожне ПС як певний тип чи модифікацію з урахуванням, за наявності, відповідних елементів, визначених у обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012 для відповідного типу чи модифікації ПС; та

▼В

- (2) модифікації типу ПС як різні типи, якщо вони не подібні у таких аспектах:
 - (i) експлуатація аварійного виходу;
 - (ii) розташування і тип портативного обладнання забезпечення безпеки та аварійно-рятувального обладнання;
 - (iii) типові процедури дій у аварійних ситуаціях.

ORO.CC.255 Експлуатація з одним членом кабінного екіпажу

- (a) Експлуатант повинен відібрати, найняти, провести підготовку і перевірку професійної придатності членів кабінного екіпажу, які будуть призначені для експлуатації з одним членом кабінного екіпажу згідно з критеріями, які відповідають такому типу експлуатації.
- (b) Члени кабінного екіпажу, які не мають попереднього досвіду експлуатації у ролі одного члена кабінного екіпажу, можуть призначатися для такого типу експлуатації тільки після:
 - (1) підготовки відповідно до вимог пункту (c), окрім іншої відповідної підготовки та перевірки, яка вимагається відповідно до цієї підчастини;
 - (2) успішної перевірки професійної кваліфікації у виконанні своїх обов'язків та зобов'язань відповідно до процедур, зазначених у керівництві з експлуатації; та
 - (3) ознайомчих польотів впродовж не менше ніж 20 годин та 15 секторів на відповідному типі ПС під наглядом члена кабінного екіпажу з належним досвідом.
- (c) Додаткові елементи підготовки, яким необхідно приділяти особливу увагу для відображення особливостей експлуатації з одним членом кабінного екіпажу:
 - (1) відповідальність перед командиром ПС за проведення процедур дій у нормальних та аварійних ситуаціях;
 - (2) важливість координації та зв'язку з льотним екіпажем, зокрема при поводженні із некерованими пасажиром та пасажиром, які порушують порядок;
 - (3) огляд вимог експлуатанта та вимог законодавства;
 - (4) документація;
 - (5) звітування про аварійні аварії та інциденти; та
 - (6) обмеження польотного та службового часу, а також вимоги щодо відпочинку.

ПІДЧАСТИНА TC

ТЕХНІЧНИЙ ПЕРСОНАЛ ДЛЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ HEMS, ННО АБО NVIS

ORO.TC.100 Сфера застосування

Цей підрозділ встановлює вимоги до експлуатанта при експлуатації ПС з технічними членами екіпажу у комерційній експлуатації вертольотів з метою надання невідкладних медичних послуг (HEMS), експлуатації з допоміжною системою візуалізації нічного бачення (NVIS) або експлуатації вертольотів з використанням підйомного обладнання (ННО).

ORO.TC.105 Умови призначення для виконання обов'язків

- (a) Технічні члени екіпажу у комерційній експлуатації HEMS, ННО або NVIS можуть бути призначені для виконання обов'язків, якщо:
 - (1) їм виповнилося 18 років;
 - (2) вони є фізично і психічно придатними для безпечного виконання призначених обов'язків та зобов'язань;
 - (3) вони успішно пройшли всю необхідну підготовку, яка вимагається цією підчастиною для виконання призначених обов'язків;
 - (4) вони пройшли перевірку професійної придатності для виконання призначених обов'язків згідно з процедурами, зазначеними в керівництві з експлуатації.
- (b) Перед призначенням обов'язків технічним членам екіпажу, які є самозайнятими та/або працюють позаштатно або на основі часткової зайнятості, експлуатант повинен переконатися, що були дотримані всі застосовні вимоги цієї підчастини, з урахуванням усіх послуг, наданих технічним членом екіпажу іншим експлуатантам, для визначення, зокрема:
 - (1) загальної кількості типів та модифікацій ПС, які він експлуатував;
 - (2) відповідних обмежень польотного і робочого часу та вимог щодо відпочинку.

ORO.TC.110 Підготовка та перевірка

- (a) Експлуатант повинен розробити програму підготовки відповідно до застосовних положень цієї підчастини для того, щоб охопити обов'язки та зобов'язання, які мають виконувати технічні члени екіпажу.
- (b) Після завершення початкової підготовки, перепідготовки експлуатанта, підготовки щодо відмінностей ПС та періодичної підготовки кожний технічний член екіпажу повинен пройти перевірку для підтвердження своєї професійної кваліфікації при виконанні процедур дій у нормальних та аварійних ситуаціях.
- (c) Підготовку та перевірку знань для кожного курсу підготовки повинні проводити інструктори з відповідною кваліфікацією і досвідом у предметі підготовки. Експлуатант повинен поінформувати компетентний орган про персонал, який проводить перевірки.

