



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135; тел. (044) 351-54-01, тел. факс (044) 351-56-92
vdz@avia.gov.ua, код ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба
України

В доповнення до листів від 29.10.2018 № 1.19-13340-18 та від 03.12.2018 № 1.19-14615-18, Державна авіаційна служба України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» подає для погодження доопрацьований проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань».

- Додатки:
1. Копія проекту регуляторного акта на 359 арк. в 1 прим. (тільки адресату).
 2. Аналіз регуляторного впливу проекту регуляторного акта на 73 арк. в 1 прим. (тільки адресату).
 3. Копія повідомлення про оприлюднення проекту регуляторного акта на 1 арк. в 1 прим. (тільки адресату).

В.о. Голови

С. КОРШУК

025541





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14, тел./факс: (044) 351-56-92, тел. (044) 351-54-01

E-mail: vdz@avia.gov.ua, сайт: avia.gov.ua код згідно з ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба
України

В доповнення до листів від 29.10.2018 № 1.19-13340-18 та від 03.12.2018 № 1.19-14615-18, Державіаслужба відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» подає для погодження доопрацьований проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань».

- Додатки: 1. Копія проекту регуляторного акта на 359 арк. в 1 прим. (тільки адресату).
2. Аналіз регуляторного впливу проекту регуляторного акта на 73 арк. в 1 прим. (тільки адресату).
3. Копія повідомлення про оприлюднення проекту регуляторного акта на 1 арк. в 1 прим. (тільки адресату).

Голова



О. БІЛЬЧУК

Анна Пророченко 351-52-05

UB

Державіаслужба України

1.19-14843-18 від 07.12.2018

арк.1



№	Тема	Содержание	Дата	Статус
1	Президентская команда	... (text) ...	12.12.2018	...
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

Київ

Про затвердження Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань»

Відповідно до статті 11, частини третьої статті 42 Повітряного кодексу України, та з метою встановлення технічних вимог та адміністративних процедур для забезпечення підтримання льотної придатності повітряних суден у цивільній авіації, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них, **н а к а з у ю :**

1. Затвердити Авіаційні правила України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання

005571

та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі - Авіаційні правила), що додаються.

2. Департаменту льотної придатності (Овчинніков В. М.) в установленому законодавством порядку забезпечити:

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному сайті;

розроблення до 30 червня 2019 року всіх необхідних процедур, пов'язаних з введенням Авіаційних правил.

3. Установити, що:

1) відповідно до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 10 лютого 2012 року № 85, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 28 лютого 2012 року за № 333/20646 (із змінами) (далі – Правила з підтримання льотної придатності (Part-M)):

сертифікати перегляду льотної придатності повітряних суден є чинними протягом встановленого в них строку дії;

сертифікати схвалення організацій з технічного обслуговування, видані відповідно до Підчастини F Розділу A Правил з підтримання льотної придатності (Part-M), залишаються чинними до моменту внесення змін до Сертифіката схвалення та/або додатка до сертифіката вищезазначених організацій;

сертифікати схвалення організацій з управління підтриманням льотної придатності, видані відповідно до Підчастини G Розділу A Правил з підтримання льотної придатності (Part-M), залишаються чинними до моменту внесення змін до Сертифіката схвалення та/або додатка до сертифіката вищезазначених організацій;

2) відповідно до Правил схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 237, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 986/19724 (далі – Правила схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147), сертифікати схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування та екзаменування залишаються чинними до моменту внесення змін до Сертифіката схвалення та/або додатка до сертифіката вищезазначених організацій;

3) відповідно до Правил видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 238, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 987/19725 (далі – Правила видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66), свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден залишаються чинними до моменту внесення змін, закінчення терміну дії, призупинення або анулювання;

4) відповідно до Правил схвалення організацій з технічного обслуговування (Part-145), затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 квітня 2010 року № 209, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 02 серпня 2010 року за № 591/17886 (із змінами) (далі – Правила схвалення організацій з технічного обслуговування (Part-145), сертифікати схвалення організацій з технічного обслуговування залишаються чинними до моменту внесення змін до Сертифіката схвалення та/або додатка до сертифіката вищезазначених організацій;

