

Об обязательной сертификации эксплуатантов воздушного транспорта в Российской Федерации

Приказ · № 106 · от 10.12.1993 · Министерство транспорта · Утратил силу

ПРИКАЗ

МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

от 10 декабря 1993 г. N 106

г. Москва

ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТОВ

ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО в Министерстве юстиции Российской Федерации

4 февраля 1994 г. регистрационный N 486

На основании Закона Российской Федерации "О сертификации продукции и услуг" от 10.06.93 N 5153-I, Постановления Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.08.93 N 850 "О лицензировании перевозочной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на воздушном транспорте в Российской Федерации" в целях обеспечения безопасности полетов и защиты интересов потребителя,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить "Руководство по процедурам сертификации эксплуатантов воздушного транспорта в Российской Федерации (временное)" и ввести его в действие в установленном порядке.
Обязательную сертификацию и контроль за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта осуществлять в соответствии с его требованиями по действующим правилам, наставлениям, инструкциям и другим нормативным актам, регулирующим эксплуатацию воздушного транспорта.
2. Организацию проведения сертификации, оценку соответствия заявленных эксплуатантами воздушного транспорта работ (услуг) действующим стандартам, правилам и нормам, выдачу и учет свидетельств эксплуатантов (сертификатов соответствия) возложить на Департамент воздушного транспорта.
3. Предварительное рассмотрение необходимой документации заявителей на получение свидетельства эксплуатанта и контроль за деятельностью эксплуатантов, имеющих свидетельство, зарегистрированных на территории Регионального управления и выполняющих полеты как на внутреннем, так и на международном рынке авиатранспортных услуг возложить на Региональные Управления воздушного транспорта.
4. Сертификацию вновь созданных эксплуатантов осуществлять до начала производственной деятельности.
5. Предложить всем предприятиям бывшего Министерства гражданской авиации СССР, Министерства авиационной промышленности СССР, Министерства радиопромышленности СССР и других ведомств, имеющим воздушные суда, на основании ст. 5 Воздушного кодекса СССР, не прошедшим сертификацию согласно приказу Минтранса Российской Федерации от 24.04.92 N 26, осуществить обязательную сертификацию до 01.04.94 г.
С 1.04.94 полеты гражданских воздушных судов авиапредприятий, не имеющих свидетельств эксплуатанта, приостанавливаются.
6. Директору Департамента воздушного транспорта Замотину В.В.:
 - 6.1. По согласованию с Госстандартом России организовать разработку образцов бланков сертификата эксплуатанта, их государственную регистрацию и изготовление в необходимом количестве.
 - 6.2. По согласованию с Госстандартом России и Минфином РФ установить в соответствии с Законом Российской Федерации "О сертификации продукции и услуг" порядок оплаты работ по обязательной сертификации эксплуатантов воздушного транспорта.

6.3. Ознакомить с требованиями приказа всех эксплуатантов воздушного транспорта Российской Федерации независимо от их ведомственной принадлежности и форм собственности.

7. Приказы Министерства транспорта России от 24.04.92 N 26 и от 09.08.93 N 64 считать утратившими силу.

8. Контроль за исполнением приказа возложить на директора Департамента воздушного транспорта.
Министр В.Б. Ефимов

Лист согласования

проекта приказа о сертификации эксплуатантов
воздушного транспорта в Российской Федерации

Завизировано:

Директор ДВТ В.В. Замотин

Заместитель председателя

Госстандарта РФ В.В. Таболин

Начальник Отдела нормативного

обеспечения Минтранса России Н.В. Смирнова

Лист согласования проекта "Руководства по процедурам
сертификации эксплуатантов воздушного транспорта
в Российской Федерации"

ЗАВИЗИРОВАНО:

Директор ДВТ В.В. Замотин

Заместитель председателя Госстандарта РФ В.В. Таболин

Первый заместитель Директора Г.Н. Зайцев

Заместитель Директора О.М. Труфанов

Заместитель директора В.В. Горлов

Заместитель директора И.Е. Машкинский

Заместитель директора А.К. Воросцов

Заместитель директора С.Н. Овчаренко

Заместитель директора В.Н. Касьяненко

Заместитель директора А.К. Бондарев

Заместитель директора Н.И. Пивоваров

Начальник Юридического отдела С.М. Ефимуркин

Начальник ОЛЭ Ю.П. Таршин

Начальник ОСАУВД Б.В. Михайлов

Начальник ОТЭРАТ А.А. Емцов

Начальник Отдела нормативного обеспечения

Минтранса РФ Н.В. Смирнова

Правовая экспертиза на соответствие

законодательству РФ и нормам ИКАО

проведена Отделом воздушного права

ГосНИИ ГА Г.Д. Антоненко

Исп. Лобачев ОСЭВТ

тел. 155-54-08

Согласовано Министерство транспорта

с Госстандартом Российской Федерации

Российской Федерации Утверждено приказом Министра

20 сентября 1993 г. от 10 декабря 1993 г. N 106

РУКОВОДСТВО
ПО ПРОЦЕДУРАМ СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТОВ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(временное)
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящее Руководство разработано и вводится в действие на основании законодательства Российской Федерации и в соответствии с положениями Конвенции о международной организации гражданской авиации 1994 года.
2. Руководство направлено на обеспечение безопасных коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ в соответствии с действующими законами РФ, государственными и международными нормами и правилами в области гражданской авиации.
3. Руководство определяет порядок сертификации эксплуатантов воздушного транспорта, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, зарегистрированных на территории России, которые предлагают или осуществляют эксплуатацию воздушных судов с целью выполнения перевозок пассажиров, грузов, почты, авиационных работ.
4. Основным методом, посредством которого Государственный Полномочный орган управления гражданской авиации осуществляет необходимый контроль за деятельностью эксплуатанта, является сертификация эксплуатантов и выдача сертификата - свидетельства эксплуатанта, без которого эксплуатация гражданских воздушных судов является незаконной.
5. Свидетельство эксплуатанта может быть аннулировано решением Полномочного органа ГА, если эксплуатант нарушит установленные нормы и требования или окажется не в состоянии выполнить их.

Настоящим Руководством устанавливается система, предусматривающая как процедуру первоначальной выдачи свидетельства эксплуатанта (сертификата), так и последующее осуществление регулярного инспекционного контроля и государственного надзора за деятельностью эксплуатанта с продлением срока действия соответствующего свидетельства. Копия свидетельства эксплуатанта и специальные положения по эксплуатации должны находиться на борту каждого ВС эксплуатанта вместе с другими судовыми документами и предъявляется инспекторскому составу Государственных органов управления авиации в российских и зарубежных аэропортах.

Законы, Указы Президента Российской Федерации (РФ), постановления и распоряжения Правительства РФ, не противоречащие им положения ВК СССР и изданные на его основе нормативные акты, до их замены новыми, нормативные документы, регламентирующие деятельность воздушного транспорта, издаваемые Министерством транспорта России и Департаментом воздушного транспорта.

Эксплуатантом признается физическое или юридическое лицо, владеющее гражданским воздушным судном на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании и использующее его для полетов в соответствии с сертификатом (свидетельством) эксплуатанта.

Государственным Полномочным органом управления гражданской авиации (далее по тексту Полномочным органом ГА) является Министерство транспорта Российской Федерации в лице Департамента воздушного транспорта.

6. Сертификация заявителя и выдача свидетельства эксплуатанта (сертификата) осуществляется Полномочным органом ГА (Департаментом воздушного транспорта).

Оценка готовности служб заявителя по направлениям деятельности осуществляется специалистами соответствующих функциональных отделов Департамента воздушного транспорта и Региональных управлений воздушного транспорта. Для оценки готовности заявителя создаются специальные комиссии в ДВТ и Региональных управлениях.

Организация процедур сертификации и ведения реестра эксплуатантов Российской Федерации осуществляется Отделом сертификации эксплуатантов воздушного транспорта Департамента воздушного транспорта.

7. Каждый эксплуатант, владеющий гражданским воздушным судном (ВС) на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании для обеспечения безопасности коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ должен располагать подготовленным авиационным персоналом, необходимыми органами (подразделениями и службами см. Приложение 1), оборудованием, средствами, договорами на обеспечение полетов для осуществления в соответствии с установленными в гражданской авиации требованиями всех технологических процессов производственной деятельности в области летной, технической эксплуатации и обеспечения полетов.

Здесь и далее под установленными требованиями понимаются положения наставлений, инструкций, руководств и других нормативных актов, регулирующих эксплуатацию гражданских ВС, строительство и эксплуатацию аэропортов и гражданских аэродромов, полеты гражданских ВС, все виды их обеспечения, перевозки пассажиров, багажа, груза, почты, в том числе международные полеты и перевозки, а также использование авиации для выполнения авиационных работ.

Для получения свидетельства эксплуатант (заявитель) принимает на работу подготовленный авиационный персонал (руководящего звена, руководства летной службы, экипажи ВС и обслуживающий персонал (бортпроводники, операторы и т.д.) инженерно-технический состав, специалистов для организации обеспечения полетов и контроля за их безопасным выполнением). В соответствии с Приложением 6 к Чикагской конвенции эксплуатант (заявитель) представляет на согласование в Полномочный орган ГА Руководство по производству полетов и руководство по технической эксплуатации ВС.

ВС заявителя должны быть зарегистрированы в соответствии с правилами регистрации гражданских ВС и иметь соответствующие документы и раскраску, определен порядок использования символики и товарного знака эксплуатанта, а также порядок страхования авиационного персонала, ВС и ответственности перед третьими лицами.

Должностные лица, осуществляющие функции организации летной работы, и специалисты, непосредственно связанные с обеспечением безопасности полетов, должны соответствовать установленным в ГА квалификационным требованиям, иметь специальную подготовку, подтвержденную соответствующими документами.

Руководитель, возглавляющий организацию летной работы, ответственен перед руководством эксплуатанта за организацию и выполнение полетов в соответствии с действующими документами гражданской авиации РФ и несет персональную ответственность за состояние организации летной работы и безопасности полетов своего предприятия. В его обязанности входит представлять необходимую документацию в Региональные управления воздушного транспорта и отделы Полномочного органа ГА для получения права выполнения полетов с его санкции. Обязанности, права и ответственность лиц командно-летного состава определяются соответствующими положениями и должностными инструкциями.

Требования к эксплуатантам для выполнения международных полетов определяются Полномочным органом ГА в соответствии с Законодательством Российской Федерации, межгосударственными договорами о воздушном сообщении, заключенными Россией, международными стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

Способность выполнять международные полеты вновь созданного эксплуатанта рассматривается при условии безаварийной работы на внутреннем рынке авиатранспортных услуг не менее 1 года.

8. Особенности сертификации авиапредприятий (эксплуатантов) арендующих ВС, изложены в главе 10.

9. Для получения свидетельства эксплуатанта (сертификата) заявитель подает в Полномочный орган ГА через Региональное управление воздушного транспорта заявку и необходимую документацию. Заявка подается по форме, указанной в Приложении N 3, необходимая документация в соответствии с Приложением N 4.

Региональные управления проводят предварительное рассмотрение необходимой документации на соответствие установленным требованиям, делают соответствующее заключение и направляют их в Полномочный орган ГА.

При изменении основных условий, с учетом которых было выдано свидетельство эксплуатанта, эксплуатант обязан до начала выполнения полетов представить дополнение к заявке по форме Приложения N 3 в Полномочный орган ГА через Региональное управление ВТ для рассмотрения и внесения необходимых изменений в Специальные положения по эксплуатации.

10. В процессе эксплуатации инспекторский состав Полномочного органа ГА (Департамента воздушного транспорта и Региональных управлений) осуществляет контроль и инспектирование полетов, выполняемых с санкции Полномочного органа ГА.

При этом подтверждается способность и компетентность эксплуатанта в отношении безопасного и эффективного осуществления полетов и выполнения действующих в данной области правил и норм.

11. Заявитель представляет документы о страховании ответственности по возмещению ущерба, причиненного пассажирам, багажу и грузам, принятым к перевозке, ответственности за причинения ущерба третьим лицам, а также ответственности по возмещению ущерба, который может быть причинен в связи с выполнением авиационных работ.

12. Все расходы по сертификации эксплуатанта производятся заявителем в порядке установленном законодательством Российской Федерации.

ГЛАВА 1

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА И ЭКСПЛУАТАНТА

1.1. Характер ответственности

1.1.1. При осуществлении международных полетов ответственность государства вытекает из принятых им международных требований (Стандартов) и рекомендуемой практики по безопасности аэронавигации, ссылка на которые содержится в статье 37 Конвенции о Международной гражданской авиации и в Приложениях к Конвенции.

1.1.2. В соответствии с Конвенцией государство несет ответственность за разработку законодательства, регулирующего деятельность воздушного транспорта, и организацию системы контроля Полномочным органом ГА за выполнением эксплуатантом требований законодательства.

1.1.3. Эксплуатант несет материальную, административную и уголовную ответственность за безопасное осуществление полетов, за выполнение требований и правил в области эксплуатации воздушных судов, которые приняты государством эксплуатанта.

Эксплуатант реализует предоставленное ему государством право на определенный вид (виды) деятельности в строгом соответствии с установленными в гражданской авиации требованиями (с учетом их изменений).

На эксплуатанта возлагается ответственность за разработку собственных (внутренних) инструкций, предусмотренных нормативными документами Полномочного органа ГА, а также инструкций, которые, по мнению эксплуатанта, необходимы для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов, воздушных перевозок и авиационных работ.

Эти инструкции не должны противоречить правилам государства эксплуатанта и других государств, над территорией которых осуществляются полеты.

Инструкции, касающиеся всех эксплуатантов, публикуются в АИПах, документах аэронавигационной информации, НОТАМах, и др. документах Министерства транспорта и Департамента воздушного транспорта.

На эксплуатанта возлагается ответственность по обеспечению контроля за работой авиационной

техники, экипажей и диспетчерского состава УВД с использованием средств сбора полетной информации. Норматив расшифровки средств сбора полетной информации по типам воздушных судов устанавливается Полномочным органом ГА.

ГЛАВА 2 ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА РЕГУЛИРОВАНИЯ

2.1. Введение системы

2.1.1. Общие положения.

В соответствии с рекомендациями ИКАО (ДОС 8335-AN/879 и др.) для введения в государстве системы регулирования деятельности ГА необходимо обеспечить два условия:

- иметь в государстве кодекс эксплуатационных правил;
- создать Полномочный орган, который может обеспечить выполнение этих правил.

Государство осуществляет регулирование деятельности эксплуатантов через Полномочный орган ГА введением систем:

- а) Сертификации эксплуатанта и выдачи Свидетельства эксплуатанта;
- б) регулярного инспектирования эксплуатационной деятельности эксплуатантов Полномочным органом ГА и принятием соответствующих мер ограничения, а в установленных случаях и прекращения деятельности эксплуатанта при несоблюдении им в установленных в ГА требований. Устанавливая систему сертификации эксплуатантов и последующего их инспектирования, государство получает возможность обеспечивать защиту общественных интересов (пассажиров, потребителей), оказывать влияние на деятельность эксплуатанта и осуществлять над ним контроль, в части соблюдения требований действующего законодательства и нормативных актов, не посягая на его хозяйственную самостоятельность и прямую ответственность за обеспечение безопасности полетов.