ORO.TC.115 Початкова підготовка

Перед проходженням перепідготовки експлуатанта кожен технічний член екіпажу повинен завершити початкову підготовку, яка включає:

- (a) загальні теоретичні знання з авіації та авіаційних правил, що охоплюють всі елементи, пов'язані з обов'язками та зобов'язаннями технічного персоналу;
- (b) протипожежну підготовку та підготовку щодо протидії задимленню;
- (c) підготовку щодо виживання на землі і у воді, яка відповідає типу і району експлуатації;
- (d) аспекти повітряної медицини та надання першої допомоги;
- (e) зв'язок та відповідні елементи CRM відповідно до ORO.FC.115 та ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Перепідготовка експлуатанта

Кожен технічний член екіпажу повинен завершити:

- (a) перепідготовку експлуатанта, у тому числі відповідні елементи CRM,
 - (1) перед першим призначенням експлуатантом на посаду технічного члена екіпажу; або
 - (2) у разі переходу на інший тип чи клас ПС, якщо будь-яке обладнання або процедури, зазначені в пункті (b), відрізняються.
- (b) Перепідготовка експлуатанта повинна включати такі елементи:
 - (1) розташування та використання усього обладнання забезпечення безпеки та аварійно-рятувального обладнання на борту ПС;
 - (2iii) усі процедури дій у нормальних та аварійних ситуаціях;
 - (3) бортове обладнання, що використовується для виконання обов'язків на повітряному судні чи на землі для цілей надання допомоги пілоту під час експлуатації HEMS, ННО або NVIS.

ORO.TC.125 Підготовка щодо відмінностей

- (a) Кожен технічний член екіпажу повинен завершити підготовку щодо відмінностей у разі зміни обладнання або процедур типу чи модифікації ПС, яку він наразі експлуатує.
- (b) Експлуатант повинен зазначити у керівництві з експлуатації, коли потрібно проводити таку підготовку.

ORO.TC.130 Ознайомчі польоти

Після завершення перепідготовки експлуатанта кожен технічний член екіпажу повинен виконати ознайомчі польоти перед початком роботи у ролі технічного члена екіпажу, залученого до експлуатації HEMS, ННО або NVIS.

ORO.TC.135 Періодична підготовка

- (a) Протягом кожного 12-місячного періоду кожен технічний член екіпажу повинен пройти періодичну підготовку щодо типу або класу повітряного судна та обладнання, які експлуатує технічний член екіпажу. Елементи CRM повинні бути включені в усі відповідні етапи періодичної підготовки.
- (b) Періодична підготовка повинна включати теоретичний і практичний інструктаж та практичну частину.

ORO.TC.140 Повторна підготовка

- (a) Кожен технічний член екіпажу, який не виконував своїх службових обов'язків протягом попередніх шести місяців, повинен пройти повторну підготовку, передбачену у керівництві з експлуатації.
- (b) Технічний член екіпажу, який не виконував своїх польотних обов'язків протягом попередніх шести місяців на конкретному типі чи класі ПС, повинен пройти перед призначенням на такий тип чи клас ПС, на вибір:
 - (1) повторну підготовку на відповідному типі чи класі ПС, або
 - (2) два ознайомчі сектори на відповідному типі чи класі ПС.

▼МЗ

ПІДЧАСТИНА FTL

ОБМЕЖЕННЯ ПОЛЬОТНОГО І РОБОЧОГО ЧАСУ ТА ВИМОГИ ЩОДО ВІДПОЧИНКУ

СЕКЦІЯ 1

Загальна інформація

ORO.FTL.100 Сфера застосування

Ця підчастина встановлює вимоги, яких повинен дотримуватися експлуатант та його члени екіпажу, щодо обмежень польотного і робочого часу та вимог щодо відпочинку членів екіпажу.

ORO.FTL.105 Терміни та означення

Для цілей цієї підчастини застосовують такі терміни та означення:

- (1) «акліматизований» означає стан, у якому добовий біологічний годинник члена екіпажу синхронізований з часовим поясом, у якому перебуває член екіпажу. Член екіпажу вважається акліматизованим у межах 2-х годинного часового поясу, що оточує місцевий час у пункті відправлення. Якщо місцевий час у місці, де починається чергування, відрізняється від місцевого часу у місці, де починається наступне чергування, більше ніж на 2 години, член екіпажу, для розрахунку максимального добового періоду польотного чергування, вважається акліматизованим відповідно до значень у Таблиці 1.

Таблиця 1

Різниця часу (h) між відправним часом та місцевим часом у місці, де член екіпажу починає своє наступне чергування	Час, який минув з моменту звітування, у порівнянні з відправним часом				
	<48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	>120
<4	B	D	D	D	D
<6	B	X	D	D	D
<9	B	X	X	D	D
<12	B	X	X	X	D

«B» означає акліматизований до місцевого часу часового поясу відправлення,

«D» означає акліматизований до місцевого часу місця, де член екіпажу розпочинає його/її наступне чергування, та

«X» означає, що член екіпажу перебуває у невідомому стані акліматизації;

- (2) «відправний час» означає місцевий час у пункті виходу на чергування, розташованому в межах 2-годинного часового поясу навколо місцевого часу, де член екіпажу акліматизований.