5) до моменту отримання організаціями з управління підтриманням льотною придатністю привілей у відповідності до М.А.711 (b) додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил, перегляд льотної придатності виконуватиметься

уповноваженим органом з питань цивільної авіації, при задовільних результатах оцінювання рекомендації, виданої організацією з управління підтриманням льотної придатності, схваленої належним чином відповідно до вимог Підчастини G Розділу А додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил. Незважаючи на положення М.А.711 (b), схвалена організація з управління підтриманням льотною придатністю може бути схвалена на право надання рекомендації щодо перегляду льотної придатності уповноваженому органу з питань цивільної авіації відповідно до положень М.А.711 (b) 2 додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил, до моменту отримання привілей у відповідності до М.А.711 (b) додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил.

4. Визнати такими, що втратили чинність:

1) наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 квітня 2010 року № 209 «Про затвердження Правил схвалення організацій з технічного обслуговування (Part-145) та затвердження Змін до Правил сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 02 серпня 2010 року за № 591/17886 (із змінами);

2) наказ Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 237 «Про затвердження Правил схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147)», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 986/19724;

3) наказ Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 238 «Про затвердження Правил видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66)», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 987/19725;

4) наказ Міністерства інфраструктури України від 10 лютого 2012 року № 85 «Про затвердження Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28 лютого 2012 року за № 333/20646 (із змінами).

5. Цей наказ набирає чинності з 30 червня 2019 року, крім підпунктів 2, 3 пункту 4 та додатків 3-5 до Авіаційних правил, які набирають чинності з 30 червня 2020 року, але не раніше дня їх офіційного опублікування.

Голова Державіаслужби



О. БІЛЬЧУК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби
України

_____ 2018 року № _____

Авіаційні правила України

«Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до
виконання цих завдань»

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила встановлюють загальні технічні вимоги та адміністративні процедури для забезпечення:

(а) підтримання льотної придатності повітряних суден, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них, які:

- (i) внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, якщо нагляд за безпекою польотів не було передано третій країні і вони не використовуються експлуатантом, який схвалений в Україні; або
 - (ii) зареєстровані в третій країні і використовуються експлуатантом, який схвалений в Україні, у випадку коли нагляд за безпекою польотів був переданий Україні;
- (b) відповідності основним вимогам, визначеним у Доповненні II до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 05 липня 2018 року № 682, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 27 вересня 2018 року за № 1109/32561 (далі – Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації») в частині підтримання льотної придатності повітряних суден, зареєстрованих в третіх країнах, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них, для яких нагляд за безпекою польотів не було передано державі-члену, та які передано на умовах сухого лізингу авіаперевізнику.

II. Терміни та визначення

У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

- (1) Агентство – Європейське Агентство з безпеки польотів (EASA);
- (2) держава-член – держави-члени Європейського Союзу та Україна;

(3) експлуатація комерційного повітряного транспорту (CAT) – експлуатація повітряного судна для перевезення пасажирів, вантажу чи пошти за плату або іншу винагороду;

(4) змагальний політ – «змагальний політ», як визначено в Розділі I Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»;

(5) комерційна експлуатація – експлуатація повітряного судна з метою надання послуг за плату, які доступні для громадськості, або якщо ці послуги не є доступними для громадськості, але виконуються за договором між експлуатантом та замовником, який не має контролю над експлуатантом;

(6) комерційна спеціалізована експлуатація – експлуатація, що підпадає під дію вимог додатку III (Part-ORO) до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»;

(7) компонент – будь-який двигун, гвинт, частина або прилад;

(8) критичне завдання з технічного обслуговування – завдання з технічного обслуговування, що включає збирання або будь-яке втручання до системи або будь-якої частини повітряного судна, двигуна або гвинта та неправильне виконання яких може безпосередньо загрожувати безпеці польотів;

(9) льотна демонстрація – «льотна демонстрація», як визначено в Розділі I Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні

процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»;

(10) обмежена експлуатація – експлуатація повітряного судна, яка не підпадає під класифікацію повітряного судна складної конструкції, оснащеного двигуном, для:

- (i) польотів зі спільним несенням витрат фізичними особами, за умови розподілу прямих витрат орендарями повітряного судна, включаючи пілота та кількість осіб, на яких розподіляються витрати, обмежується шістьма;
- (ii) змагальних польотів або льотних демонстрацій за умови, що винагорода або будь-який цінний приз за такий політ обмежується відшкодуванням прямих операційних витрат та пропорційна внескам до щорічних витрат, а також призів вартістю не більше, ніж визначено компетентним органом;
- (iii) презентаційних польотів, парашутних стрибків, буксирування планерів або пілотажних польотів, що виконуються або організацією з підготовки пілотів, що має основне місце здійснення діяльності в Україні, та схваленою відповідно до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації», або організацією, створеною з метою сприяння авіаційного спорту або авіації дозвілля, за умови, що повітряне судно експлуатується організацією, яка є власником або орендарем на умовах лізингу без екіпажу і виконання польоту не приносить прибуток, що розподіляється поза межами організації, і коли до польотів залучаються особи, не пов'язані з організацією, і така діяльність не є основною.

Для потреб цих Авіаційних правил, обмежена експлуатація не вважається експлуатацією комерційного повітряного транспорту або комерційною спеціалізованою експлуатацією;

(11) організація – суб'єкт авіаційної діяльності. Така організація може мати один або декілька офісів в межах держав-членів або поза їх межами;

(12) основне місце здійснення діяльності – головний офіс або зареєстрований офіс підприємства, через який виконуються фінансування та контроль діяльності, пов'язаної з вимогами цих Авіаційних правил;

(13) передпольотний огляд – огляд, що виконується перед вильотом для того, щоб переконатися в придатності повітряного судна до запланованого польоту;

(14) персонал, який засвідчує технічне обслуговування – персонал, відповідальний за передачу в експлуатацію повітряного судна чи компонента після технічного обслуговування;

(15) підтримання льотної придатності – всі процеси, які забезпечують у будь-який час експлуатації відповідність повітряного судна чинним вимогам з льотної придатності та знаходження повітряного судна в придатному для безпечної експлуатації стані;

(16) повітряне судно – апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

(17) повітряне судно складної конструкції, оснащене двигуном – означає:

- (i) літак:
 - з максимальною сертифікованою злітною масою понад 5700 кг, або сертифікований для максимальної пасажировмісності понад дев'ятнадцять осіб, або
 - сертифікований для експлуатації мінімальним льотним екіпажем з двох пілотів, або
 - обладнаний турбореактивним двигуном (двигунами) або більше ніж одним турбогвинтовим двигуном, або
- (ii) вертоліт, сертифікований:
 - з максимальною злітною масою понад 3175 кг, або
 - для максимальної пасажировмісності понад дев'ять осіб, або
 - для експлуатації мінімальним льотним екіпажем з двох пілотів, або
- (iii) повітряне судно з поворотними гвинтами;

(18) повітряне судно ELA1 – пілотоване Європейське легке повітряне судно, до якого відносяться:

- (i) літак з максимальною злітною масою 1200 кг або менше та який не підпадає під класифікацію складного повітряного судна;
- (ii) планер або мотопланер з максимальною злітною масою 1200 кг або менше;

- (iii) аеростат з максимальним розрахунковим об'ємом газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 м³ для теплових аеростатів, 1050 м³ для газових аеростатів, 300 м³ для прив'язних газових аеростатів;
 - (iv) дирижабль, розрахований не більше ніж на чотирьох осіб та з максимальним розрахунковим об'ємом газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 м³ для теплових дирижаблів та 1000 м³ для газових дирижаблів;
- (19) повітряне судно ELA2 – таке пілотоване Європейське легке повітряне судно, до якого відносяться:
- (i) літак з максимальною злітною масою 2000 кг або менше, який не підпадає під класифікацію складного повітряного судна, оснащеного двигуном;
 - (ii) планер або мотопланер з максимальною злітною масою 2000 кг або менше;
 - (iii) аеростат;
 - (iv) тепловий дирижабль;
 - (v) газовий дирижабль з усіма наступними характеристиками:
 - максимальною різницею між максимальною вагою та статичною підйомною силою, що не перевищує 3 %;
 - незмінним напрямом тяги (за виключенням реверсу);
 - звичайними та простими: конструкцією, системою керування та системою балонетів, та;
 - системою управління без підсилювачів;