В целях обеспечения устойчивой работы гражданской авиации на территории России, до разработки нового воздушного законодательства, сертификация эксплуатантов проводится по действующим правилам, наставлениям, инструкциям и другим нормативным актам, регулирующим эксплуатацию воздушного транспорта.

Права Полномочного органа, который обеспечивает выполнение этих правил, (Министром транспорта Российской Федерации) возложены на департамент воздушного транспорта.

2.1.2. Нормативные акты, касающиеся деятельности гражданской авиации Российской Федерации

- а) Закон РСФСР "О предприятиях и предпринимательской деятельности" от 25.12.90 г., Закон РФ "О сертификации продукции и услуг" от 10.06.93 г., Закон РФ "О защите прав потребителей" от 7.02.92 г., Закон РСФСР "О собственности в РСФСР" от 24.12.90 г., Закон РФ "О товарных знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров" от 23.09.92 г. и др. Указы Президента Российской Федерации: "Об обеспечении экономической основы суверенитета РСФСР" от 20.08.91 N 66, "О реорганизации центральных органов государственного управления РСФСР" от 28.11.91 г. N 242 и др. Постановление Правительства РСФСР от 15.10.91 N 543 "Об управлении воздушным транспортом РСФСР; Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23.08.93 г. N 850 "О лицензировании перевозочной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на ВТ РФ" и др.

Должны выполняться также другие законы Российской Федерации, акты, постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации, действующее на территории Российской Федерации законодательство СССР, в части, непротиворечащей законодательству Российской Федерации, в том числе Воздушный кодекс СССР и принятые на его основе нормативные документы до замены их новыми.

- б) приказы и указания министерства транспорта Российской Федерации и Департамента воздушного транспорта.

2.2. Права Полномочного органа ГА

Права Полномочного органа регулирования и управления деятельностью гражданской авиации определяются Постановлениями Правительства Российской Федерации, Положениями о Министерстве транспорта Российской Федерации и Департамента воздушного транспорта.

ГЛАВА 3

ЗАЯВКА НА СЕРТИФИКАЦИЮ

3.1. Общие положения

3.1.1. Настоящее руководство определяет следующий порядок выдачи свидетельства эксплуатанта (сертификата), последующие меры контроля и проверки деятельности эксплуатанта:

- а) подача заявки;
- б) предварительная оценка заявки;
- в) эксплуатационная проверка;
- е) принятие решения и выдача Свидетельства эксплуатанта;
- д) последующий контроль и инспектирование.

3.1.2. В ходе сертификации заявитель, принимающий ответственность за безопасность полетов, должен подтвердить свою способность и продемонстрировать свои возможности в обеспечении безопасного и эффективного выполнения разрешенных авиаперевозок в соответствии с действующими установленными требованиями. Полномочный орган ГА оказывает содействие в определении наиболее оптимальных структур и процедур, которые могут обеспечить эффективность и безопасность воздушных перевозок и авиационных работ.

3.2. Информация по заявке

3.2.1. Заявитель, подающий заявку на выдачу Свидетельства, обеспечивается полномочным органом ГА необходимым объемом информации о требованиях к предлагаемым им видам полетов.

3.2.2. Каждый заявитель, намеревающийся предложить свои услуги по авиационным перевозкам или видам работ обязан организовать свою деятельность с учетом государственных требований по выполнению полетов, управлению воздушным движением и обеспечению полетов.

В соответствии с принятыми стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" заявитель должен издать "Руководство по производству полетов" и "Руководство по технической эксплуатации ВС" для инструктирования персонала, занятого в области производства полетов, установив процедуры и нормы, в соответствии с которыми эти полеты следует осуществлять и представить его на согласование в Полномочный орган ГА.

Руководство пересматривается и дополняется в установленном порядке для поддержания его на уровне действующих требований в ГА. Эксплуатант обязан включать в руководство по производству полетов и Руководство по технической эксплуатации ВС необходимые дополнения по требованию Полномочного органа ГА.

Руководство по производству полетов и Руководство по технической эксплуатации ВС должны:

- а) соответствовать установленным требованиям в ГА Российской Федерации и не противоречить правилам любого другого государства, где будут осуществляться полеты;
- б) содержать четкие, полные и подробные инструкции, указания о проводимой политике и процедуры с тем, чтобы эксплуатационный персонал, т.е. летный состав, персонал, занятый перевозками, погрузкой, техническим обслуживанием, обеспечением полетов и управлением воздушным движением, контролем за безопасностью полетов, административный персонал и т.д., был полностью информирован о том, что от него требуется.

Указанный персонал в соответствии с данными Руководствами обязан выполнять должностные инструкции, что должно обеспечить безопасность и эффективное производство полетов;

в) обеспечить персоналу необходимые указания и инструкции в соответствии с установленными в ГА Российской Федерации требованиями;

г) Установить стандартные процедуры в отношении всех функций членов экипажа, персонала, осуществляющего техническое обслуживание ВС.

Подробные методические указания относительно разработки Руководства по производству полетов эксплуатанта издаются Полномочным органом ГА. Примерное содержание Руководства по производству полетов и Руководства по технической эксплуатации ВС полетов указано в Приложении 4.

Эксплуатант обязан представить необходимую документацию об организации на предприятии системы обеспечения безопасности полетов, основанной на выполнении государственных требований, установленных в ГА, и контроле за их выполнением, а также расследованием каждого выявленного нарушения и выработкой мероприятий по предупреждению авиационных происшествий.

Кроме того, должна быть представлена документация, что организация работы по обеспечению авиационной безопасности у эксплуатанта соответствует законодательству и нормативным актам РФ, стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.

3.2.3. Для рассмотрения вопроса о сертификации эксплуатант в заявке Полномочному органу ГА предъявляет необходимые сведения о том, что он обладает достаточными возможностями для всестороннего обеспечения и безопасного выполнения полетов.

Перечень, представляемый заявителем необходимой документации, форма и содержание заявки могут быть изменены по решению Полномочного органа ГА в зависимости от характера выполняемых работ и региона предполагаемых полетов, летных характеристик и оснащения применяемых для этих целей ВС.

3.2.4. Заявка на сертификацию является основанием для Полномочного органа ГА к рассмотрению вопроса о возможности выполнения заявителем авиационных перевозок и работ. По получении заявки Полномочный орган ГА уведомляет его о порядке рассмотрения заявки, назначает должностное лицо, которое будет отвечать за координацию всех аспектов сертификации данного предприятия. Для проведения сертификации Полномочному органу ГА предоставляется право в установленном порядке привлекать необходимых специалистов.

Срок рассмотрения Заявки в Полномочном органе ГА - 1 месяц.

3.2.5. В случае, если заявитель не имеет достаточного опыта в организации авиационных перевозок и работ, он должен быть проинформирован о том, что для решения вопроса о выдаче Свидетельства потребуется дополнительное время, превышающее обычные сроки рассмотрения заявки и ее предварительной оценки.

ГЛАВА 4

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА ЗАЯВКИ

4.1. Общие положения

4.1.1. Предварительная оценка заявки проводится в региональном управлении и Полномочном органе ГА для выявления недостатков, которые впоследствии могут вызвать угрозу безопасности полетов у заявителя и повлечь за собой дополнительные значительные финансовые затраты на оборудование средств обеспечения полетов, подготовку авиационного персонала и др.

4.1.2. Предварительный анализ заявки, который осуществляется с привлечением специалистов соответствующих функциональных отделов Региональных управлений ВТ и Полномочного органа ГА, должен определить ее приемлемость или несоответствие действующим требованиям, нормативным актам и правилам.

При обнаружении недостатков эксплуатант-заявитель принимает меры по их устранению, при неустранении недостатков заявка отклоняется.

4.1.3. В случае удовлетворительного рассмотрения заявки, Полномочный орган ГА уведомляет об этом заявителя и направляет комиссию для проверки способности эксплуатантом выполнять заявленные полеты.

4.2. При предварительной оценке заявки эксплуатанта необходимо убедиться в том, что заявитель:

- а) имеет документы подтверждающие его юридический статус;

- б) определил географические регионы для нерегулярных перевозок, выбрал маршруты для регулярных перевозок;
- в) в состоянии обеспечить уровень услуг, который отвечает потребности или спросу и совместим с общественными интересами;
- г) предложил тип и уровень авиаперевозок, который не противоречит правилам выполнения полетов, частоты связи и т.п., которые заключило государство;
- д) располагает подразделениями, персоналом, оборудованием, сооружениями, документацией, зданиями и т.п., необходимыми для летной, технической эксплуатации, коммерческого обслуживания ВС и обеспечения полетов;
- е) располагает воздушными судами (ВС), пригодными для выполнения предлагаемых перевозок. При этом должны быть рассмотрены следующие вопросы:
- созданы ли условия для эксплуатации ВС в соответствии с требованиями по загрузке и осуществления контроля за этим;
 - соответствуют ли выбранные виды полетов, воздушный трассы, аэродромы типам ВС;
 - созданы ли условия для соответствующего техобслуживания и ремонта ВС, авиадвигателей и агрегатов и уровня подготовки личного состава ИАС;
 - оснащены ли воздушные суда соответствующими приборами или оборудованием для выполнения предполагаемых перевозок и установлены ли аварийные радиомаяки (радиостанции) для определения места бедствия;
- ж) располагает возможностями для выполнения предложенных видов полетов. При этом следует рассмотреть следующие вопросы:
- могут ли предложенные полеты выполняться безопасно с учетом имеющихся у предприятия ресурсов;
 - достаточно ли количество летных экипажей для выполнения предложенных полетов без нарушения продолжительности рабочего времени;
 - являются ли обоснованными требования по использованию ВС;
- з) определил и согласовал районы, маршруты и аэродромы для авиаперевозок (авиарбот);
- и) выбрал маршруты для полетов, которые оборудованы средствами навигации, УВД, связи и посадки, обеспечивающими требуемый уровень безопасности полетов;
- к) определил обязанности и ответственность руководящего состава и основного исполнительного персонала; может гарантировать, что на безопасность полетов не будут отрицательно сказываться недостатки организационной структуры и административного контроля; разработаны Руководство по производству полетов и Руководство по технической эксплуатации ВС;
- л) пригоден как эксплуатант для безопасного осуществления предлагаемых полетов: рассматривается организация структур эксплуатанта, опыт и уровень профессиональной подготовки специалистов, занимающих ключевые позиции в руководящем и обеспечивающем безопасность полетов звене, другие должности, которые по мнению заявителя являются важными в производственной деятельности предприятия. Производится оценка опыта:
- руководителя предприятия, его заместителей;
 - руководящих работников и специалистов подразделений, обеспечивающих безопасность полетов.
- м) имеет службы, обеспечивающие охрану, противопожарную защиту ВС и безопасность пассажиров от актов незаконного вмешательства при выполнении разрешенных авиаперевозок (допускается выполнение этих работ на договорной основе).

4.3. Оценка финансовых, экономических и правовых аспектов.

4.3.1. В ходе предварительной оценки определяется финансовое и экономическое состояние эксплуатанта для обеспечения безопасности полетов. Заявитель должен подтвердить наличие источников финансирования мероприятий по содержанию необходимого оборудования, сооружений, вспомогательных средств, квалифицированных специалистов и возможность обеспечить тем самым

требуемый уровень безопасности полетов. Определение финансового положения Заявителя основывается на изучении и оценки его финансовой и статистической документации в соответствии с действующим законодательством.

4.3.2. В случае, если эксплуатант пользуется арендованными ВС (сдает в аренду), требуется оценка всех аспектов условий аренды воздушных судов (или иного оборудования), с тем, чтобы подтвердить, что условия безопасности полетов обеспечиваются.

4.3.3. Если предлагаемая деятельность эксплуатанта не может быть признана удовлетворительной в вопросах обеспечения безопасности полетов с учетом финансовых, экономических и правовых факторов, следует приостановить последующие действия до тех пор, пока не будет определена возможность устранения эксплуатантом выявленных недостатков.

4.4. Предварительная техническая оценка.

4.4.1. После завершения оценки финансового, экономического и правового положения эксплуатанта проводится техническая оценка его деятельности. Предварительная техническая оценка эксплуатанта включает в себя общее ознакомление с процедурами, практикой и методами, представленными в документах заявителя и соответствие их действующим требованиям, нормативным актам и правилам.

Дополнительно рассматриваются следующие вопросы:

- а) организационная структура, практика и основные принципы управления;
- б) опыт руководящего состава в организации и обеспечении полетов;
- в) укомплектованность авиаспециалистами и система их подготовки;
- г) договор эксплуатанта с другими организациями на техническое обслуживание ВС и обучение личного состава;
- д) договор на аренду ВС (если таковые имеются) и помещений для обслуживания авиационной техники и перевозочного процесса.

После указанной предварительной оценки проводится инспектирование с выездом на место и изучение других аспектов в отношении парка ВС, сооружений, зданий, оборудования, а также вопросов организации и обеспечения полетов.

4.4.2. В ходе предварительной оценки Полномочный орган ГА должен:

- а) получить информацию об объеме предлагаемых воздушных перевозок, типах ВС, методах управления и руководства, правах и обязанностях специалистов, занимающих руководящие посты в организации и обеспечении полетов;
- б) проинформировать представителей эксплуатантов о процедурах сертификации, авиационных требованиях и другой документации, на соответствие которой будет оцениваться заявитель;
- в) определить: изучены ли работниками эксплуатанта документы по организации летной работы, техобслуживанию и ремонту ВС, коммерческому обслуживанию и организации перевозок пассажиров и грузов, управлению воздушным движением, подготовки авиационного персонала и другие документы, регламентирующие деятельность служб обеспечения полетов;
- г) провести предварительную оценку программ повышения квалификации и тренировки летного, инженерно-технического и другого состава на соответствие их действующим авиационным требованиям и положениям по подготовке и переподготовке кадров;
- д) провести предварительное рассмотрение предложенной эксплуатантом системы и программы техобслуживания и инспектирования (контроля) летной эксплуатации, УВД, технического состояния ВС и другого оборудования, а также служб, обеспечивающих полеты;
- е) рассмотреть предложенную эксплуатантом систему ведения производственно-технической документации, личных дел авиаспециалистов и др.;
- ж) определить, какие демонстрационные или производственные полеты должен выполнить заявитель и в каких случаях;
- з) разъяснить заявителю какие могут быть установлены специальные положения по эксплуатации

при выдаче Свидетельства;

и) направить заявителю письменное уведомление с перечнем недостатков, которые были обнаружены в ходе предварительной оценки и рекомендации по их устранению.

4.4.3. При положительном завершении предварительной оценки заявки Полномочным органом ГА принимается решение об эксплуатационной инспекции Заявителя.

ГЛАВА 5

ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ПРОВЕРКА, ПРЕДШЕСТВУЮЩАЯ ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА ЭКСПЛУАТАНТА (СЕРТИФИКАТА)

5.1. Общие положения

5.1.1. До решения о выдаче Свидетельства эксплуатанта Полномочный орган ГА проводит подробную оценку эксплуатационных возможностей заявителя. В ходе этой оценки заявитель должен подтвердить соответствие его производственного потенциала заявленному объему авиаперевозок по выбранным маршрутам (регионам), видам авиационных работ и др.

5.1.2. Эксплуатационная проверка заявителя охватывает аспекты его деятельности, связанные в первую очередь с вопросами обеспечения безопасности полетов, а также с вопросами авиационной безопасности.

5.2. Организационная структура и управление.