- (3) «розміщення» означає тихе та комфортне, не відкрите для громадськості місце з можливістю управління світлом та температурою, належним чином мебльоване для забезпечення можливості сну члену екіпажу, з достатніми можливостями для розміщення всіх членів екіпажу одночасно та з доступом до харчових продуктів і напоїв під час режимів очікування і розділеного чергування;
- (4) «придатне розміщення» означає окрему кімнату для кожного члена екіпажу, розташовану у тихому середовищі та мебльовану ліжком, достатньо вентильовану, з пристроєм для регулювання температури та інтенсивності світла та з доступом до харчових продуктів і напоїв під час режимів очікування, розділеного чергування та відпочинку;
- (5) «посилений льотний екіпаж» означає льотний екіпаж, який включає більшу ніж мінімальну кількість членів, необхідну для експлуатації ПС, що дозволяє кожному члену льотного екіпажу залишити свою призначену позицію з метою відпочинку в польоті та бути заміненим іншим належно кваліфікованим членом льотного екіпажу;
- (6) «перерва» означає період часу впродовж періоду польотного чергування, коротший ніж період відпочинку, який зараховується до чергування та протягом якого член екіпажу є вільним від всіх завдань;
- (7) «відкладений вихід на чергування» означає відстрочку експлуатантом запланованого FDP до того, як член екіпажу залишив місце відпочинку;
- (8) «несприятливий розклад» означає реєстр членів екіпажу, який порушує можливість сну протягом оптимального періоду сну шляхом включення FDP або комбінацій FDP, які припадають, починаються або закінчуються впродовж будь якої частини дня або ночі, коли член екіпажу є акліматизованим. Розклад може бути несприятливим з причин раннього старту, пізнього завершення або чергування вночі.
 - (a) «ранній тип» несприятливого розкладу означає:
 - (i) «ранній початок» — період чергування, який починається між 05:00 та 05:59 у часовому поясі, у якому член екіпажу є акліматизованим; та
 - (ii) «пізнє завершення» — період чергування, який закінчується між 23:00 та 01:59 у часовому поясі, у якому член екіпажу є акліматизованим;
 - (b) «пізній тип» несприятливого розкладу означає:
 - (i) «ранній початок» — період чергування, який починається між 05:00 та 06:59 у часовому поясі, у якому член екіпажу є акліматизованим; та
 - (ii) «пізнє завершення» — період чергування, який закінчується між 00:00 та 01:59 у часовому поясі, у якому член екіпажу є акліматизованим;
- (9) «нічне чергування» означає період чергування, який припадає на будь-яку частину періоду між 02:00 та 04:59 у часовому поясі, у якому член екіпажу є акліматизованим;
- (10) «обов'язок» означає будь-яке завдання, яке член екіпажу виконує для експлуатанта, у тому числі польотні обов'язки, адміністративну роботу, отримання або проведення підготовки та перевірок, позиціонування, а також деякі елементи перебування в режимі очікування;
- (11) «період чергування» означає період, який починається, коли експлуатант зобов'язує члена екіпажу з'явитися для виконання обов'язків або почати виконання обов'язків та закінчується, коли така особа стає вільною від всіх обов'язків, у тому числі від післяпольотних обов'язків;
- (12) «період польотного чергування (FDP)» означає період, який починається, коли член екіпажу зобов'язаний з'явитися для виконання обов'язків, який включає один або низку секторів та закінчується, коли ПС досягає фінальної зупинки та двигуни вимкнені, наприкінці останнього сектору польоту, протягом якого член екіпажу є залученим;

▼ M13

- (13) «польотний час» для літаків означає час від моменту, коли ПС відправляється з місця паркування для зльоту, до моменту його повної зупинки в призначеному місці паркування та вимкнення всіх двигунів або гвинтів;

▼ МЗ

- (14) «основне місце базування» означає місце, визначене експлуатантом для члена екіпажу, з якого цей член екіпажу, як правило, починає та закінчує період чергування або низку періодів чергування, та в якому, за звичайних обставин, експлуатант не відповідає за розміщення відповідного члена екіпажу;
- (15) «місцева доба» означає 24-годинний період, який починається в 00:00 за місцевим часом;
- (16) «місцева ніч» означає 8-годинний період, який припадає на період від 22:00 до 08:00 за місцевим часом;
- (17) «залучений член екіпажу» означає члена екіпажу, який виконує свої обов'язки на борту ПС протягом сектору польоту;
- (18) «позиціонування» означає трансфер незалученого члена екіпажу з одного місця до іншого за розпорядженням експлуатанта, за виключенням:
 - часу пересування від приватного місця відпочинку до визначеного місця явки в основному місці базування і у зворотному напрямку, та
 - часу місцевого трансферу від місця відпочинку до місця початку чергування і у зворотному напрямку;
- (19) «обладнання для відпочинку» означає койку або крісло з опорою для ніг, придатне для сну члена екіпажу на борту повітряного судна;
- (20) «перебування в резерві» означає період часу, протягом якого член екіпажу зобов'язаний експлуатантом перебувати у готовності для отримання призначення на FDP, позиціонування або виконання інших обов'язків, про які повідомлено щонайменше за 10 годин до початку їх виконання;
- (21) «період відпочинку» означає постійний, безперервний та визначений період часу після або до чергування, протягом якого член екіпажу є вільним від всіх обов'язків, перебування в режимі очікування або в резерві;
- (22) «ротація» означає чергування або низку чергувань, у тому числі принаймні одне польотне чергування, та періоди відпочинку, які проходять за межами основного місця базування, починаються на основному місці базування та закінчуються поверненням на основне місце базування для періоду відпочинку, протягом якого експлуатант більше не є відповідальним за розміщення члена екіпажу;
- (23) «повна доба, вільна від обов'язків» означає, для цілей дотримання положень Директиви Ради 2000/79/ЄС (¹⁹), час, вільний від усіх обов'язків та перебування в режимі очікування, що триває один день та дві місцеві ночі, про який надається попереднє повідомлення. В повну добу, вільну від обов'язків, може входити період відпочинку.
- (24) «сектор» означає сегмент FDP з моменту початкового руху ПС від місця стоянки з метою зльоту до його повної зупинки після посадки на призначеному місці паркування;
- (25) «режим очікування» означає заздалегідь доведений до відома і визначений період часу, протягом якого експлуатант надає розпорядження члену екіпажу перебувати в готовності для отримання призначення на політ, позиціонування або виконання інших обов'язків без переривання періоду відпочинку;
- (26) «режим очікування в аеропорту» означає очікування, яке здійснюється в аеропорту;
- (27) «інший режим очікування» означає очікування за місцем проживання або у придатному розміщенні;
- (28) «вікно уповільнення добового ритму (WOCL)» означає період від 02:00 до 05:59 у часовому поясі, до якого член екіпажу є акліматизованим.