(vi) дуже легкий гвинтокрил;

(20) повітряне судно LSA – легкий спортивний літак, який має наступні характеристики:

(i) максимальна злітна маса не більше ніж 600 кг;

(ii) максимальна критична швидкість під час посадки (VS0) не більше ніж 45 вузлів індикаторної повітряної швидкості (Calibrated Airspeed) при максимальній сертифікованій злітній масі та критичній центрівці;

(iii) максимальна кількість місць не більше ніж для двох осіб, включаючи пілота;

(iv) одномоторний, гвинтовий, безтурбінний двигун;

(v) негерметична кабіна;

(21) презентаційний політ – «презентаційний політ», як визначено в Розділі I Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»;

(22) технічне обслуговування – капітальний ремонт, ремонт, огляд, заміна, модифікація або усунення дефекту повітряного судна чи компонента або будь-яка комбінація цих робіт, за винятком передпольотного огляду;

(23) JAA – Об'єднані авіаційні власті;

(24) JAR – Спільні авіаційні вимоги.

Інші терміни, які використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України та інших нормативно-правових актах.

III. Вимоги з підтримання льотної придатності

1. Підтримання льотної придатності повітряних суден, зазначених в пункті 1 (а) Розділу I цих Авіаційних правил, та компонентів, що призначені для встановлення на них, повинно здійснюватися відповідно до положень додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил.

2. Організації та персонал, які задіяні в підтриманні льотної придатності повітряних суден, зазначених в пункті 1 (а) Розділу I цих Авіаційних правил, та компонентів, що призначені для встановлення на них, включаючи технічне обслуговування, повинні відповідати положенням додатка 1 (Part-M) та, де застосовно, положенням Розділів IV та V цих Авіаційних правил.

3. Шляхом відступу від положень пункту 1 Розділу III цих Авіаційних правил, підтримання льотної придатності повітряних суден, зазначених в пункті 1 (а) Розділу I цих Авіаційних правил, які мають дозвіл на виконання польотів, повинно здійснюватися на підставі особливих заходів з підтримання льотної придатності, як визначено в дозволі на виконання польотів відповідно до Авіаційних правил України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника», затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 17 січня 2014 року № 27, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 06 лютого 2014 року за № 240/25017 (далі – Part-21).

4. Програми технічного обслуговування, що були схвалені до введення в дію цих Авіаційних правил, вважаються схваленими відповідно до положень цих Авіаційних правил.

5. Підтримання льотної придатності повітряних суден, зазначених у пункті 1 (b) Розділу I та компонентів, що призначені для встановлення на них, повинно здійснюватись відповідно до положень додатка 5 (Part-T) до цих Авіаційних правил.

IV. Схвалення організацій з технічного обслуговування

1. Схвалення організацій з технічного обслуговування повинно бути видано відповідно до положень Підчастини F додатка 1 (Part-M) або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

2. Сертифікати передачі до експлуатації та сертифікати дозволеної передачі, видані до введення та у відповідності до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M), вважаються еквівалентними тим, що вимагаються згідно з М.А.801 та М.А.802 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил відповідно.

V. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування

1. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування має бути кваліфікований згідно з положеннями додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, за винятком персоналу, зазначеного в М.А.606 (h), М.А.607 (b), М.А.801 (d) та М.А.803 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил та 145.A.30 (j), доповнення IV до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

2. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що має свідоцтво, видане відповідно до Правил видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 238, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 28 лютого 2012 року за № 987/19725, у наданій категорії/ підкатегорії, вважається таким, що має права, зазначені в 66.A.20 (а) додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, які відповідають такій категорії/підкатегорії. Вимоги щодо базових знань, що відповідають цим новим правам, у разі розширення прав такого свідоцтва до нової категорії/підкатегорії повинні вважатися такими, що виконані.