5.2.1. Организационная структура заявителя должна обеспечить управление и контроль предложенных полетов, определить связи, права и обязанности органов управления предприятия. Штатная численность и квалификация управляющего звена должны быть достаточными для выполнения возложенных функций.

5.3. Документы, регламентирующие организацию полетов, воздушные перевозки, работы и услуги.

5.3.1. Эксплуатант - заявитель должен иметь нормативные документы, регламентирующие деятельность гражданской авиации в РФ, в т.ч. на международных линиях (при организации международных полетов). Эксплуатант издает инструкции, пособия и другие документы, регламентирующих организацию летной работы, техническое обслуживание авиационной техники, обеспечение подготовки кадров и др. Такие документы разрабатываются в соответствии с государственными требованиями и правилами обеспечения безопасности полетов, учитывая местные условия.

5.4. Инспектирование работы наземных служб средств.

5.4.1. Инспектирование наземных служб и средств производится с целью определения соответствия профессиональной подготовки личного состава, наземных средств и оборудования установленным требованиям.

Цель этой проверки является определение соответствия авиационного персонала, программ его обучения, наземных средств и оборудования тем задачам, которые обозначены в заявке эксплуатанта. Проверка средств и методов технического обслуживания ВС обычно производится отдельно от проверки других наземных служб и подробно изложены в главе 6 данного Руководства.

5.4.2. Все основные и запасные аэродромы, указанные в заявке, проверяются на их соответствии и пригодность к выполнению авиаперевозок и авиационных работ.

Подобная проверка может быть исключена, когда имеются данные соответствия того или иного аэродрома требованиям установленных норм годности аэродрома или если заявленные аэродромы имеют Свидетельство о государственной регистрации и годности к эксплуатации.

При инспектировании аэродромов подлежат проверке:

- взлетно-посадочная полоса (ВПП);
- рулежные дорожки (РД);
- перроны и стоянки воздушных судов (ВС);
- освещение, включая светотехническое оборудование ВПП;

- визуальные и не визуальные средства посадки;
- навигационные средства;
- средства связи;
- служба управления воздушным движением;
- метеорологическое обслуживание;
- служба аэронавигационной информации;
- наземные средства обслуживания аэродромов;
- противопожарное оборудование;
- средства заправки воздушных судов (ВС);
- способы доставки, посадки (высадки) в ВС пассажиров, загрузки (выгрузки) багажа, почты, грузов;
- техника безопасности;
- препятствия, влияющие на выполнение полетов в зоне аэродрома;
- процедуры инструментального захода и карты с маршрутами захода;
- эксплуатационный минимум аэродрома.

На основе проверки аэродрома Полномочный орган ГА определяет соответствие процедур наземного обеспечения полетов, заявленных эксплуатантом установленным требованиям.

5.4.3. Передвижные механизмы и средства проверяются на соответствие требованиям, предписанным функциям и технике безопасности. Проверке подлежат топливозаправщики, источники питания, кислородные передвижные установки, санитарные и пожарные автомобили, передвижной узел связи, автомашины с радиостанциями внутрипортовой связи, противообледенительные средства и другие механизмы.

5.4.4. Проверка управления воздушным движением включает проверку укомплектования и профессионального уровня диспетчерского состава, соблюдения норм рабочего времени, оборудования рабочих мест, выполнения личным составом норм и правил надежности УВД, проверяются инструкции по производству полетов, порядок взаимодействия служб, обеспечивающих полеты на аэродроме, и другие вопросы управления воздушным движением на соответствие установленным требованиям. Проверяется также наличие соответствующих договоров и контрактов на обслуживание полетов службой УВД и другими службами обеспечения полетов.

5.4.5. Средства связи, электросветотехнического и радиотехнического обеспечения полетов проверяются на подтверждение выполнения предписанных функций:

- соответствие требованиям норм годности и техническим условиям на оборудование;
- организация и обеспечение технической эксплуатации средств РТО и связи в соответствии с государственными требованиями по обеспечению безопасности полетов;
- своевременному проведению летных проверок средств РТО и электросвязи в соответствии с установленными требованиями.

5.4.6. Совместно с представителями Роскомгидромета проверяются метеорологическое обеспечение эксплуатанта.

5.4.7. При инспектировании проверяется приспособлены ли здания и сооружения для тех функций, которые предполагается в них выполнять, соответствующим образом ли они оборудованы; установлена ли охранная и пожарная сигнализации, средства оповещения. На соответствие установленным требованиям проверяются ангарные сооружения, лаборатории, цехи по ремонту и обслуживанию авиатехники, административные здания, пассажирские комплексы, склады и другие сооружения. Проверяется уровень требуемой пожарной защиты (УТПЗ) аэродрома, минимально необходимого количества действующих пожарных автомобилей и огнетушащих составов (СТС), находящихся на них.

5.4.8. Проверка поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов проводится в соответствии с нормативными документами, регламентирующими ее функционирование.

Проверяется техническая оснащенность, состояние готовности дежурных поисковых и аварийно-

спасательных сил и средств, соблюдение норматива времени прибытия к месту бедствия для спасания пассажиров и экипажа при авиационных происшествиях.

В процессе инспектирования проверяется умение эксплуатанта обеспечить эвакуацию максимального количества пассажиров с борта ВС, включая экипаж, за время не более 90 секунд. При этом оцениваются действия каждого члена экипажа в ходе эвакуации. Обнаруженные недостатки должны быть устранены до окончания инспектирования.

5.4.9. В процессе инспектирования в обязательном порядке должны быть проверены все службы, осуществляющие обеспечение полетов Заявителя (в том числе и по договорам), а также наличие системы контроля выполнения всех технологических процессов в соответствии с действующими требованиями в ГА Российской Федерации.

5.5. Ведение документации.

5.5.1. Общие положения.

а) В соответствии с международными требованиями, изложенными в Приложении 6 к Чикагской Конвенции 1944, требованиями законодательства Российской Федерации, регулирующих деятельность воздушного транспорта, а также непротиворечащих ему положений Воздушного кодекса СССР и изданных на его основе нормативных актов, от эксплуатанта требуется ведение определенной документации в отношении осуществляемых им полетов, технического обслуживания ВС и перевозки пассажиров, грузов, багажа. Изучение этой документации должно составлять часть сертификационного процесса для определения того, как осуществлялись полеты в прошлом, как их предполагается осуществить в будущем, а также для определения соответствия осуществляемых полетов установленным правилам;

б) Заявитель обязан представить доступ инспектирующему члену комиссии к документации, содержащей сведения по вопросам эксплуатационной инспекции;

в) При инспектировании проверяется следующая документация:

- документы по организации и выполнению полетов;
- материалы, регламентирующие обеспечение полетов;
- летные дела членов экипажа;
- учет летного и рабочего времени экипажа;
- эксплуатационные и бортовые записи;
- документы по организации перевозки пассажиров и грузов;
- учетная и эксплуатационная документация технического обслуживания.

г) При проведении инспекции документации определяется:

- соответствие деятельности заявителя требованиям обеспечения безопасности полетов, установленным правилам и стандартам;
- точность и аккуратность подготовки документа;
- систематизация и эффективность делопроизводства;
- полнота отражения материала.

5.5.2. Документация летного состава, обслуживающего персонала и специалистов УВД.

а) Инспекция, проводимая с целью проверки соответствия уровня профессиональной подготовки членов экипажа действующим требованиям, должна включать изучение летных дел (летных книжек) пилота, бортинженера, штурмана и других членов экипажа. Летные дела (летные книжки) членов экипажа должны содержать следующие сведения:

- фамилию, имя, отчество;
- выполняемая в настоящее время работа;
- свидетельство члена летного экипажа - тип, номер, медицинское заключение и квалификационные отметки;
- если требуется отдельное медицинское свидетельство - дата, результаты последнего

обследования и медицинское заключение;

- запись о последней квалификационной проверке;
- учет летного времени, включая летное время на воздушном судне, для полетов на котором в настоящее время аттестован данный член экипажа;
- уровни квалификации применительно к определенным маршрутам и аэродромам и допускам по видам работ;
- подтверждение квалификации на должном уровне;
- подтверждение о прохождении начальной и периодической подготовки по правилам и процедурам, применяемым в аварийной обстановке на конкретных воздушных судах согласно аварийному расписанию;
- сведения о прохождении подготовки по действиям при совершении актов незаконного вмешательства на борту ВС.

б) Бортпроводники.

Личные дела бортпроводников должны содержать следующие сведения:

- фамилия, имя, отчество;
- выполняемая в настоящее время работа;
- начальная подготовка, включая общий курс и подготовку по правилам и процедурам, применяемым в аварийной обстановке на борту воздушного судна;
- периодическая подготовка по правилам и процедурам, применяемым в аварийной обстановке на конкретных воздушных судах;
- сведения о прохождении подготовки по действиям при совершении актов незаконного вмешательства на борту ВС.

в) Специалисты по УВД. При изучении личных дел необходимо проверить, выполняются ли соответствующие правила, касающиеся выдачи Свидетельств, действующих уровней квалификации и нормирования рабочего времени. Личные дела (Диспетчерские книжки) специалистов по УВД должны содержать следующие сведения:

- фамилию, имя, отчество;
- срок действия Свидетельства;
- уровень знаний ТТД по типам ВС, необходимый при управлении движением в данной зоне УВД;
- уровень квалификации применительно к пунктам УВД;
- подтверждение квалификации на должном уровне;
- ведение учета рабочего времени;
- медицинское заключение.

5.5.3. Учет рабочего времени экипажей, обслуживающего персонала и специалистов УВД:

Проверяется организация у Заявителя учета полетного, рабочего и времени отдыха членов экипажей ВС и обслуживающего персонала, а также учет рабочего времени и времени отдыха специалистов УВД. Проводится выборочная проверка фактически отработанного полетного, рабочего времени вышеперечисленных специалистов. Для проверки используются полетные задания, записи средств полетной информации, табели рабочего времени и т.д.

5.5.4. Проверка эксплуатационной и полетной документации проводится для того, чтобы убедиться в том, что:

- задание на полет и план полета заполнены правильно, т.е. оформлены точно и содержат всю необходимую информацию;
- должным образом при его подготовке приняты во внимание соответствующие метеорологические сводки и прогнозы;
- бортовой запас топлива был рассчитан в соответствии с принятыми правилами;
- обеспечивается безопасная и правильная загрузка воздушных судов в соответствии с требованиями летно-технических характеристик ВС, ограничениями по массе и центровке, правилами перевозки

пассажиров багажа, грузов почты (опасных грузов) и т.д.

- выполнено необходимое обслуживание каждого полета службами, обеспечивающими полеты в аэропорту;

Документами, в которых можно найти необходимые сведения являются следующие:

- задание на полет, штурманский бортжурнал и другая полетная документация;
- эксплуатационные планы полетов;
- планы полетов УВД;
- ведомости загрузки, сопроводительные ведомости и другая перевозочная документация;
- бортовые журналы, записи средств полетной информации; Чтобы
- журналы осмотра летного поля и др. документы служб обеспечивающих полеты.

5.6. Финансовые документы

Заявитель предоставляет необходимую информацию, подтверждающую его финансовую состоятельность (в соответствии с действующим законодательством) и возможность в полном объеме осуществить финансирование мероприятий по безопасности полетов (включая наличие господдержки, спонсорства, кредитов банков и т.п.). При выявлении финансовой несостоятельности заявителю может быть предоставлено время (при наличии мероприятий, утвержденных им и согласованных с Полномочным органом ГА) для оздоровления финансового положения. При этом Полномочным органом ГА предусматриваются меры по ограничению деятельности эксплуатанта, которые отражаются в специальных положениях по эксплуатации или заявка отклоняется.

5.7. Инспекция летной эксплуатации.

5.7.1. Общие положения.

После этапа эксплуатационной инспекции проводится ряд инспекционных проверок в ходе полета.

Эти проверочные полеты предоставляют заявителю возможность продемонстрировать свою способность производить полеты в соответствии с заявкой и применимыми к данному случаю требованиями и правилами.

Такие проверочные полеты, проводимые в ходе инспекции, предшествующей сертификации и последующего инспекционного контроля, выполняются, как правило, в рейсовых условиях и число наблюдателей на борту воздушного судна должно быть сведено к минимуму. Однако для заявителя обычно желательно иметь на борту воздушного судна должностных лиц эксплуатанта, которые могут принимать решения или брать на себя обязательства от имени заявителя в отношении мер по устранению недостатков.

Порядок выполнения проверочных полетов определяется Полномочным органом ГА.

5.7.2. Планирование.

Заявителю и инспектирующему члену сертификационной комиссии, следует планировать проведение мероприятий по программе инспекции летной эксплуатации. Общие задачи проверочных полетов в рамках инспекции должны включать определение:

- а) соблюдения экипажем ВС порядка действий в полете, изложенного в Руководстве по производству полетов заявителя, Правилах полетов, Руководство по летной эксплуатации данного типа ВС, технологии работы экипажа и других документах, регламентирующих организацию летной работы и эксплуатацию ВС в ГА.
- б) достаточности средств и оборудования, находящихся в распоряжении летного экипажа, для обеспечения полетов и соблюдение установленных правил;
- в) качество (объем, уровень) помощи, оказываемой органом УВД летному экипажу;
- г) общего обеспечения наземного обслуживания ВС и помощи летному экипажу при выполнении ими обязанностей на всех аэродромах, используемых заявителем на маршрутах;
- д) умение использовать маршрутные средства и оборудование, в том числе принадлежащие другим ведомствам.

5.7.3. Предполетная инспекция

Предполетный порядок действий летного экипажа и требования к службам, обеспечивающим полеты на предполетном этапе, должны соблюдаться в соответствии с Правилами полетов, Руководством по организации летной работы, Руководством по летной эксплуатации ВС и другими документами по организации и обеспечению полетов.

Проверяются:

- а) предполетная метеорологическая консультация и инструктаж по маршруту предстоящего полета;
- б) планирование полета (составление флайт-плана);
- в) расчет топлива;
- г) меры, принимаемые командиром воздушного судна и экипажем в период предполетной подготовки для того, чтобы убедиться в:
 - годности воздушного судна к полетам;
 - наличии полного комплекта приборов и оборудования, требующихся на борту воздушного судна; наличии достаточного бортового запаса топлива и масла, соответствии типа топлива предъявляемым требованиям;
 - соблюдении требований к массе и центровке воздушного судна;
 - соблюдении ограничений по массе и летно-техническим характеристикам и способности экипажа обеспечить выполнение правил полета;
 - правильном расчете критических скоростей (V_1 , V_2 , и т.д.), соответствующих условиям взлета;
 - правильном распределении груза и надежном его закреплении;
 - соответствии Руководству по летной эксплуатации данного типа ВС бортовых аварийно-спасательных средств;
 - наличии требуемой полетной документации, которая правильно подготовлена и должным образом утверждена;
 - наличии необходимых сборников, руководств, аэронавигационного снаряжения, аэронавигационных карт, схем полета и наличии в них последних изменений и дополнений;
- д) заполнение и подписание полетных документов и центровочной ведомости воздушного судна;
- е) представление плана полета службе УВД;
- ж) прибытие на борт всего экипажа и его инструктаж по расположению и использованию аварийного оборудования, наличию надписей, запрещающих курение, использование поясных привязных ремней, расположению и использованию аварийных выходов, наличие аварийных радиобуев, радиостанций, их исправность;
- з) порядок действий при подготовке к запуску двигателей;
- и) порядок действий при запуске двигателей;
- к) правильная координация действий с наземным персоналом в отношении:
 - порядка действий по запуску двигателей;
 - уборки стояночных колодок;
 - буксировки, если это необходимо, после запуска двигателей и до руления;
- л) инструктаж летного экипажа перед взлетом.