ORO.FTL.110 Обов'язки експлуатанта

Експлуатант повинен:

- (a) завчасно публікувати реєстр чергувань для забезпечення можливості планування належного відпочинку членами екіпажу;
- (b) забезпечувати планування періодів польотного чергування таким чином, щоб надати змогу членам екіпажу не відчувати втому, щоб вони могли виконувати обов'язки з належним рівнем безпеки за будь-

яких обставин;

- (c) визначати час виходу на чергування таким чином, щоб надати достатній час для виконання наземних обов'язків;
- (d) враховувати зв'язок між частотою та схемою періодів польотного чергування і періодів відпочинку та враховувати сукупний вплив тривалого чергування в поєднанні з мінімальними періодами відпочинку;
- (e) передбачати такі схеми чергувань, які дозволяють уникати практик, які призводять до значних порушень встановленої схеми сну/роботи, таких як зміна денних/нічних чергувань;
- (f) дотримуватися положень, які стосуються несприятливих розкладів, відповідно до ARO.OPS.230;
- (g) забезпечувати періоди відпочинку достатньої тривалості для того, щоб члени екіпажу мали змогу подолати ефекти попередніх чергувань та достатньо відпочити до початку наступного періоду польотного чергування;
- (h) планувати періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку та достатньо завчасно повідомляти членів екіпажу;
- (i) планувати польотні чергування таким чином, щоб вони могли бути завершені протягом допустимого періоду польотного чергування з урахуванням часу, необхідного для виконання передпольотних обов'язків, сектору та оборотного часу;
- (j) змінювати розклад та/або склад екіпажу у разі, якщо фактична експлуатація перевищує максимальний період польотного чергування більше ніж у 33% польотних чергувань у такому розкладі протягом запланованого сезонного періоду.

ORO.FTL.115 Обов'язки члена екіпажу

Члени екіпажу повинні:

- (a) відповідати вимогам пункту CAT.GEN.MPA.100(b) додатка IV (Part-CAT);
- (b) оптимально використовувати надані можливості та об'єкти для відпочинку та належним чином планувати і використовувати свої періоди відпочинку.

ORO.FTL.120 Управління ризиками втомі (FRM)

- (a) Якщо FRM вимагають ця підчастина або відповідні сертифікаційні специфікації, експлуатант повинен створити, запровадити та підтримувати FRM як невід'ємну частину своєї системи управління. FRM повинне забезпечувати дотримання суттєвих вимог пунктів 7.f, 7.g та 8.f додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008. FRM повинне бути описане в OM.
- (b) Створення, запровадження та підтримка FRM повинні передбачати постійне вдосконалення загальної ефективності FRM та включати:
 - (1) опис філософії та принципів експлуатанта стосовно FRM, яка називається політикою FRM;
 - (2) документацію процесів FRM, у тому числі процесу ознайомлення персоналу з його обов'язками, та процедуру внесення змін до такої документації;
 - (3) наукові принципи та знання;
 - (4) процеси виявлення загроз та оцінювання ризику, які дають змогу здійснювати управління експлуатаційними ризиками експлуатанта, які є наслідком втоми членів екіпажу на постійній основі;
 - (5) процес пом'якшення ризиків, який передбачає швидке впровадження коригувальних дій, які є необхідними для ефективного пом'якшення ризиків експлуатанта, які є наслідком втоми членів екіпажу, а також для постійного моніторингу та регулярного оцінювання пом'якшення пов'язаних із втомою ризиків, досягнутого такими заходами;
 - (6) процеси забезпечення безпеки FRM;
 - (7) процеси просування FRM.
- (c) FRM повинне відповідати схемі специфікації польотного часу, розміру організації експлуатанта та характеру і складності його діяльності, з урахуванням загроз та пов'язаних із ними ризиків, властивих такій діяльності та застосовній схемі специфікації польотного часу.

- (d) Експлуатант повинен вживати заходів для пом'якшення ризиків, якщо процес забезпечення безпеки FRM вказує на те, що необхідна ефективність безпеки не підтримується.

ORO.FTL.125 Схеми специфікацій польотного часу

- (a) Експлуатанти повинні створювати, запроваджувати та підтримувати схеми специфікацій польотного часу, які відповідають типам експлуатації, що здійснюються, та відповідають Регламенту (ЄС) № 216/2008, цій підчастині та іншому застосовному законодавству, у тому числі Директиві 2000/79/ЄС.
- (b) Схеми специфікацій польотного часу, у тому числі, у разі необхідності, пов'язане з ними FRM, перед запровадженням повинні бути затверджені компетентним органом.
- (c) Для підтвердження відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 і цій підчастині експлуатант повинен застосовувати застосовні сертифікаційні специфікації, ухвалені Агентством. Якщо експлуатант хоче відхилитися від таких сертифікаційних специфікацій згідно зі статтею 22(2) Регламенту (ЄС) № 216/2008, він повинен надати компетентному органу повний опис запланованого відхилення, перш ніж воно буде запроваджене. Такий опис повинен включати будь-які зміни до керівництв або процедур, які можуть бути релевантними, а також оцінювання, яке підтверджує відповідність Регламенту (ЄС) № 216/2008 і цій підчастині.
- (d) Для цілей пункту ARO.OPS.235(d), протягом 2 років з моменту запровадження відхилення або відступу від вимог експлуатант повинен збирати дані стосовно санкціонованого відхилення або відступу та аналізувати такі дані за науковими принципами з метою оцінювання впливу відхилення або відступу на втому екіпажу повітряного судна. Результати такого аналізу повинні надаватися в формі звіту до компетентного органу.