3. Персонал з технічного обслуговування, що має свідоцтво, яке включає повітряне судно, що не вимагає індивідуальної підготовки на тип, може продовжувати застосовувати свої права до першого продовження дії або зміни, після чого свідоцтво буде замінено відповідно до процедури, зазначеної в 66.B.125 додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, та рейтингів, визначених в 66.A.45 додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

4. Конвертаційні звіти та звіти про зарахування екзаменів, що відповідали вимогам застосовним до введення цих Авіаційних правил, повинні вважатися такими, що відповідають цим Авіаційним правилам.

5. До того часу, як ці Авіаційні правила визначають вимоги до персоналу, який засвідчує технічне обслуговування:

- (i) повітряних суден, крім літаків та вертольотів;
- (ii) компонентів;

чинні вимоги відповідних держав-членів продовжують застосовуватися, за винятком організацій з технічного обслуговування, розташованих за межами Європейського Союзу, де вимоги мають бути схвалені Агентством.

VI. Вимоги до організацій з підготовки

1. Організації, задіяні у підготовці персоналу, зазначеного у Розділі V, повинні бути схвалені відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, з правом на:

- a) проведення визнаних курсів базової підготовки; та/або
- b) проведення визнаних курсів підготовки на тип; та
- c) проведення екзаменування; та
- d) видання сертифікатів про підготовку.

2. Курси підготовки на тип повітряного судна, схвалені до схвалення мінімальної програми курсу підготовки на тип повітряного судна персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, в прийнятних даних для забезпечення експлуатації для відповідного типу, повинні включати, починаючи з 31 грудня 2022 року або в межах двох років після того, як дані експлуатаційної придатності схвалені незалежно від того, що наступить пізніше, відповідні елементи, що визначені в обов'язковій частині прийнятних даних для забезпечення експлуатації.

VII. Прийнятні методи відповідності

1. Компетентний орган має розробити прийнятні методи відповідності (Acceptable Means of Compliance) (далі – АМС), які можуть використовуватися компетентним органом, організаціями та персоналом для демонстрації відповідності положенням додатків до цих Авіаційних правил.

2. АМС видані компетентним органом не повинні впроваджувати нові вимоги та пом'якшувати існуючі вимоги додатків до цих Авіаційних правил.

3. У разі застосування виданих компетентним органом АМС відповідні вимоги додатків до цих Авіаційних правил вважаються виконаними без подальшої демонстрації.

VIII. Прикінцеві положення

1. Для потреб додатків до цих Авіаційних правил, Агентством вважається уповноважений орган з питань цивільної авіації.

2. Сертифікати про підготовку персоналу до технічного обслуговування видані організаціями, що мають відповідне схвалення EASA або компетентних органів держав-членів Європейського Союзу у відповідності до положень Регламенту Європейської Комісії від 26 листопада 2014 року (EU) № 1321/2014 визнаються в Україні такими, що видані у відповідності до положень цих Авіаційних правил.

3. Організації з технічного обслуговування з класами «В», «С» та «D», основне місце діяльності яких розташоване поза межами території України, схвалені відповідно до положень Регламенту Європейської Комісії від

26 листопада 2014 року (EU) № 1321/2014, визнаються в Україні такими, що схвалені у відповідності до положень цих Авіаційних правил.

4. Сертифікати дозволеної передачі – EASA Form 1, видані відповідно до вимог щодо встановлення компонентів Регламенту Європейської Комісії від 26 листопада 2014 року (EU) № 1321/2014, визнаються в Україні такими, що відповідають положенням цих Авіаційних правил.

5. Курси підготовки на тип повітряного судна, які були розпочаті та завершені до 30 червня 2020 року, можуть бути використані для включення рейтингу типу до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден до 29 червня 2023 року.

6. Будь-який курс теоретичної підготовки на тип повітряного судна та/або курс практичної підготовки на тип повітряного судна, завершений після 30 червня 2020 року, може бути використаний для включення рейтингу типу до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден протягом трьох років після того, як він розпочався (навіть, якщо цей курс розпочався до 30 червня 2020 року).

Заступник директора департаменту
льотної придатності



В. ОВЧИННИКОВ