5.7.4. Инспекция в полете

5.7.4.1. В период перед взлетом инспектору следует следить за следующим:

- а) рулением и использованием схемы руления аэродрома;
- б) своевременным использованием контрольного перечня операций проверки воздушного судна (по схеме: вопрос - ответ);
- в) приемом и регистрацией диспетчерских разрешений, указаний и информации;

5.7.4.2. В ходе полета inspectирующий должен проверить:

- а) выполнение правил полета;
- б) знание членами летного экипажа
 - ограничений воздушного судна;

- порядка действий экипажа на борту воздушного судна в нормальных и аварийных условиях;
- систем оборудования воздушного судна;
- правил использования режимов полета;
- в) эффективность порядка действий в кабине экипажа;
- г) дисциплинированность экипажа, координация его действий и бдительность;
- д) умение правильно выбирать необходимый эшелон полета;
- а) выполнение членами экипажа технологии работы в полете;
- ж) подготовленность членов экипажа для данного полета;
- з) прослушивание летным экипажем частот авиакомпаний и службы руководства данным полетом;
- и) эффективность использования аэронавигационных средств, расположенных на маршруте полета и в конечном аэропорту;

Примечание: В некоторых случаях инспектор осуществляет проверку после завершения полета.

- к) знание пилотами маршрутов и аэродромов, включая порядок использования их при чрезвычайных обстоятельствах;
 - л) соответствие предоставляемой метеорологической информации предъявляемым требованиям и ее использование экипажем;
 - м) эффективность связи "воздух" - "земля";
 - н) соответствие аэронавигационных правил и оборудования предъявляемым требованиям;
 - о) использование диспетчерских разрешений и указаний о требуемых изменениях;
 - п) соблюдение правил радиосвязи, передачи службе УВД информации о работе радиосвязных и радиомаячных средств и об опасных условиях полета;
 - р) наличие на борту требуемых полетных документов, например, удостоверения о годности ВС к полетам, свидетельства о регистрации ВС, удостоверений членов экипажа, разрешения на бортовое радиооборудование, свидетельства о техническом обслуживании, Руководства по летной эксплуатации ВС и т.д.;
 - с) использование документов аэронавигационной информации;
- особое внимание следует обратить на использование схем захода на посадку и предупреждений текущей информации;
- т) достаточность запаса кислорода и его использование для дыхания в полете;
 - у) уведомление пассажиров об использовании привязных ремней, кислорода и о необходимости воздержаться от курения;
 - ф) общее соблюдение требований и правил государства эксплуатанта и других государств, имеющих отношение к данному полету;
 - х) подготовленность пилотов в отношении ручного и автоматического управления ВС на всех этапах полета;
 - ц) соблюдение эксплуатационных минимумов.

5.7.5. Послеполетная инспекция

При осуществлении послеполетной инспекции проверяется:

- а) использование соответствующих послеполетных контрольных перечней;
- б) сообщение о эксплуатационной пригодности ВС и регистрацию этих сведений в бортовом журнале;
- в) заполнение командиром ВС и членами экипажа бортового журнала, задания на полет и др. полетных документов. Проведение послеполетного разбора;
- г) составление соответствующих отчетов о таких инцидентах, как опасное сближение, столкновение с птицами, удары молнии и других необычных явлениях, оказывающих влияние на безопасность полета;
- д) соответствие предоставляемого помещения и фактического отдыха предъявляемым требованиям

в тех местах, где остановка запланирована для отдыха экипажа;

е) осуществление мероприятий, направленных на оказание помощи экипажу в подготовке к следующему полету, если стоянка является промежуточной.

5.7.6. Бортпроводники

а) В ходе инспекции в полете, инспектор контролирует выполнение бортпроводниками правил инструктажа пассажиров:

- размещение ручной клади не препятствующее аварийному выходу пассажиров в случае авиационного происшествия;
- предупреждение о воздержании от курения;
- правильное и своевременное использование привязных ремней;
- приведение спинок кресел в исходное положение;
- приемы надевания кислородных масок и ограничения во время пользования кислородом;
- расположение и использование аварийных выходов;
- местонахождение и использование спасательных жилетов, плотов, трапов, желобов;
- ограничения пользования туалетами;
- ограничения по передвижению внутри ВС.

б) Инспектирующий контролирует наличие кресел для бортпроводников, оснащение их привязными системами.

в) Инспектирующий проверяет знания бортпроводниками местонахождения различных типов аварийного оборудования, т.е. спасательных плотов, аварийной радиоаппаратуры, комплектов первой медицинской помощи и т.д. и правил пользования этим оборудованием, а также их конкретных обязанностей во время таких аварийных ситуаций, как вынужденная посадка на воду или аварийная эвакуация. Навыки бортпроводников необходимо оценивать по эффективности исполнения ими обязанностей и выполнению своих функций в отношении требования от пассажиров соблюдения их указаний и установленных правил.

5.7.7. Недостатки, обнаруженные при инспекции.

5.7.7.1. Неудовлетворительные условия, выявленные проверяющими членами комиссии, доводятся до сведения заявителя с целью их последующего исправления. До осуществления последующих полетов и ввода в действие коммерческих перевозок заявителю следует предоставить возможность устранить недостатки, влияющие на безопасность полетов.

5.7.7.2. Недостатки, подлежащие обязательному устранению:

- а) член летного экипажа не имеет надлежащей подготовки, например, ему требуется помощь со стороны другого члена экипажа или инструктора;
- б) член летного экипажа не знает в достаточной мере воздушного судна, систем, порядка действий на борту или летно-технических характеристик;
- в) недостатки воздушного судна и/или неисправности систем;
- г) не соответствующий необходимым требованиям контроль за массой и центровкой или распределением загрузки;
- д) неудовлетворительное руководство полетами;
- е) неприемлемая методика или практика обслуживания пассажиров;
- ж) неправильный порядок технического и общего обслуживания ВС;
- з) нарушение требований к радиотехническому обеспечению полетов;
- и) отсутствие необходимого обеспечения полетов при выполнении авиационных работ (строительно-монтажных, АХР и др.).

ГЛАВА 6

ИНСПЕКТИРОВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

6.1. Общие положения

6.1.1. От заявителя требуется обеспечить наличие определенной производственной структуры,

располагающей подготовленным персоналом, производственными зданиями, сооружениями, оборудованием, технической документацией и другими средствами, необходимыми для технического обслуживания и ремонта (ТОиР) *, поддержания ВС в состоянии эксплуатационной готовности и годности полетам.

Далее - техническое обслуживание (ТО)

Заявитель обязан предусмотреть в своей деятельности контроль надежности авиационной техники, использование результатов этого контроля для поддержания летной годности воздушных судов и устранению причин отказов авиационной техники.

6.1.2. Заявитель, претендующий на получение сертификата на эксплуатацию воздушных судов определенного типа (типов), должен доказать возможности выполнения их ТО собственными силами и средствами или в организации(ях) по техническому обслуживанию и ремонту, по данному типу ВС и необходимым видам работ в соответствии с требованиями и процедурами, установленными Полномочным органом ГА.

6.1.3. Заявитель должен обеспечить техническое обслуживание и располагать своей собственной организацией по ТО, либо поручает его частично или полностью организации, не входящей в структуру заявителя, при условии, что она признана утверждена Полномочным органом ГА в качестве компетентной организации для выполнения конкретного типа порученных работ. В случае поручения ТО другой организации, процедуры сертификационной инспекции, которые здесь рассматриваются, распространяются и на эту другую организацию независимо от ее местоположения.

6.1.4. В случае, если ТО осуществляется по договору в другой организации, заявитель также должен иметь в своей структуре орган технического обслуживания, обеспечивающий организацию и контроль за своевременностью и качеством проведения ТО ВС и поддержанием их летной годности.

6.1.5. Если заявитель добивается разрешения на эксплуатацию арендованных ВС, которые зарегистрированы в другом государстве, то должны быть заключены соответствующие межправительственные соглашения между государством эксплуатанта и государством регистрации, касающиеся ответственности за сохранение летной годности ВС, или эксплуатант должен получить сертификат на воздушное судно в Российской Федерации или признание удостоверения о годности гражданского ВС иностранного государства в установленном порядке.

6.1.6. При выполнении международных полетов эксплуатант должен предусмотреть ТО в аэропортах других стран своими представителями или путем заключения договора с организацией гражданской авиации, имеющей представительства в аэропортах других стран. ТО в аэропортах других стран должно осуществляться в соответствии с "Положением о инженерно-авиационном обеспечении полетов на международных воздушных линиях", утверждаемом Полномочным органом ГА.

6.2. Организация технического обслуживания

6.2.1. Организация ТО у заявителя должна иметь структуру, предусматривающую обеспечение всего технологического процесса ТО с разделением обязанностей всех сотрудников, включая руководителей процессов технической эксплуатации (монтажа оборудования и технического обслуживания), а также технического контроля (ОТК).

6.2.2. При инспектировании организации ТО заявителя проверяется:

- организация ТОиР соответствует требованиям НТЭРАТ ГА;
- имеется Руководство (Положение) по техническому обслуживанию авиационной техники, которая разрабатывается данной организацией по ТО;
- имеется сертификационная система контроля качества технического обслуживания ВС, согласно сертификационным требованиям к системе контроля качества технического обслуживания ВС и методик проведения сертификации системы контроля качества технического обслуживания ВС, утвержденных Полномочным органом ГА;

- инженерно-технический персонал имеет сертификат на выполнение конкретного вида работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники согласно сертификационным требованиям к персоналу и руководств по порядку сертификации технического персонала утвержденных Полномочным органом ГА;
 - имеется в необходимой комплектности нормативно-техническая, эксплуатационная и ремонтная документация, отвечающая требованиям государственных стандартов, организована ее метрологическая проверка;
 - производственные помещения по функциональному назначению, техническим характеристикам и площадям соответствуют требованиям технологии ТОиР и действующим нормативам;
 - оборудование по составу и техническому состоянию отвечает требованиям технологии, организована метрологическая экспертиза КИП и КПА;
 - обеспечивается выполнение действующих на воздушном транспорте требований, правил и норм по ТО ВС;
 - имеется в наличии эффективная система информационного обеспечения:
 - а) управления процессами ТОиР;
 - б) оценки технического состояния и диагностики авиационной техники;
 - в) сбора, обработки, анализа и оценки надежности авиационной техники;
 - г) назначение и исключение работ по ТОиР;
 - д) учета выполнения работ;
 - е) расшифровки средств объективного контроля полетной информации в соответствии с установленными нормативами;
 - обеспечивается порядок оформления документации на выполненные ТО, ремонт и другие работы на авиационной технике;
 - имеется система контроля и учета ТО, контроль за ресурсами, работами по бюллетеням промышленности и пр., соответствующая принятым в Российской Федерации положениям и обеспечивающая установленную полноту;
 - обеспечивается наличие запасов (оборотного фонда) и пополнения запасных частей, специальных смазок и жидкостей, расходных материалов и т.п., необходимость в которых возникает при ТО.
 - ж) обеспечивается контроль правил летной и технической эксплуатации воздушных судов и работоспособности бортовых систем по материалам средств объективного контроля по программам и нормативам обработки полетной информации, введенным Полномочным органом ГА.
- 6.2.3. Подробные сведения о проверяемой организационной структуре и функциях по различным направлениям деятельности заявителя, а также о требованиях, предъявляемых к техническому обслуживанию, должны быть включены в Руководство (Положение) по техническому обслуживанию авиационной техники заявителя (Приложение 4).
- 6.3. Средства технического обслуживания.
- 6.3.1. Для проверки на соответствие нормативным документам, предъявляемым государственным требованиям средств ТО члены сертификационной комиссии проверяют средства ТО, а также мастерские и их оборудование, стенды для испытания двигателей и их оборудование, цехи и лаборатории текущего ремонта и проверки агрегатов, приборов и специальной аппаратуры, склады запчастей и т.д.
- 6.3.2. Инспекции подвергаются все средства каждого структурного подразделения, которые используются для технического обслуживания ВС.
- 6.3.3. Ответственный инспектор имеет право привлекать к проверке средств ТО, в порядке помощи, компетентных специалистов технического отдела и других подразделений заявителя.
- 6.4. Сертификация технического обслуживания
- 6.4.1. Во время проведения инспекции организации по техническому обслуживанию заявителя следует произвести проверку в каждом подразделении технического обслуживания, чтобы

убедиться, что лица, занимающиеся поддержанием летной годности воздушного судна, обеспечивающие техническое обслуживание и контроль, дающие воздушному судну допуск к полету, имеют соответствующие удостоверения или эквивалентные свидетельства о квалификации, требуемой для персонала, работающего в утвержденной организации по техническому обслуживанию, что выполняется анализ качества, повторных дефектов и разрабатываются мероприятия по профилактике опасных отказов и неисправностей.

6.4.2. Дополнительные подробные инструктивные указания по вопросам инспекции технического обслуживания при сертификации эксплуатанта, а также по вопросам разработки эксплуатантом Руководства по ТО и подготовки специальных положений по эксплуатации, относящихся к ТО, содержатся в Руководстве ИКАО по организации работ в области летной годности (ДОС 9389- /919), которые следует рассматривать как дополнение к материалу, содержащемуся в настоящей главе. (Эти дополнения будут внесены в Руководство при издании его в постоянной редакции).

6.5. Подготовка персонала технического обслуживания

Инспектор проверяет:

- а) наличие и выполнение планов повышения квалификации инженерно-технического персонала и рабочих, освоения ими смежных профессий, переподготовки на новую авиационную технику, обеспечение заявками и договорами, соответствующими учебно-тренировочными центрами и учебными заведениями;
- б) наличие и полноту содержания программ повышения квалификации и изучения новых методов ТО и ремонта на собственной учебной базе; оснащение учебных классов для проведения такой подготовки;
- в) выборочно - поддержание у инженерно - технического персонала требуемого уровня знаний и практических навыков по То рассматриваемых типов ВС.

6.6. Учетная документация по техническому обслуживанию.

При инспекции технического обслуживания проверяется учетная документация по авиационной технике и ее ТОиР:

а) ведется учет:

- наработки каждого воздушного судна в целом, его ремонтов, выполнения доработок и периодических форм обслуживания; замены агрегатов и комплектующих изделий;
- наработки (по режимам) каждого авиадвигателя, его ремонтов, выполнения доработок и периодических форм обслуживания, своевременной замены и регулирования агрегатов;
- наработки комплектующих изделий и агрегатов (в том числе с ограниченным ресурсом), их проверок, регулировок и обслуживания, установки и снятия с ВС;

б) своевременно оформляются бортовые (технические) журналы ВС;

в) оформляется и хранится установленное время производственная документация на ТО: карты - наряды, пооперационные ведомости, наряды на дефектацию, программа поиска и устранения неисправностей и др., которые должны формировать дела технического обслуживания ВС.

ГЛАВА 7

ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ ПО ЗАЯВКЕ И СЕРТИФИКАЦИИ

7.1. Рекомендации руководителю комиссии по сертификации.