СЕКЦІЯ 2

ОПЕРАТОРИ КОМЕРЦІЙНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

ORO.FTL.200 Основне місце базування

Експлуатант повинен призначити основне місце базування для кожного члена екіпажу.

ORO.FTL.205 Період польотного чергування (FDP)

- (a) Експлуатант повинен:
- (1) визначити час виходу на чергування для кожної окремої експлуатації з урахуванням ORO.FTL.110(c);
 - (2) створити процедури, які визначають, яким чином командир повинен, у разі особливих обставин, що можуть призвести до значної втоми, і після консультації з відповідними членами екіпажу, скорочувати фактичний FDP та/або подовжувати період відпочинку для того, щоб запобігти будь-якому негативному впливу на безпеку польотів.
- (b) Базовий максимальний добовий FDP
- (1) Максимальний добовий FDP без використання подовжень для акліматизованих членів екіпажу повинен відповідати такій таблиці:

Таблиця 2

Максимальний добовий FDP — Акліматизовані члени екіпажу

Початок FDP у відповідному часі	1–2 у сектори	3 сектори	4 сектори	5 секторів	6 секторів	7 секторів	8 секторів	9 секторів	10 секторів
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00

1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

- (2) Максимальний добовий FDP, якщо стан акліматизації членів екіпажу невідомий, повинен відповідати такій таблиці:

Таблиця 3

Члени екіпажу, стан акліматизації яких невідомий

Максимальний добовий FDP відповідно до секторів						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

- (3) Максимальний добовий FDP, якщо стан акліматизації членів екіпажу невідомий та експлуатант запровадив FRM, повинен відповідати такій таблиці:

Таблиця 4

Члени екіпажу, стан акліматизації яких невідомий, за умов запровадження FRM

Максимальний добовий FDP відповідно до секторів						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

- (с) FDP з різним часом виходу на чергування для льотного екіпажу та кабінного екіпажу.

В усіх випадках, коли кабінный екіпаж потребує більше часу, ніж льотний екіпаж, для проведення передпольотного інструктажу щодо того самого сектору або щодо низки секторів, FDP кабінного екіпажу може бути подовжений за рахунок різниці між часом виходу на чергування кабінного екіпажу та льотного екіпажу. Така різниця не повинна перевищувати 1 години. Максимальний добовий FDP для кабінного екіпажу повинен базуватися на часі, у який льотний екіпаж виходить на свій FDP, але FDP повинен починатися з часу виходу на чергування кабінного екіпажу.

- (d) Максимальний добовий FDP для акліматизованих членів екіпажу з використанням подовжень без відпочинку в польоті.
- (l) Максимальний добовий FDP може бути подовжений до 1 години не більше ніж двічі в будь-які 7 послідовних днів. У такому разі:
- (i) мінімальні передпольотні та післяпольотні періоди відпочинку повинні бути збільшені на 2 години; або

- (ii) післяпольотний період відпочинку повинен бути збільшений на 4 години.
- (2) Якщо використовуються подовження послідовних FDP, додаткові перед- та післяпольотні відпочинки між двома подовженими FDP, як того вимагає підпараграф (1), повинні надаватися послідовно.
- (3) Використання подовжень повинне плануватися заздалегідь та обмежуватися такими максимальними значеннями:
 - (i) 5 секторів, якщо вони не припадають на WOCL; або
 - (ii) 4 сектори, якщо вони припадають на WOCL на 2 години або менше; або
 - (iii) 2 сектори, якщо вони припадають на WOCL на більше ніж 2 години.
- (4) Подовження максимального базового добового FDP без відпочинку в польоті не повинне поєднуватися з подовженнями внаслідок можливості відпочинку в польоті або розділеного чергування у той самий період чергування.
- (5) Схеми специфікацій польотного часу повинні визначати граничні значення подовжень максимального базового добового FDP згідно із сертифікаційними специфікаціями, застосовними до типу експлуатації, з урахуванням:
 - (i) кількості секторів польоту; та
 - (ii) потрапляння до WOCL.
- (e) Максимальний добовий FDP з використанням подовжень внаслідок відпочинку в польоті

Схеми специфікацій польотного часу повинні визначати умови подовження максимального базового добового FDP з відпочинком у польоті відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних до типу експлуатації, з урахуванням:

- (i) кількості секторів польоту;
- (ii) мінімального часу відпочинку в польоті, визначеного для кожного члена екіпажу;
- (iii) типу умов для відпочинку в польоті; та
- (iv) посилення базового льотного екіпажу.
- (f) Непередбачені обставини під час льотної експлуатації — за рішенням командира
- (1) Умови для зміни командиром обмежень польотного чергування, чергування та періодів відпочинку в разі непередбачених обставин під час льотної експлуатації, які починаються під час виходу на чергування або після нього, повинні відповідати таким вимогам:
 - (i) максимальний добовий FDP, як результат застосування пунктів (b) і (e) пункту ORO.FTL.205 або пункту ORO.FTL.220, не може подовжуватися більше ніж на 2 години, за винятком випадків, у яких льотний екіпаж був посилений — у такому разі максимальний період польотного чергування може бути подовжений не більше ніж на 3 години;
 - (ii) якщо на заключному секторі в межах FDP допустиме подовження перевищене з причини непередбачених обставин після зльоту, політ може продовжуватися до запланованого аеродрому призначення або запасного аеродрому;
 - (iii) період відпочинку після FDP може бути скорочений, але в жодному разі не може становити менше ніж 10 годин.
- (2) У разі настання непередбачених обставин, які можуть призвести до значної втоми, командир повинен скоротити фактичний період польотного чергування та/або подовжити період відпочинку, щоб уникнути будь-якого негативного впливу на безпеку польоту.
- (3) Командир повинен проконсультуватися з усіма членами екіпажу стосовно рівня їх готовності перед ухваленням рішенням про зміни відповідно до підпараграфів 1 і 2.
- (4) Командир повинен подати доповідь експлуатанту, якщо FDP був подовжений або якщо період відпочинку був скорочений за його рішенням.

- (5) Якщо FDP подовжується або період відпочинку зменшується більше ніж на 1 годину, експлуатант повинен не пізніше ніж через 28 діб після випадку направити компетентному органу копію доповіді разом зі своїми коментарями.
- (6) Експлуатант повинен запровадити некаральний процес для використання рішення, яке описане в цьому положенні, та описати його в керівництві з експлуатації.
- (g) Непередбачені обставини під час польотної експлуатації — відкладений вихід на чергування

Експлуатант повинен встановити у керівництві з експлуатації процедури щодо відкладеного виходу на чергування у разі непередбачених обставин відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних до типу експлуатації.

ORO.FTL.210 Польотний час та періоди чергування

- (a) Загальний час періодів чергування, для якого може бути призначений член екіпажу, не повинен перевищувати:
 - (1) 60 годин чергування протягом будь-яких 7 послідовних днів;
 - (2) 110 годин чергування протягом будь-яких 14 послідовних днів; та
 - (3) 190 годин чергування протягом будь-яких 28 послідовних днів, розподілених у зазначеному періоді якомога більш рівномірно.
- (b) Загальний польотний час у секторах польоту, у яких окремий член екіпажу призначений залученим членом екіпажу, не повинен перевищувати:
 - (1) 100 годин польотного часу протягом будь-яких 28 послідовних днів;
 - (2) 900 годин польотного часу протягом будь-якого календарного року; та
 - (3) 1 000 годин польотного часу протягом будь-яких 12 календарних послідовних місяців.
- (c) Післяпольотне чергування повинне зараховуватися як період чергування. Експлуатант повинен визначити у своєму керівництві з експлуатації мінімальний період часу післяпольотного чергування.

ORO.FTL.215 Позиціонування

Якщо експлуатант позиціонує члена екіпажу, повинні застосовуватися такі умови:

- (a) позиціонування після виходу на чергування, але до початку експлуатації, повинне зараховуватися як FDP, але не зараховуватися як сектор;
- (b) весь час, витрачений на позиціонування, повинен зараховуватися як період чергування.

ORO.FTL.220 Розділене чергування

Умови для подовження базового максимального добового FDP через перерву на землі повинні відповідати таким вимогам:

- (a) Схеми специфікацій польотного часу повинні визначати такі елементи для розділеного чергування згідно з сертифікаційними специфікаціями, застосовними до типу експлуатації:
 - (1) мінімальна тривалість перерви на землі; та
 - (2) можливість подовження FDP, описаного в ORO.FTL.205(b), з урахуванням тривалості перерви на землі, об'єктів, наданих члену екіпажу для відпочинку, та інших супутніх факторів;
- (b) перерва на землі повинна зараховуватися повністю як FDP;
- (c) розділене чергування не допускає скорочення відпочинку.

ORO.FTL.225 Режим очікування та чергування в аеропорту

Якщо експлуатант призначає члена екіпажу для перебування в режимі очікування або для чергування в аеропорту, відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних для типу експлуатації, повинні виконуватися такі умови:

- (a) перебування в режимі очікування та будь-яке чергування в аеропорту повинні відображатися в реєстрі, час початку та закінчення періоду перебування в режимі очікування повинні бути визначені та

завчасно доведені до відома відповідних членів екіпажу для надання їм можливості планування належного відпочинку;

- (b) вважається, що член екіпажу перебуває в режимі очікування в аеропорту з моменту виходу на чергування у пункті виходу на чергування і до закінчення зазначеного періоду очікування в аеропорту;
- (c) період очікування в аеропорту повинен повністю зараховуватися як період чергування для цілей пунктів ORO.FTL.210 та ORO.FTL.235;
- (d) будь-яке чергування в аеропорту повинне повністю зараховуватися як період чергування та FDP повинен зараховуватися повністю з моменту виходу на чергування в аеропорту;
- (e) експлуатант повинен забезпечити розміщення члена екіпажу, який перебуває у режимі очікування в аеропорту;
- (f) у схемах специфікацій польотного часу повинні зазначатися такі елементи:
 - (1) максимальна тривалість будь-якого режиму очікування;
 - (2) наслідки проведеного в режимі очікування часу для максимальної тривалості FDP, яка може бути призначена, з урахуванням об'єктів, наданих члену екіпажу для відпочинку; а також інших супутніх факторів, таких як:
 - необхідність негайної готовності члена екіпажу;
 - перешкоди режиму очікування для сну; та
 - належне сповіщення для захисту можливості сну в інтервалі між викликом на чергування і призначеним FDP;
- (3) мінімальний період відпочинку після перебування в режимі очікування, що не призводить до призначення FDP;
- (4) як повинен зараховуватися час, витрачений на режим очікування, інший ніж режим очікування в аеропорту, з метою підрахунку сукупних періодів чергування.