7.1.1. Процедуры сертификации и инспектирования, позволяют Полномочному органу ГА определять, выполняет ли заявитель требования, предъявляемые к обеспечению безопасности полетов, УВД, ТО, перевозки пассажиров, грузов, багажа, выполнению авиационных работ и соблюдению государственных авиационных требований, правил и норм, что является необходимым условием для выдачи Свидетельства эксплуатанта.

7.1.2. Программа инспектирования обеспечивает получение конкретной информации, касающейся:

- а) масштабов предполагаемого осуществления полетов заявителем;
- б) соответствия его организационно-штатной структуры и ресурсов предъявляемым требованиям;

в) соответствия предъявляемым требованиям, правилам и нормам, разработанных эксплуатантом Руководств, инструкции и процедур, подлежащих соблюдению его персоналом в ходе осуществления полетов.

Ее целью также является выявление недостатков, связанных с эксплуатацией, и обеспечение возможности для заявителя устранить недостатки на этапах проведения оценки заявки и инспектирования.

7.1.3. По завершении программы оценки и инспектирования Комиссия по сертификации делает заключение:

а) заявитель надлежащим образом оснащен и во всех отношениях в состоянии осуществлять полеты безопасно, эффективно и надежно в соответствии с установленными условиями или ограничениями; или

б) заявитель не в состоянии или пока не в состоянии (до исправления указанных недостатков) осуществлять полеты на приемлемом уровне.

7.1.4. Если по мнению Полномочного органа ГА, заявитель не в состоянии или пока не в состоянии осуществлять предлагаемые полеты должным образом, Свидетельство эксплуатанта не выдается, о чем ему должно быть письменно сообщено с указанием причин такого решения. Решение об отказе может быть обжаловано в установленном законодательством порядке.

7.2. Принятие решения по заявке и сертификация.

7.2.1. В том случае, если Комиссия Полномочного органа ГА убеждена, что нет никаких экономических, правовых и других препятствий к предлагаемой эксплуатации, она принимает решение о выдаче Свидетельства эксплуатанта.

7.2.2. По получении Свидетельства эксплуатант может начать эксплуатацию ВС, а в случаях, требующих получения лицензий, ставить перед компетентным органом вопрос о выдаче лицензии на осуществление соответствующего вида авиационной деятельности. С этого времени он несет ответственность за осуществление безопасности всех полетов в полном соответствии с предоставленным разрешением, требованиями и правилами гражданской авиации Российской Федерации.

7.2.3. Свидетельство эксплуатанту выдается на срок до двух лет. (Для МВЛ на 1 год с предоставлением отчета о выполненной работе на международных воздушных линиях для информации ИКАО).

7.2.4. Свидетельство эксплуатанта удостоверяет предприятие, занимающееся эксплуатацией ВС, удовлетворяет требованиям законодательства Российской Федерации и изданных в соответствии с ним нормативных актов, регламентирующих деятельность гражданской авиации в отношении выдачи настоящего Свидетельства. Эксплуатант способен осуществлять полеты в соответствии с указанным законодательством и нормативными актами, а также оговорками и ограничениями, содержащимися в специальных положениях по эксплуатации.

Образец Свидетельства эксплуатанта и специальных положений по эксплуатации приведены в Приложении 2.

В целях стандартизации и в соответствии с рекомендациями ИКАО разработанные образцы специальных положений по эксплуатации разделены на следующие части:

Часть А - Общие положения

Часть В - Права и ограничения на маршрутах

Часть С - Права и ограничения на аэродромах

Часть D - Техническое обслуживание

Часть Е - Полетная масса и центровка

Часть F - Обмен воздушными судами и оборудованием

Часть G - Эксплуатация арендуемых воздушных судов

ГЛАВА 8

КОНТРОЛЬ НАД ЭКСПЛУАТАНТАМИ, ИМЕЮЩИМИ СВИДЕТЕЛЬСТВА

8.1. Общие положения

8.1.1. Постоянный контроль со стороны Полномочного органа ГА за полетами, осуществляемыми эксплуатантами, имеющими Свидетельство, является неотъемлемой частью системы сертификации и важным элементом ответственности государства за обеспечение для населения безопасных и надежных воздушных коммерческих перевозок и авиационных работ.

8.1.2. Выполнение этой задачи осуществляется Полномочным органом ГА - и его представителями в регионах - Региональными управлениями ВТ, на которых возложена обязанность осуществлять контроль за обеспечением эксплуатантами безопасности полетов ВС.

8.1.3. Права, обязанности, ответственность, формы и методы проверок, проводимых Полномочным органом ГА и региональными инспекторскими органами определены в настоящем Руководстве, а также соответствующих положениях об отделах Департамента ВТ, Региональных Управлений воздушного транспорта, Главной инспекции по безопасности полетов гражданских воздушных судов Российской Федерации.

8.1.4. Региональные Управления ВТ, которые осуществляют контроль за деятельностью эксплуатантов на своей территории, обязаны планировать и проводить в соответствии с требованиями данного Руководства периодические проверки эксплуатантов, своевременно рассматривать дополнения к заявке эксплуатантов, вносить изменения в специальные положения по эксплуатации и информировать отдел сертификации эксплуатантов ВТ ДВТ для внесения этих изменений в реестр эксплуатантов Российской Федерации.

8.1.5. В Свидетельстве эксплуатанта устанавливается дата прекращения его действия. За 30 дней до истечения срока действия свидетельства эксплуатант должен обратиться с заявлением о продлении Свидетельства. Порядок сертификации заявителя при продлении срока действия Свидетельства аналогичен первоначальной сертификации. При этом проверяется документация, проводится эксплуатационная инспекция.

Эксплуатационная инспекция может быть совмещена с инспекцией согласно п. 9.4.7.1.

8.1.6. Объем и порядок проведения периодических инспекторских проверок эксплуатантов определен в разделах 1-9 настоящего Руководства.

8.2. Программа инспекционного контроля

8.2.1. Периодичность проведения плановых инспекторских проверок эксплуатантов устанавливает Полномочный орган ГА и Региональные управления воздушного транспорта в соответствии с настоящим Руководством (разделы 1-9, п. 9.4.7.1.), при этом необходимо особое внимание уделять эксплуатантам, получившим Свидетельство впервые.

Основанием к проведению внеплановой инспекторской проверки для Полномочного органа ГА и Регионального управления могут служить следующие обстоятельства:

- а) снижение требований к проф. подготовке персонала, значительное сокращение или текучесть кадров;
- б) задержки в выплате заработной платы;
- в) снижение требований к безопасности эксплуатации;
- г) отказ в кредите, предоставлявшемся ранее эксплуатанту кредиторами;
- д) не отвечающее требованиям техническое обслуживание ВС;
- е) нехватка в снабжении и запасных частях;
- ж) сокращение числа коммерческих полетов или уменьшение их частоты;
- з) продажа воздушных судов или других основных видов оборудования или возвращение их прежним владельцам.

8.2.2. При выявлении финансовых трудностей региональным управлениям ВТ следует усилить

технический надзор за полетами, уделяя внимание поддержанию требований по безопасности полетов, а также направлять информацию Полномочному органу ГА с тем, чтобы были приняты меры, по предупреждению авиационных происшествий и защиты интересов потребителей.

8.2.3. В течение всего периода контроля Полномочному органу ГА и Региональному управлению ВТ следует определять эффективность методов или систем, которые намерен использовать эксплуатант, чтобы обеспечить соблюдение положений, указанных в Свидетельстве эксплуатанта и специальных положениях по эксплуатации, а также в Руководстве по производству полетов, Руководстве по техническому обслуживанию.

8.2.4. Изучаются договоры об аренде воздушных судов и договорные мероприятия эксплуатанта, проводимые в отношении технического и общего обслуживания воздушных судов или подготовки персонала и т.д. и при этом следует устанавливать, приносят ли данные мероприятия положительные результаты в том, что касается удовлетворения требований к безопасности полетов.

8.2.5. В период осуществления инспекционного контроля проверяется программа подготовки кадров для обеспечения сохранения уровня подготовки персонала, продемонстрированного во время первоначальной сертификации.

8.2.6. Выполняемая Полномочным органом и Региональным управлением ВТ программа контроля за работой эксплуатанта, имеющего свидетельство, имеет целью:

а) установить, что эксплуатант осуществлял, осуществляет и имеет реальную возможность осуществлять полеты в соответствии с установившейся эксплуатационной практикой, положениями Свидетельства эксплуатанта, руководствами по производству полетов и техническому обслуживанию, требованиями и правилами, регламентирующими деятельность гражданской авиации Российской Федерации.

б) обеспечить, чтобы все изменения в применимых к данной области требованиях, правилах и нормах, а также в Свидетельстве эксплуатанта или изменения по совершенствованию эксплуатационной практики применялись, и по необходимости, находили свое отражение в Руководствах и инструкциях по производству полетов, техническому обслуживанию и подготовке кадров, подготавливаемых эксплуатантом;

в) предоставлять Полномочному органу ГА рекомендации по изменению документации или проводимой политики, если инспекционные проверки указывают на то, что такие действия приведут к повышению безопасности полетов;

г) установить, следует ли продлить действие прав, предоставленных Свидетельством эксплуатанта, или это действие временно приостановить, прекратить вообще или заменить действием дополнительных эксплуатационных ограничений.

8.2.7. На всех этапах осуществления программы контроля уровни возможностей и компетентности эксплуатанта должны быть равны тем, которые требовались от него во время первоначальной сертификации, или превышать их, и поэтому действие его прав, как обладателя Свидетельства эксплуатанта, следует продлить.

8.2.8. В итоге программа инспекционного контроля должна позволить получить всеобъемлющую и окончательную оценку сохраняемой компетентности эксплуатанта. Кроме того, в соответствующих отчетах об инспекционной проверке необходимо указывать, являются ли система и процедуры инспекции и надзора, используемые Полномочным органом ГА, эффективными для определения компетентности эксплуатанта, учитываемых фактов соответствия авиационным требованиям и его возможностей в целом.

8.3. Действия при постоянном контроле

8.3.1. В случае выявления в процессе выполнения программы контроля за работой эксплуатанта недостатков следует определить их причину, предпринять безотлагательные действия по их устранению и приступить к последующей проверке для определения эффективности этих действий.

8.3.2. Если программа инспекционного контроля и соответствующие отчеты о проверке покажут, что

эксплуатант нарушил или оказался не в состоянии соблюдать необходимые сертификационные требования или условия, а также специальные положения по эксплуатации, оговоренные в Свидетельстве эксплуатанта, начальник Регионального управления, отвечающий за осуществление контроля, должен незамедлительно сообщить эксплуатанту об обнаруженных недостатках и потребовать принять меры по их устранению в пределах установленного времени. Если эксплуатант не устраняет недостатки в установленные сроки, начальник регионального управления обязан немедленно информировать об этом Полномочный орган ГА и внести свои предложения о степени необходимых ограничений прав эксплуатанта, предоставляемых Свидетельством эксплуатанта. В случаях, если выявленные недостатки в деятельности эксплуатанта, угрожающие безопасности полетов, начальник Регионального управления ВТ, начальник отдела сертификации эксплуатантов ВТ ДВТ имеет право приостановить действие свидетельства эксплуатанта и информировать об этом Руководство Полномочного органа ГА.

Руководство Полномочного органа ГА направляет эксплуатанту соответствующее указание об устранении в назначенный срок выявленных нарушений. Если эксплуатант не имеет возможности устранить недостатки, он должен в установленный срок уведомить об этом полномочный орган ГА, который принимает решение об аннулировании Свидетельства. В этом случае эксплуатант должен незамедлительно возвратить Свидетельство Полномочному органу в ГА.

ГЛАВА 9

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ИНСПЕКТОРСКИХ ОРГАНОВ ПО СЕРТИФИКАЦИИ

9.1. Основы организации

9.1.1. Для сертификации эксплуатантов и их последующего инспектирования привлекаются инспекторские органы - соответствующие отделы по направлениям деятельности Полномочного органа ГА (Департамента воздушного транспорта) и Региональных управлений. Структура, права, обязанности и ответственность отделов ДВТ, Главной инспекции по безопасности полетов ВС РФ и Региональных управлений определены в соответствующих Положениях.

Организация процедур сертификации и ведение реестра эксплуатантов Российской Федерации осуществляется Отделом сертификации эксплуатантов воздушного транспорта Департамента воздушного транспорта (ОСЭВТ), который взаимодействует с функциональными отделами Минтранса и ДВТ, региональными управлениями, научными организациями и Главной инспекцией по безопасности воздушных судов РФ.

9.1.2. Для оценки готовности эксплуатанта к выполнению заявленных авиационных перевозок и работ, а также подготовки сертификационных материалов по выдаче Свидетельств эксплуатантов ОСЭВТ привлекает специалистов соответствующих отделов по направлениям деятельности Полномочного органа ГА - как и его региональных управлений, а также научно-исследовательских организаций и независимых экспертов.

9.1.3. Общая оценка готовности эксплуатанта производится комиссией, утвержденной руководством Полномочного органа ГА.

9.2. Требования к специалистам инспекторских органов.

9.2.1. Эффективность осуществляемого государством в интересах общества контроля и руководства в отношении воздушных коммерческих перевозок, авиационных работ в значительной степени зависит от компетентности инспекторских органов. Для эффективного выполнения своих обязанностей инспекторские органы должны быть укомплектованы подготовленным персоналом.

9.2.2. Персонал инспекторских органов должен иметь, высшее по специальности образование и соответствующую квалификацию.

9.2.3. Специалисты инспекторских органов должны получить квалификационную подготовку на курсах сертификации эксплуатантов ГА.

9.3. Проведение инспектирования

9.3.1. Инспектирование должно проводиться согласно данному Руководству и соответствующими

Положениями об инспекторских органах (Положениями о ДВТ, отделов ДВТ, Главной инспекции по БП ВС РФ).

В последующих пунктах настоящей главы содержится краткое описание регулярных инспекционных проверок на этапах сертификации или проверок, которые должны проводиться инспектором в рамках осуществляемого надзора за эксплуатантом. Рекомендуемые для проверки конкретные вопросы разрабатываются соответствующими отделами Полномочного органа по направлениям деятельности.

9.3.2. Инспектирование средств и оборудования эксплуатанта, его представительств при аэропортах.

9.3.2.1. Данная инспекция должна проводиться периодически в каждом месте, в котором эксплуатант имеет оборудование и службы своих представительств, связанные с производством полетов его воздушных судов. Ее целью является оценка пригодности различных средств и оборудования, относящихся к inspectируемой эксплуатации и связанных с организацией и выполнением полетов, а также оценка наземных служб и компетентности соответствующего персонала. При этом в задачу inspectирования входит определение того, что данные средства и оборудование соответствуют установленным требованиям, правильно используются персоналом при надлежащем ведении соответствующей документации. Для получения полной информации о работе представительств и эффективности используемого оборудования, подразделений и порядка действий персонала, необходимо, чтобы эти инспекции проводились в реальных условиях эксплуатации ВС.

9.3.3. Инспектирование организации и выполнения работ на перроне перед вылетом (или после вылета) ВС.

9.3.3.1. Инспектор должен представиться соответствующим официальным лицам аэропорта и уведомить их о своем намерении провести инспекцию, а также, согласно установленным правилам, запросить разрешение на помещение перрона, зон, где расположены органы управления по обеспечению безопасности, таможня и иммиграционные власти.

9.3.3.2. При проведении инспекции выполнения работ на перроне в других государствах инспектор должен разъяснить соответствующим аэропортовым полномочным органам, что его целью является проверка качественного обслуживания принадлежащих эксплуатанту ВС и их соответствие сертификационным авиационным требованиям и правилам гражданской авиации государства эксплуатанта.

9.3.3.3. Инспекционные проверки на перроне могут проводиться в местах отправления, транзита и прибытия. Такие проверки проводятся без предварительного предупреждения эксплуатанта и включают в себя выборочную инспекцию ВС для определения наличия на борту и соответствия требованиям следующей документации:

- Свидетельства о регистрации ВС,
- Удостоверения о годности к полетам ВС,
- Разрешения на радиооборудование,
- Свидетельства летного состава и обслуживающего персонала экипажа ВС,
- Руководства по летной эксплуатации ВС,
- Инструкции по производству полетов, технология взаимодействия служб, обеспечивающих полеты,
- Бортового журнала,
- Аэронавигационной документации,
- Других документов, регламентирующих организацию и производство полетов.

9.3.4. Инспекционные проверки на перроне дают возможность инспектору оценить организацию и обеспечение полетов по следующим аспектам:

- составу летного экипажа, распорядку его работы, полетному и рабочему времени;
- квалификации летного экипажа по свидетельству (применительно к определенным ВС, аэродромам

и маршрутам),

- организации УВД,
- метеоинформации,
- порядку загрузки воздушного судна,
- расчетам массы и центровки,
- порядку заправки,
- эксплуатационной надежности воздушных судов,
- порядку наземного обслуживания,
- оборудованию пассажирского салона, обслуживанию пассажиров и их безопасности.

9.4.4. Инспекция на маршрутах (в полете).

9.4.4.1. Этот вид инспекции предоставляет инспектору возможность контроля за действиями в кабине экипажа и пассажирской кабине за работой бортпроводников в ходе выполнения коммерческих полетов и оценки компетентности летного экипажа и обслуживающего персонала воздушного судна.

9.4.4.2. Основной целью проведения инспекции на маршрутах является оценка соответствия сертификационным требованиям организации и выполнения полетов, практики УВД, использования средств обеспечения полетов.

Инспектор контролирует выполнение персоналом их функциональных обязанностей на земле и в полете. Он должен убедиться, что летная, техническая эксплуатация и обеспечение полетов данного воздушного судна соответствует установленным требованиям.

9.4.4.3. При проведении инспекции в ходе полета инспекторы обязаны ознакомиться с Руководством по летной эксплуатации, требованиями, правилами и методами, а также оборудованием и средствами, которые используются и применяются эксплуатантом. Обычно инспекция на маршрутах должна проводиться инспекторами, которые имеют квалификацию применительно к данному типу ВС и используемому маршруту.

9.4.4.4. Инспекторская проверка на маршруте должна планироваться заранее. При наличии в экипаже двух проверяющих необходимо руководствоваться действующими требованиями и Положениями об инспекторских органах. Право контроля остается за инспектором Полномочного Органа ГА.

9.4.4.5. В начале проверки инспектор обязан посетить летную службу и службу УВД, где он должен встретиться с командиром ВС и персоналом, участвующим в планировании и обеспечении полета.

9.4.4.6. Инспекция на маршрутах должна быть аналогичной инспектированию в ходе первоначальной сертификации. Основным различием между оценкой в ходе сертификации и инспекцией на маршрутах является то, что последняя является оценкой выполнения полетов, которые уже санкционированы в Свидетельстве эксплуатанта и осуществляются с пассажирами на борту.

9.4.4.7. Все проверки на маршрутах должны проводиться таким образом, чтобы действия инспектора не вызывали затруднений при выполнении экипажем функциональных обязанностей в полете.

9.4.4.8. На этапах инспекции на маршруте или при завершении полета инспектор также должен провести проверку аварийного оборудования ВС. При этом следует проконтролировать общие методы обеспечения безопасности в пассажирском салоне, включая меры предосторожности в зоне борт-кухни, пригодность и использование сидений бортпроводников и пользование оборудованием, а также размещение ручной клади, устранение беспорядка в салоне, при обслуживании пассажиров и выполнение указания "пристегнуть привязные ремни - не курить". Он также должен проверить знание бортпроводниками вопросов размещения и использования аварийного оборудования, применения различных аварийных правил и методов, а также проверить их подготовку по использованию аварийного оборудования и его применения.

9.4.4.9. В ходе полета инспектор должен следить за всеми сообщениями по линии управления воздушным движением на земле и в воздухе, а также за осуществлением управления полетов со

стороны персонала УВД. Обнаруженные недостатки в работе подразделений УВД, САИ, аэродрома или нарушения соответствующих требований, правил и процедур, а также недостатки в работе средств и оборудования, влияющие на безопасность, доводятся до руководства Регионального управления воздушным транспортом.

9.4.4.10. По завершении каждого инспекционного полета по маршруту необходимо, чтобы инспектор провел разбор с экипажем ВС о результатах инспекции, включая как положительные, так и отрицательные их стороны.

9.4.5. Инспекция базовых объектов.

9.4.5.1. Инспекция базовых объектов (здания, сооружения, средства обеспечения полетов и т.д.) должна проводиться на основной базе эксплуатанта и во всех службах, обеспечивающих его полеты. Целью инспекции является оценка соответствия базовых объектов эксплуатанта установленным требованиям по обеспечению безопасности полетов.

9.4.5.2. До проведения инспекции базовых объектов инспекторы должны внимательно изучить Руководства и инструкции эксплуатанта, в том числе по производству полетов, взаимодействию служб, обеспечивающих полеты, техническому обслуживанию и подготовке персонала. Основной целью изучения Руководств и инструкций является определение того, что в них включены соответствующие требования для сотрудников эксплуатанта, которые позволяют им правильно выполнять свои обязанности. В ходе инспекции также должна быть определена своевременность распространения среди соответствующего персонала необходимой для выполнения его обязанностей информации по обеспечению безопасности полетов.

9.4.3.3. По прибытии на объекты эксплуатанта инспектор обязан представиться руководителям, предъявить свое удостоверение, задание и план проведения инспекции объектов эксплуатанта.

9.4.5.4. При проведении инспекций базовых объектов обеспечения полетов ВС инспекторам необходимо удостовериться в том, что строения, включая ангары, цехи и мастерские технического обслуживания и ремонта, пассажирские и грузовые комплексы, административные повышения, зоны УВД, радиотехнического обеспечения полетов, проведения технических работ, подготовки кадров и другие объекты имеют соответствующие оснащение, пригодны для выполнения предусматриваемых задач и полностью соответствуют Государственным авиационным требованиям и нормам, определяющим их годность к эксплуатации.

9.4.5.5. Анализ программы подготовки персонала.

Инспектор должен изучить документы, относящиеся к программе летной и наземной подготовки авиаспециалистов, для определения их соответствия современным требованиям. Для оценки содержания программы наземной подготовки, а также отдачи и эффективности в работе инструкторов инспектор должен в ходе проверки проследить за рядом этапов осуществления этой программы (проведение занятий, проверка знаний и т.п.)

9.4.5.6. Документация подготовки персонала.

Инспектор должен проверить, что в отношении каждого специалиста эксплуатанта, которому требуется пройти подготовку по техническому обслуживанию, летную или наземную подготовку, подготовку на тренажерах, тренировку в аварийных ситуациях имеется соответствующая документация, подтверждающая, что:

- а) соответствующее обучение, предписываемое программой подготовки персонала, было проведено в соответствии с требованиями и в указанные сроки;
- б) в такой документации отражены сведения о каждом проходящем подготовку лице;
- в) такая документация ведется и хранится в соответствии с применимыми к ней правилами.

9.4.5.7. Документация производства полетов и летная документация.

Для определения, соответствия предъявляемым требованиям используемого порядка действий и подтверждения выполнения установленных эксплуатантом требований, правил и процедур,

инспектору следует изучить документацию по достаточному числу полетов, документов по загрузке и центровке, учетных документов по топливу и смазочным маслам, бортжурналов воздушных судов, разрешений на выполнение полетов, журналов бортрадистов и штурманов, рейсовых журналов, расшифровок средств полетной информации и всех других связанных с производством полета записей и подготовить соответствующие материалы.

9.4.5.8. Учетная документация технического обслуживания ВС.

Основной целью изучения документации по техническому обслуживанию ВС является определение того, ведет ли эксплуатант предписываемую правилами учетную документацию, отвечает ли она требованиям руководства эксплуатанта по ТО, соответствует государственным требованиям и правилам, правильно ли она составлена и сохраняется ли она в течение установленного периода времени.

9.4.6. Квалификационная проверка летного экипажа.

9.4.6.1. Инспекторы обязаны удостовериться в том, что квалификационные проверки летных экипажей эксплуатанта проводятся в соответствии с установленными требованиями и правилами и что частота их соответствует относящимся к ним документам. В том случае, если инспектор лично проводит квалификационную проверку членов экипажа, он должен иметь соответствующее свидетельство и подготовку по типу воздушного судна, используемого при проверке. В случае, если инспектор не допущен к полетам на воздушных судах, он может контролировать работу экипажа в полете не занимая пилотского сидения или контролировать такие проверки, проводимые пилотом-инспектором или специалистом-инспектором, назначенными Полномочным органом ГА. В этом случае инспектор должен контролировать проведение этими должностными лицами необходимого числа проверок ежегодно с тем, чтобы гарантировать контроль качества выполнения квалификационных проверок.

9.4.6.2. Квалификационная проверка пилота должна определить его удовлетворительные знания, навыки в отношении:

- а) воздушного судна, его систем и агрегатов;
- б) правильного управления воздушным судном, конфигурацией управляющих поверхностей, путевого управления, управления высотой и угловым пространственным положением в соответствии с процедурами, правилами, порядком действий и ограничениями, содержащимися в руководстве по летной эксплуатации ВС. Руководства эксплуатанта по производству полетов и других используемых для данного воздушного судна нормативных актах;
- в) выполнения правил полета по маршруту, снижения, захода на посадку по приборам, ухода на второй круг и соответствующих указаний со стороны специалистов по УВД;
- г) координации действий экипажа;
- д) выполнения обязанностей по спасанию людей в аварийной обстановке.

9.4.6.3. Квалификационная проверка бортинженера должна выявить его знания и подготовленность в отношении всей текущей информации и процедур (правил) эксплуатанта, применимых к используемому для проверки типу ВС. Требования к данной квалификационной проверке бортинженера аналогичны используемым при проверке во время полета при первой выдаче Свидетельства.

9.4.6.4. Проверки пилотов эксплуатанта должны проводиться либо инспектором Полномочного органа ГА, имеющим соответствующую подготовку по используемому для данной цели конкретному типу ВС, или пилотом-инспектором, который назначен Полномочным органом ГА в следующем порядке:

- а) проверка сроков устанавливаемых Полномочным органом ГА руководителей летных служб эксплуатанта (командиров летных отрядов, шеф - пилотов и т.д.);
- б) проверка состояния тренажерной базы, качество подготовки персонала на тренажерах и соблюдение установленных сроков тренировки;

- в) выборочная проверка командиров воздушных судов и командно-летного состава обычно проводится пилотом-инспектором регионального инспекторского органа;
- г) проверка согласно сроков устанавливаемых Полномочным органом ГА назначенных эксплуатантом пилотов-инспекторов;
- д) проверка кандидатов на должность пилотов-инспекторов;
- е) проверка пилотов, которые требуют повторного инспектирования вследствие того, что они не выдержали испытаний в ходе предыдущей проверки;
- ж) проверка пилотов для повышения уровня их квалификации;
- з) проверка пилотов, переучивающихся на другой тип воздушного судна;
- и) проверка пилотов, имевших авиационное происшествие или инциденты, при которых была поставлена под вопрос их квалификация или подготовленность.

9.4.7. Повторяемость инспекций

9.4.7.1. Устанавливается следующий порядок повторяемости проведения различных типов инспекций: ----- ! Тип проверки ! Частота (не менее) ! !-----
 -----! ! Инспекция персонала, средств и ! один раз в три месяца ! !
 оборудования эксплуатанта ! ! ! ! ! Очередная инспекция аэродромов ! один раз в 2 года ! ! ! !
 Инспекция перрона ! один раз в три месяца ! ! ! ! ! Инспекция на маршрутах (в полете) ! один раз в
 три месяца ! ! ! ! ! Инспекция базовых объектов и ! один раз в шесть месяцев ! ! технического
 обслуживания ! ! -----

9.4.7.2. Предлагаемая выше повторяемость инспекций по решению Полномочного органа ГА может быть изменена в зависимости от масштабов и разнообразия полетов эксплуатанта, а также ограниченности штата инспекторских органов или рабочего распорядка тех, кто может выполнять эти инспекционные функции.

9.4.8. Меры, принимаемые инспекторскими органами по результатам инспектирования.

9.4.8.1. По результатам инспектирования составляет акт или инспекционный контрольный перечень результатов инспектирования*, которые доводятся до эксплуатанта и докладываются Полномочному органу ГА.

* Форма акта и инспекционный контрольный перечень по результатам инспектирования разрабатываются Полномочным органом ГА.

9.4.8.2. Эксплуатанту при необходимости направляется Инспекторское предписание с указанием сроков по устранению обнаруженных недостатков.

9.4.8.3. При обнаружении недостатков (необеспечении установленных Государственных требований (стандартов, правил и норм) инспекторские органы в соответствии с Положением о них могут отстранить специалиста, руководителя, не выполняющих требования безопасности полетов, от исполнения возложенных на них обязанностей с извещением об этом Полномочного органа Гражданской авиации и руководства эксплуатанта.

9.4.8.4. В случае обнаружения недостатков в организации и выполнении полетов, при техническом обслуживании и ремонте ВС, обеспечении полетов, содержании аэродромов, оборудовании УВД и др., приостановить производственный процесс, приостановить эксплуатацию ВС от полета, закрыть перрон, места стоянок, пункты УВД, аэродром и т.д., запретить выполнение полетов до устранения недостатков с извещением Полномочного органа гражданской авиации и руководства эксплуатанта.

9.4.8.5. В соответствии с Положениями об инспекторских органах они также имеют право с обязательным последующим уведомлением Руководства Полномочного органа ГА:

- а) приостановить действие Свидетельства эксплуатанта, если нарушаются положения и условия, изложенные в Свидетельстве эксплуатанта, а также в требованиях, правилах и нормах;
- б) приостановить действие Удостоверения о годности гражданского ВС при нарушении Правил

выдачи Удостоверений о годности или необеспечении безопасности полетов;

в) принять другие меры согласно действующему законодательству Российской Федерации до приведения организации полетов и их обеспечения в соответствии действующим нормативным актам и правилам.

ГЛАВА 10.

ЛИЗИНГ, АРЕНДА, ЧАРТЕР И ОБМЕН ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ

10.1 Общие положения

10.1.1. Данный материал включается в настоящее Руководство с тем, чтобы отразить основные правовые и эксплуатационные особенности, которые должны учитываться при сертификации эксплуатанта, когда он использует воздушные суда по договорам лизинга*, аренды, чартера** или обмена воздушными судами.