ORO.FTL.230 Резерв

Якщо експлуатант призначає членів екіпажу для перебування в резерві, відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосованих до типу експлуатації, повинні застосовуватися такі вимоги:

- (a) резерв повинен бути зафіксований в реєстрі;
- (b) у схемах специфікацій польотного часу повинні бути визначені такі елементи:
 - (1) максимальна тривалість кожного окремого періоду резерву;
 - (2) кількість послідовних днів резерву, для якої може бути призначений член екіпажу.

ORO.FTL.235 Періоди відпочинку

- (a) Мінімальний період відпочинку на основному місці базування.
 - (1) Мінімальний період відпочинку, який надається перед FDP, що починається за місцем основного базування, повинен мати щонайменше таку саму тривалість, як попередній період чергування, або становити 12 годин, залежно від того, яке з цих значень більше.
 - (2) Як відступ від пункту (1), якщо експлуатант забезпечує члена екіпажу належним розміщенням за місцем основного базування, застосовуються вимоги щодо мінімального відпочинку, наведені в пункті (b).
- (b) Мінімальний період відпочинку поза місцем основного базування.

Мінімальний період відпочинку, що надається перед FDP поза місцем основного базування, повинен мати щонайменше таку саму тривалість, як попередній період чергування, або становити 10 годин, залежно від того, яке з цих значень більше. Такий період повинен включати можливість 8-годинного сну, на додаток до часу для переїздів та фізіологічних потреб.

- (c) Скорочений відпочинок

Як відступ від пунктів (а) і (b), схеми специфікації польотного часу можуть передбачати скорочення мінімального періоду відпочинку відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних до типу експлуатації, а також з урахуванням таких елементів:

- (1) мінімального періоду скороченого відпочинку;
- (2) збільшення наступного періоду відпочинку; та
- (3) скорочення FDP після скороченого відпочинку.
- (d) Періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку

У схемах специфікацій польотного часу повинні зазначатися періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку для компенсації накопиченої втоми. Мінімальний періодичний подовжений відновлювальний період відпочинку повинен тривати 36 годин, у тому числі 2 місцеві ночі, та у будь-якому разі час між закінченням одного і початком наступного періодичного подовженого відновлювального періоду відпочинку не повинен перевищувати 168 годин. Періодичний подовжений відновлювальний період відпочинку повинен бути збільшений до 2 місцевих днів двічі кожного місяця.

(e) У схемах специфікацій польотного часу повинні зазначатися додаткові періоди відпочинку відповідно до застосовних сертифікаційних специфікацій для компенсації:

- (1) наслідків зміни часових поясів та подовжень FDP;
- (2) додаткової накопиченої втоми через несприятливий розклад; та
- (3) зміни місця основного базування.

ORO.FTL.240 Харчування

- (a) Протягом FDP повинна бути забезпечена можливість вживання їжі та напоїв для уникнення будь-якої шкоди, що негативно позначається на якості роботи члена екіпажу, особливо якщо FDP перевищує 6 годин.
- (b) Експлуатант повинен визначити у керівництві з експлуатації, як організовується харчування членів екіпажу під час FDP.

ORO.FTL.245 Записи про місце основного базування, польотний час, періоди виконання чергувань та відпочинку

- (a) Експлуатант повинен підтримувати такі записи за період у 24 місяці:
 - (1) індивідуальні записи щодо кожного члена екіпажу, у тому числі:
 - (i) польотний час;
 - (ii) початок, тривалість та кінець кожного періоду чергування та FDP;
 - (iii) періоди відпочинку та дні, вільні від усіх обов'язків; та
 - (iv) призначене місце основного базування;
 - (2) звіти про подовжені періоди польотного чергування та скорочені періоди відпочинку.
- (b) Експлуатант повинен надавати копії індивідуальних записів щодо польотного часу, періодів чергування та періодів відпочинку за запитом:
 - (1) відповідному члену екіпажу; та
 - (2) іншому експлуатанту стосовно члена екіпажу, який є або буде членом екіпажу такого експлуатанта.
- (c) Записи, зазначені у пункті CAT.GEN.MPA.100(b)(5), стосовно членів екіпажу, які виконують службові обов'язки у більш ніж одного експлуатанта, повинні зберігатися протягом 24 місяців.

ORO.FTL.250 Підготовка з контролю втоми

- (a) Експлуатант повинен організувати початкову та періодичну підготовку з контролю втоми для членів екіпажу, персоналу, відповідального за підготовку та підтримання реєстрів екіпажу, та відповідного керівного персоналу.

- (b) Така підготовка повинна відповідати програмі підготовки, встановленій експлуатантом та описаній у керівництві з експлуатації. План підготовки повинен охоплювати всі можливі причини та наслідки втоми і заходи протидії.