* Лизинг ВС - долгосрочная аренда ВС с правом их выкупа после окончания договора аренды или досрочного внесения остающейся части платежей, если это определено договором долгосрочной аренды. Бухгалтерский учет стоимости и износа по ВС и страхование осуществляется в этом случае арендатором - лизингополучателем.

** Чартер ВС - аренда ВС на период выполнения конкретной по номенклатуре и объему работы, оговоренной в договоре с заказчиком - фрахтователем.

10.1.2. Если сторонами договоров лизинга, аренды, чартера или обмена ВС являются юридические лица Российской Федерации, при выдаче лизингополучателю, арендатору, фрахтовщику, участнику обмена ВС Свидетельства эксплуатанта или при инспектировании его деятельности применяется законодательство РФ, касающееся сертификации эксплуатантов. Конкретные обязательства сторон фиксируются в договоре. Они должны полностью обеспечивать выполнение требований, предусмотренных в законодательстве и нормативных актах относительно безопасной эксплуатации ВС и поддержания их летной годности.

При подаче заявки на выдачу Свидетельства эксплуатанта заявитель должен до начала полетов представить копию соответствующего договора и необходимую документацию в соответствии с приложениями N 3 - 9 и внести изменения в судовые документы согласно Правил Государственной регистрации ВС Российской Федерации.

Правила нанесения государственных опознавательных знаков на гражданские воздушные суда, символов, надписей также устанавливаются в действующих Правилах Государственной регистрации гражданских воздушных судов Российской Федерации. Данные Правила применяются при использовании гражданских ВС по договорам лизинга, аренды, чартера или обмена воздушными судами.

10.1.3. Если сторонами договоров лизинга, аренды, чартера или обмена ВС являются юридические лица Российской Федерации и иностранного государства, то при сертификации эксплуатанта Российской Федерации или выдаче разрешения на эксплуатацию ВС в Российской Федерации иностранному эксплуатанту, прежде всего требуется определить, какое государство (государство регистрации воздушного судна или государство эксплуатанта) несет ответственность за организацию контроля безопасной эксплуатации ВС, поддержания их летной годности и, соответственно, правила эксплуатации какого из этих государств должны применяться. Договоры аренды, лизинга, чартера или обмена ВС между юридическими лицами Российской Федерации и иностранного государства должны соответствовать действующему законодательству Российской Федерации, Межправительственным договорам (соглашениям) о воздушном сообщении, положениям Конвенции о международной гражданской авиации и связанных с ней Приложений.

Если заявитель запрашивает разрешение на эксплуатацию арендованных ВС, зарегистрированных в другом государстве, должны быть заключены соответствующие соглашения между государством эксплуатанта и государством регистрации или соответствующими Полномочными органами ГА,

касающиеся ответственности за сохранение летной годности ВС в соответствии с Приложениями 6 и 8 к Конвенции о международной гражданской авиации.

При сертификации эксплуатанта РФ порядок летной и технической эксплуатации ВС, зарегистрированных в иностранном государстве определяется Полномочным органом ГА РФ. До начала полетов эксплуатант представляет соответствующие дополнения в Руководство по производству полетов и Руководство по технической эксплуатации ВС для согласования с Полномочным органом ГА.

10.1.4. Эксплуатант, желающий использовать ВС приобретенные по договору лизинга, аренды, чартера и получить Свидетельство эксплуатанта должен представить в Полномочный орган ГА Российской Федерации следующие данные:

- заявку, заполненную по форме приложения 3;
- необходимую документацию по форме приложения 4;
- имя и адрес собственника ВС, указанного в реестре воздушных судов;
- государство регистрации и регистрационные знаки на каждое ВС;
- имя, адрес лизингополучателя (арендатора) или лица, ответственного за непосредственный оперативный контроль эксплуатации ВС согласно договора лизинга, включая письменное заявление, удостоверяющее, что данное лицо и стороны договора лизинга осведомлены об ответственности за соблюдение действующих правил;
- копию договора лизинга (аренды, чартера) или описание положений и условия договора.

10.1.5. Учитывая, что государственные правила, определяющие порядок технической эксплуатации и ремонта в государстве, где воздушное судно изготовлено, отличаются от Российских необходимо произвести экспертизу этих правил по сравнению с установленными в ГА РФ правилами по технической эксплуатации и ремонту. При выявлении несоответствий указанных правил до регистрации ВС Полномочным органом ГА должно быть оформлено соответствующее дополнение к ним или определен порядок эксплуатации данного типа ВС. Заявитель, в этом случае, разрабатывает порядок летной и технической эксплуатации ВС (Руководство по производству полетов, технической эксплуатации данного типа ВС) и согласовывает его с Полномочным органом ГА.

10.1.6. Для внесения в Государственный реестр гражданских ВС Российской Федерации требуется, чтобы ВС соответствовало установленным в Российской Федерации нормам летной годности, что подтверждается соответствующим сертификатом и решением Полномочного органа ГА о допуске к полетам в гражданской авиации Российской Федерации данного типа воздушного судна.

10.1.7. При передаче гражданских ВС Российской Федерации с экипажем в аренду (субаренду), лизинг чартер или по договору обмена ВС другому государству без исключения из Государственного реестра гражданских ВС. Заявитель обязан пройти сертификацию в установленном данном Руководством порядке и получить Свидетельство эксплуатанта для выполнения международных полетов.

Действующий эксплуатант в этом случае, до начала выполнения полетов, обязан представить дополнение к заявке по форме приложения N 3 и необходимую документацию (приложение N 4), с приложением копии договора (контракта) в Полномочный орган через Региональное управление ВТ для рассмотрения и внесения необходимых изменений в специальные положения по эксплуатации. При передаче гражданских ВС Российской Федерации в аренду, лизинг с исключением его из Государственного реестра, эксплуатант представляет сведения в Полномочный орган для исключения ВС из Реестра в соответствии с Правилами регистрации гражданских ВС, а также заявку о внесении изменений в необходимую документацию по форме Приложения 3 с приложением копии договора (контракта).

10.1.8. Порядок совместного использования ВС, обмен воздушными судами и оборудованием определяется договором между эксплуатантами в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации, межправительственными договорами (соглашениями), положениями

Конвенции о международной гражданской авиации и связанных с ней Приложений.

В этом случае до начала полетов все эксплуатанты (участники договора) представляют в Полномочный орган ГА в установленном Руководством порядке соответствующие изменения в необходимую документацию с приложением копии соответствующего договора для получения специальных положений по эксплуатации (часть F).

10.1.9. В договорах лизинга, аренды, чартера и обмена ВС должен быть предусмотрен порядок отнесения расходов на сертификацию и инспектирование в соответствии с Законом РФ "О сертификации продукции и услуг" от 10.06.93 за счет арендодателя (лизингодателя, фрахтователя) или арендатора (лизинго-получателя, фрахтовщика), одного или нескольких участников обмена ВС.

10.2. Лизинг.

10.2.1. При лизинге собственником ВС остается лизингодатель. Лизингополучатель (арендатор) получает ВС в исключительное пользование на весь срок действия договора при условии, своевременного внесения согласованных платежей. Права и обязанности эксплуатанта в отношении получаемого ВС определяются непосредственно в договоре о лизинге.

Существует два вида лизинга ВС:

- "мокрый" (wet) с предоставлением летного экипажа;
- "сухой" (dry) или чистый - без экипажа.

В Российской Федерации лизинговые операции в связи с отсутствием специального законодательства регламентируются, нормами, регламентирующими долгосрочную аренду.

10.2.2. "Мокрый лизинг".

10.2.2.1. При лизинге ВС с экипажем непосредственный оперативный контроль за ВС, как правило, осуществляет лизингодатель - эксплуатант, представляющий летный экипаж. В своих действиях, связанных с безопасностью эксплуатации ВС и поддержанием его летной годности, он руководствуется законодательством государства регистрации ВС и полномочиями, предоставленными ему Свидетельством эксплуатанта.

10.2.2.2. При "мокром лизинге" иностранных ВС экипаж ВС состоит из иностранных граждан. Между тем, согласно Российскому законодательству, в состав экипажей гражданских воздушных судов, используемых эксплуатантами Российской Федерации, могут входить лишь граждане Российской Федерации. Изъятие из этого правила могут иметь место только по решению Совета Министров - Правительства РФ, с последующим соблюдением требований Полномочного органа ГА.

10.2.3. "Сухой" лизинг.

10.2.3.1. При "сухом" лизинге ВС непосредственный оперативный контроль, как правило, осуществляет лизингополучатель, обеспечивающий летный экипаж. Для этого требуется либо внесение ВС в реестр гражданских ВС государства лизингополучателя, либо согласие государства регистрации на передачу всех или части своих функций по обеспечению безопасной эксплуатации ВС государству эксплуатанта, как это предусмотрено Чикагской конвенцией.

10.2.3.2. Полномочный орган ГА в установленном порядке решает вопросы ответственности по поддержанию уровня квалификации специалистов в соответствии с требованиями государства регистрации, а также по обеспечению соблюдения установленных государством регистрации норм по поддержанию летной годности ВС, полученных по "сухому" лизингу.

10.2.3.3. В процессе эксплуатации иностранных ВС эксплуатант обязан руководствоваться предписаниями Свидетельства в котором Полномочным органом согласованы правила, установленные Государством регистрации в отношении ВС, взятых по лизингу.

10.2.3.4. Выдав разрешение эксплуатанту на эксплуатацию ВС, зарегистрированных в другом государстве на основании соответствующего соглашения, как это предусмотрено в Чикагской конвенции, Полномочный орган ГА обязан тщательно контролировать эксплуатацию и обслуживание ВС, полученных по договору о лизинге. Обнаружив отступление у эксплуатанта от определенных требований государства регистрации, Полномочный орган ГА обязан приостановить эксплуатацию

ВС и известить об этом его компетентный орган государства регистрации.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ подразделений, служб и отделов

необходимых для нормального функционирования эксплуатанта воздушного транспорта

1. Летная служба.

В соответствии с установленными в гражданской авиации требованиями:

- каждый эксплуатант, не зависимо от форм собственности принимает на работу подготовленный командно-летный состав, который несет персональную ответственность за состояние организации летной работы и уровень безопасности полетов эксплуатанта. Обязанности, права и ответственность лиц командно-летного состава определяются соответствующими положениями и должностными инструкциями;

- структура управления летным подразделением должна четко разграничить обязанности, сферу ответственности должностных лиц и обеспечить функции организации летной работы (ОЛР);

- эксплуатант принимает на работу и имеет в штатном расписании постоянный летный состав, образующий экипажи ВС;

- структура летного подразделения при отступлении от типовой в обязательном порядке согласовывается с Полномочным органом ГА;

- при изменении объема или видов работ допускается использование экипажей других эксплуатантов. В этом случае издается приказ по предприятию о порядке организации их летной работы, с определением обязанностей, прав и ответственности экипажей и руководства летной службы эксплуатантов. Кроме того, в Региональные управления ВТ и Полномочный орган ГА представляется дополнение в документацию Свидетельств обоих эксплуатантов.

2. Служба технического обслуживания и ремонта авиационной техники может быть собственной, либо привлекаться для осуществления ТО по договору, но в этом случае эксплуатант должен иметь в структуре специалистов по контролю за своевременностью и качеством проведения технического обслуживания и поддержанием летной годности ВС (см. главу 6 Руководства).

3. Производственно-диспетчерская служба по организации, планированию и контролю за обеспечением полетов входит в структуру эксплуатанта.

4. Служба по контролю за безопасностью полетов. Инспекция по безопасности полетов или советник по предотвращению авиационных происшествий включаются в штатное расписание эксплуатанта. Орган инструментального контроля и анализа качества полетов ВС. (Допускается по договору).

5. Медицинская служба для обеспечения полетов и прохождения ВЛЭК в соответствии с требованиями ГА (допускается по договору).

6. Служба УВД - входит в структуру эксплуатанта или управление воздушным движением осуществляется по договору.

7. Служба организации перевозок (пассажирских или грузовых) входит в структуру эксплуатанта (или по договору).

8. Служба авиационной безопасности - входит в структуру эксплуатанта (или по договору).

9. Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов воздушного транспорта - входит в структуру эксплуатанта (или по договору).

10. Аэродромная служба и наземные службы обеспечения полетов входит в структуру эксплуатанта (или по договору).

11. Служба аэронавигационной информации (допускается на договорной основе с предоставлением гарантий своевременности получения экипажами необходимых для полетов сведений).

12. Службы, обеспечивающие охрану, противопожарную защиту ВС и безопасность пассажиров от актов незаконного вмешательства (допускаются на договорной основе с предприятиями, уполномоченными для обеспечения мер авиационной безопасности).

13. Служба по метеорологическому обеспечению полетов (допускается по договору с предоставлением гарантий своевременности обеспечения экипажей необходимой для полетов метеоинформации).
14. Служба обеспечения бортовым питанием экипажей и пассажиров (допускается на договорной основе).
15. Другие службы для выполнения технологических процессов, установленных в гражданской авиации по усмотрению эксплуатанта согласовываются с Полномочным органом ГА.

Примечание: Структура, состав служб определяется соответствующими документами, действующими в гражданской авиации.

Приложение 2

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА

РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

СВИДЕТЕЛЬСТВО ЭКСПЛУАТАНТА (сертификат)

Настоящим удостоверяет, что

(название эксплуатанта)

удовлетворяет требованиям законодательства Российской Федерации и изданным в соответствии с ним нормативным актам, регламентирующим деятельность гражданской авиации в отношении выдачи настоящего свидетельства и способен осуществлять _____

(вид _____)

деятельности, внутренние, международные полеты, авиационные

работы за рубежом и т.д.) в соответствии с указанным законодательством и нормативными актами, с ограничениями, содержащимися в специальных положениях по эксплуатации, которые являются неотъемлемой частью настоящего свидетельства.

Настоящее свидетельство не подлежит передаче и действительно до _____.

Его действие может быть приостановлено или аннулировано в установленном порядке.

Полеты по данному сертификату осуществляются при наличии специального разрешения (лицензии).

(подпись)

должность Руководителя

Полномочного органа ГА

Место

гербовой печати

N свидетельства _____

Дата вступления в силу _____

MINISTRY OF TRANSPORT

RUSSIAN FEDERATION

OPERATOR'S CERTIFICATE

Hereby certifies that meets the requirements of the Russian Federation Laws and Regulations issued in accordance with it regulating Civil Aviation activity related to the issuance of the present certificate and it has rights to operate

(sort of activity: internal, international commercial air)

services, air services abroad etc.) in accordance with the said Laws and Regulations as well as limitations contained in the attached Specific Operating Provisions which are integral parts of the Certificate.

This certificate is not transferable and is valid till.

The certificate may be suspended or revoked in accordance with the established order.
The air services with the present Certificate are put into effect with existence of needed licence.

(signature)

post of the holder of plenipotentiary

organ of Civil Aviation

Certificate No:

Valid from

- N СВИДЕТЕЛЬСТВА ЭКСПЛУАТАНТА _____

(название эксплуатанта) СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Часть А - Общие положения

1. ПРИМЕНИМОСТЬ. Настоящие специальные положения (ограничения) по эксплуатации выдаются в соответствии с правилами гражданской авиации, действующими на территории Российской Федерации и нормативными документами иностранного государства, в воздушном пространстве которого выполняются полеты.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ. Все слова, фразы и сокращения, установленные правилами гражданской авиации, имеют те же самые значения при их использовании в настоящих Специальных положениях (ограничениях) по эксплуатации.