▼ M14

Доповнення I

ДЕКЛАРАЦІЯ					
вгідно з Регламентом Комісії (ЄС) № 965/2012 щодо повітряних перевезень					
Експлуатант					
Найменування:					
Адреса основного місця діяльності експлуатанта або, якщо оператор не має основного місця діяльності, місця, де експлуатант має осідок чи проживає, та місця, з якого здійснюється управління експлуатацією:					
Прізвище та контактні дані підзвітного керівника:					
Експлуатація повітряного судна					
Початкова дата експлуатації/дата початку застосування змін:					
Інформація про повітряне судно, експлуатацію та організацію, відповідальну за підтримання льотної придатності ⁽¹⁾ :					
MSN повітряного судна	Тип повітряного судна	Реєстрація повітряного судна ⁽²⁾ :	Основна база	Типи експлуатації ⁽³⁾	Організація, відповідальна за підтримання льотної придатності ⁽⁴⁾
Якщо застосовно, деталі щодо схвалень, які має заявник (якщо застосовно, до декларації додати перелік спеціальних схвалень, у тому числі спеціальних схвалень, наданих третьою країною).					
Якщо застосовно, деталі щодо дозволу на спеціалізовану експлуатацію, який має заявник (якщо застосовно, додати дозволи).					
Якщо застосовно, перелік альтернативних методів відповідності з покликаннями на відповідні АМС, які вони заміняють (дати AltMoC).					
Заяви					
<input type="checkbox"/> Експлуатант відповідає та продовжуватиме відповідати суттєвим вимогам, визначеним у додатку V до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2018/1139, та вимогам Регламенту (ЄС) № 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Система управління документацією, у тому числі керівництво з експлуатації, відповідає вимогам додатка III (Part-ORO), додатка V (Part-SPA), додатка VI (Part-NCC) або додатка VIII (Part-SPO) до Регламенту (ЄС) № 965/2012, та всі польоти здійснюватимуться відповідно до					

положень керівництва з експлуатації, як того вимагає пункт ORO.GEN.110(b) додатка III до цього Регламенту.

Усі повітряні судна, які експлуатуються, мають чинний сертифікат льотної придатності відповідно до Регламенту Комісії (ЄС) № 748/2012 або відповідають спеціальним вимогам до льотної придатності, які застосовуються до повітряних суден, які зареєстровані у третій країні та є предметом договору оренди.

Усі члени льотного екіпажу мають свідоцтво відповідно до додатка I до Регламенту Комісії (ЄС) № 1178/2011, як того вимагає пункт ORO.FC.100(c) додатка III до Регламенту (ЄС) № 965/2012, та члени кабінного екіпажу, якщо застосовно, пройшли підготовку відповідно до підчастини CC додатка III до Регламенту (ЄС) № 965/2012.

(Якщо застосовується)

Експлуатант запровадив і підтвердив відповідність визнаним галузевим стандартам.

Покликання на стандарт:

Сертифікаційний орган:

Дата останнього аудиту відповідності:

Експлуатант повідомить компетентний орган про будь-які зміни в обставинах, які впливають на його відповідність суттєвим вимогам, визначеним у додатку V до Регламенту (ЄС) № 2018/1139, і вимогам Регламенту (ЄС) № 965/2012, що декларується компетентному органу за допомогою цієї декларації, та про будь-які зміни в інформації і переліках AltMoC, включених і доданих до цієї декларації, як того вимагає пункт ORO.GEN.120(a) додатка III до Регламенту (ЄС) № 965/2012.

Експлуатант підтверджує, що інформація, зазначена в цій декларації, є правильною.

Дата, прізвище та підпис підзвітного керівника

⁽¹⁾ Якщо у полі декларації недостатньо місця, щоб перелічити інформацію, інформація повинна бути перелічена в окремому додатку. Додаток повинен містити дату і підпис.

⁽²⁾ Якщо повітряне судно також зареєстроване володільцем АОС, зазначається номер АОС володільця АОС.

⁽³⁾ «Типи експлуатації» стосується типу експлуатації, здійснюваної на такому повітряному судні, наприклад, некомерційна експлуатація або спеціалізована експлуатація, така як польоти з метою аерозйомки, повітряної реклами, польоти ЗМІ, телевізійні і кінопольоти, стрибки з парашутом, зтяжні стрибки з парашутом, контрольні польоти після технічного обслуговування.

⁽⁴⁾ Інформація про організацію, відповідальну за підтримання льотної придатності, включає найменування організації, адресу та покликання на схвалення.

(¹³) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 996/2010 від 20 жовтня 2010 року про розслідування та запобігання нещасним випадкам та інцидентам у сфері цивільної авіації та про скасування Директиви 94/56/ЄС (ОБ L 295, 12.11.2010, с. 35).

(¹⁴) Імплементативний регламент Комісії (ЄС) 2015/1018 від 29 червня 2015 року про встановлення переліку класифікації випадків у цивільній авіації як таких, які підлягають обов'язковому сповіщенню, відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 376/2014 (ОБ L 163, 30.06.2015, с. 1).

(¹⁵) ОБ L 293, 31.10.2008, с. 3.

(¹⁶) Регламент Комісії (ЄС) 2015/640 від 23 квітня 2015 року про додаткові специфікації льотної придатності для певних типів експлуатації та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 965/2012 (ОБ L 106, 24.04.2015, с. 18).

(¹⁷) Регламент Комісії (ЄС) № 1321/2014 від 26 листопада 2014 року про підтримання льотної придатності повітряних суден та аеронавігаційних продуктів, складових частин та приладів, та про схвалення організацій і персоналу, задіяних у таких завданнях (ОБ L 362, 17.12.2014, с. 1).

(¹⁸) ОБ L 311, 25.11.2011, с. 1

(¹⁹) ОБ L 302, 01.12.2000, с. 57.