3. ПОЛЕТЫ РАЗРЕШЕНЫ ЭКСПЛУАТАНТУ _____, ИМЕЮЩЕМУ
СВИДЕТЕЛЬСТВО ЭКСПЛУАТАНТА N _____, ВЫДАННОЕ ДЕПАРТАМЕНТОМ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
"_____" _____ 199_г.

4. РАЗРЕШЕНИЕ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ЭКСПЛУАТАНТУ

"_____" разрешается эксплуатировать для выполнения перевозок
пассажиров, багажа и грузов выполнение авиационных работ воздушных судов следующих
изготовителей и моделей. ----- ИЗГОТОВИТЕЛЬ МОДЕЛЬ
МАКСИМАЛЬНАЯ

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ И

ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬ -----

1 2 3 -----

на международных и внутренних воздушных линиях: -----

на внутренних воздушных линиях: -----

В графе 1 указывается завод - изготовитель ВС, в графе 2 указывается тип и номер государственной регистрации ВС, в графе 3 - показатель в тоннах и чел.

- N СВИДЕТЕЛЬСТВА ЭКСПЛУАТАНТА _____

(название эксплуатанта)

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ.

ЧАСТЬ А (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЭКИПАЖЕЙ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ

Эксплуатанту "_____" разрешается эксплуатация заявленных ВС для
выполнения внутрироссийских и международных полетов нижеперечисленным летным составом: -----

Должность Тип ВС Фамилия И.О. -----

Начальник Отдела сертификации

эксплуатантов ВТ ДВТ

(Начальник Регионального Управления ГА)

Дата вступления в силу

- N ____ - СВИДЕТЕЛЬСТВА ЭКСПЛУАТАНТА _____ (название эксплуатанта)

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Часть В - права и ограничения на маршрутах

Полеты воздушных судов эксплуатанта " _____ " N ____ разрешаются по внутрироссийским и международным трассам в соответствии с существующими нормативными документами

Департамента воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

Полеты разрешены в регионах _____

Полеты разрешены в дневное и ночное время.

Начальник Отдела сертификации

эксплуатантов ВТ ДВТ

(Начальник Регионального Управления ГА)

Дата вступления в силу _____

- N ____ - СВИДЕТЕЛЬСТВА ЭКСПЛУАТАНТА _____ (название эксплуатанта)

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО

ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЧАСТЬ С - ПРАВА И ОГРАНИЧЕНИЯ НА АЭРОДРОМАХ

8. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

Эксплуатанту " _____ " предоставляется право использования аэродромов гражданской авиации на территории РФ, внесенных в Реестр гражданских аэродромов и сборники аэронавигационной информации ЦАИ ГА. В том случае, когда аэродромы расположены вне пределов территории государства, порядок их использования определяется двухсторонним межправительственным соглашением или специальным разрешением. Указывается перечень разрешенных для эксплуатации аэродромов.

9. ПОРЯДОК ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ПРИБОРАМ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ АЭРОДРОМОВ.

Порядок захода на посадку по приборам, предписанный или утвержденный иностранным государством, в котором находится такой аэродром, выполняется в соответствии с документами аэронавигационной информации данного государства.

а) Порядок взлета и захода на посадку по приборам.

Эксплуатанту разрешается применять процедуры взлета и захода на посадку по приборам в соответствии с требованиями Полномочного органа ГА.

Эксплуатанту разрешается выполнять визуальный заход на посадку при условии наличия утвержденных маневров заходов и подготовленных экипажей.

Начальник Отдела сертификации

эксплуатантов ВТ ДВТ

(Начальник Регионального Управления ГА)

Дата вступления в силу _____

В тех случаях, если для данного аэродрома Полномочный орган ГА не установил минимум аэродрома для взлета и посадки по типам ВС, эксплуатант, в соответствии с "Методикой определения минимумов для взлета и посадки воздушных судов гражданской авиации" представляет в доказательной документации расчеты минимумов для заявленные ВС и аэродромы по форме сборника минимумов САИ ГА.

- N СВИДЕТЕЛЬСТВА ЭКСПЛУАТАНТА _____

(название эксплуатанта)

УСТАНОВЛЕННЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

Категория 1 Аэродром (название и местоположение) -----

Заход на Воздушное Высота принятия Видимость, ВПП посадку судно/кате- решения/миним.

дальность видимости гория ВС высота принятия на ВПП (тип) решения -----

полная промежут.

сист. система

средств средств -----

Светооборудование ----- N ВПП Приближение Пороги ВПП -----

Начальник Отдела сертификации

эксплуатантов ВТ ДВТ

(Начальник регионального Управления ВТ)

Дата вступления в силу

- N СВИДЕТЕЛЬСТВА ЭКСПЛУАТАНТА _____

(название эксплуатанта) СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЧАСТЬ D

Техническое обслуживание ВС эксплуатанта " _____ " разрешается осуществлять в соответствии с действующим Законодательством РФ по вопросам авиации, документами технического обслуживания (НТЭРАТ ГА), регламентами технического обслуживания и службой ИАС эксплуатанта или по договорам с АТБ _____

Капитальный ремонт ВС производить только на ремонтных заводах гражданской авиации по согласованию с ДВТ.

Начальник Отдела сертификации

эксплуатантов ВТ

(Начальник Регионального Управления ВТ)

Дата вступления в силу _____

Для эксплуатантов, осуществляющих полеты за границу делается следующее добавление:

- техническое обслуживание в загранаэропортах разрешается выполнять в соответствии с действующими регламентами ТО и технологиями инженерно-техническим персоналом, имеющим действующие допуски к самостоятельному ТО на заявленных типах ВС, в соответствии с требованиями Положения об инженерно-авиационном обеспечении полетов на МВЛ.

- N СВИДЕТЕЛЬСТВА ЭКСПЛУАТАНТА _____

(название эксплуатанта) СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЧАСТЬ - E

РАЗРЕШЕННЫЕ СТАНДАРТНЫЕ КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ НОРМЫ МАССЫ ВС,

ЦЕНТРОВКИ И ИХ ОГРАНИЧЕНИЯ. -----

Тип ВС ! Предельная масса ! Центровка предельно (в % САХ)

! !-----

! ! задняя ! передняя -----!-----!-----!-----

1 ! 2 ! 3 ! 4 -----

ОГРАНИЧЕНИЯ: Эксплуатация ВС выше предельной массы и ограничений центровки ЗАПРЕЩЕНА.

Начальник Отдела сертификации

эксплуатантов ВТ ДВТ

(Начальник Регионального Управления ВТ)

Дата вступления в силу _____

Примечание: Если отдельные ВС имеют отличные от типовых характеристик, то они указываются списком отдельно.

- N СВИДЕТЕЛЬСТВА ЭКСПЛУАТАНТА _____

(название эксплуатанта) _____

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЧАСТЬ - G

ОГРАНИЧЕНИЯ ПО АРЕНДЕ ВС.

Эксплуатанту _____ разрешается использование ВС _____, _____ на правах аренды по договору с авиапредприятием _____ и _____, _____ с авиакомпанией _____ концерна _____.

Использование ВС разрешается в течение срока действия вышеуказанных договоров.

Эксплуатанту _____ разрешается выполнение полетов на основании контракта _____

(аренды, мокрого лизинга и т.д.)

в регионе _____ с соблюдением требований Законодательства и нормативных актов РФ и ИКАО по вопросам организации, обеспечения и выполнения полетов на ВС и летным составом указанных в специальных положениях по эксплуатации (части А).

Начальник Отдела сертификации

эксплуатантов ВТ ДВТ

(Начальник Регионального Управления ГА)

Дата вступления в силу

- N СВИДЕТЕЛЬСТВА ЭКСПЛУАТАНТА _____

(название эксплуатанта) _____

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЧАСТЬ - F

ОБМЕН ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ

Эксплуатант может выполнять полеты, разрешенные в соответствии с условиями Договора об обмене воздушными судами между эксплуатантом _____ и эксплуатантом _____.

Такие полеты разрешается осуществлять между пунктами обмена _____ и _____ по маршрутам, на аэродромах, ВС и авиационным персоналом, указанными в предыдущих ограничениях.

Начальник Отдела сертификации

эксплуатантов ВТ ДВТ

(Начальник Регионального Управления ВТ)

Дата вступления в силу

Приложение 3

НАЧАЛЬНИКУ ОТДЕЛА СЕРТИФИКАЦИИ

ЭКСПЛУАТАНТОВ ВТ

(НАЧАЛЬНИКУ РЕГИОНАЛЬНОГО

УПРАВЛЕНИЯ ВТ)

ЗАЯВКА

на получение Свидательства Эксплуатанта

(на внесение изменений в доказательную документацию свидетельства эксплуатанта N)

ЧАСТЬ А/1

ЗАЯВИТЕЛЬ: _____

Почтовый адрес: _____

Телекс/телефон: _____

Факс: _____

_____ (Предприятие) _____

Деятельность ЗАЯВИТЕЛЯ осуществляется на основании Законодательства РФ и нормативных актов Минтранса РФ, ДВТ РФ и ИКАО, регламентирующих деятельность в области гражданской авиации.

Юридическими основаниями для подачи Заявки на получение Свидательства эксплуатанта

являются: законодательство Российской Федерации, Устав предприятия.

(В соответствии с контрактом _____ прошу внести изменения в доказательную документацию свидетельства эксплуатанта N _____)

ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Для перевозок пассажиров, почты и грузов выполнение авиационных работ ЗАЯВИТЕЛЬ использует ВС _____ (бортовые номера _____) (в соответствии с договором N _____, отдельно по внутренним и международным линиям).

Все собственные или арендованные предприятием воздушные суда внесены в Государственный реестр гражданских воздушных судов, каждое имеет свидетельство о регистрации, удостоверение о годности к полетам, удостоверение о годности по шумам (для самолетов выполняющих полеты на МВЛ)

Авиационная техника ЗАЯВИТЕЛЯ имеет назначенные и межремонтные ресурсы, достаточные для выполнения полетов.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Техническое обслуживание и текущие ремонты авиационной техники ЗАЯВИТЕЛЯ производятся силами авиакомпании по действующим в ГА регламентам или в соответствии с договором.....

Капитальный ремонт ВС производится на ремонтных заводах ГА.

Авиакомпания " _____ " - СВИДЕТЕЛЬСТВО ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А/2

ЭКИПАЖИ

Для выполнения полетов подготовлено следующее количество экипажей (специалистов) (раздельно по внутренним и международным полетам):

КВС 2-й пилот Штурман Б/мех Б/инж Б/рад Б/рп Всего

экипажей Тип ВС

Уровень профессиональной подготовки экипажей:

1-й класс специалиста ГА -

2-й класс специалиста ГА -

3-й класс специалиста ГА -

Ввод в строй при полетах на МВЛ проведен в соответствии с приказом Полномочного органа ГА "О подготовке авиационных специалистов объединений и предприятий воздушного транспорта Российской Федерации к международным полетам" от 06.08.92 г. N ДВ-94.

Экипажи поддерживают уровень профессиональной подготовки в _____.

Медицинское (предполетное и др.) обеспечение полетов производится соответствующей службой ГА _____, имеющей квалифицированных специалистов, по договору N _____.

Организация контроля за качеством выполняемых полетов осуществляется _____ по договору _____.

Данные по летному составу прилагаются.

МАРШРУТЫ, ХАРАКТЕР И РЕГИОНЫ ПОЛЕТОВ

Полеты будут выполняться по внутренним и международным трассам.

По внутренним трассам полеты будут выполняться в соответствии с существующими нормативными документами ДВТ, по международным - в соответствии с требованиями ИКАО.

Регион полетов: _____

Характер полетов: регулярные и чартерные перевозки, виды авиационных работ _____

Полеты будут осуществляться как в дневное, так и в ночное время. Планирование рабочего времени экипажей осуществляется в соответствии с КЗОТ РСФСР, Временным положением о рабочем времени и времени отдыха членов экипажей ВС гражданской авиации РФ (Постановление Минтруда России от

25.06.93 N 124) и нормативными документами ДВТ.

АЭРОДРОМЫ И АЭРОПОРТЫ

Основной: _____

Запасные: _____

Аэродромы _____ являются категоризованными.

Аэродром _____ подготовлен к обеспечению международных коммерческих полетов в соответствии с требованиями нормативных документов ДВТ. РУКОВОДСТВО ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ПОЛЕТОВ

У ЗАЯВИТЕЛЯ имеется утвержденная инструкция по производству полетов в районе аэродрома базирования _____ и Руководство по производству полетов в авиакомпании, в том числе на МВЛ*.

* Типовое руководство по производству полетов эксплуатантом разрабатывается Полномочным органом ГА.

Авиакомпания " _____ " - СВИДЕТЕЛЬСТВО ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А/З

УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Осуществляется службой движения _____ управления воздушным движением в соответствии с договором _____.

Организация обеспечения плана полетов, управление воздушным движением в районе аэродрома _____, взаимодействие с _____ обеспечивается аэродромно-диспетчерским пунктом аэропорта _____ и штатной службой движения аэропорта _____ в соответствии с договором N _____.

Оборудование аэродрома _____, диспетчерских пунктов отвечает нормам годности, установленным документами ДВТ и позволяет осуществлять круглосуточный прием и выпуск ВС.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ И МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ

Экипажи ЗАЯВИТЕЛЯ обеспечиваются аэронавигационной документацией и метеоинформацией, необходимой для подготовки и выполнения международных и внутренних полетов

_____ и АМСГ _____ класса аэропорта _____ по договору N _____.

Уровень профессиональной подготовки служб соответствует требованиям нормативных документов ДВТ.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

Осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации и нормативными актами Минтранса, ДВТ, ИКАО (перечислить для каждого вида перевозок) в соответствии с договором N _____ от " " _____ г.

ТАМОЖЕННЫЙ, ПАСПОРТНЫЙ И САНИТАРНЫЙ КОНТРОЛЬ

Прохождение таможенного, паспортного и санитарного контроля осуществляется в аэропорту _____ в соответствии с нормативными документами указанных соответствующих ведомств и ДВТ.

Пункты таможенного, паспортного и санитарного контроля работают круглосуточно по согласованному с заинтересованными службами _____ инструкциям.

АВАРИЙНО - СПАСАТЕЛЬНОЕ И ПРОТИВОПОЖАРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Обеспечивается службой поискового, противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения полетов аэропорта _____ по договору N _____.

Служба обеспечена необходимой техникой и аварийно-спасательными расчетами в своей деятельности руководствуется законодательством Российской Федерации и нормативными актами

Минтранса и ДВТ (НПП ГА-85, РПАСОП ГА-86, РЛЭ используемых типов ВС и стандартами ИКАО).
Авиакомпания " _____ " - СВИДЕТЕЛЬСТВО ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А/4

МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

Разработаны на основании законодательства Российской Федерации и нормативных актов Минтранса и ДВТ, а также ведомственных актов и осуществляется персоналом и соответствующими службами _____ по договору N _____.

Оборудование, персонал и помещения службы подготовлены в соответствии с нормативными документами ДВТ.

Выполнение всех указанных мероприятий позволяет гарантировать безопасность полетов.

Заявитель предоставляет право инспекторским органам Полномочного органа ГА или уполномоченным им лицам осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов.

Заявитель обязуется оплатить расходы по обязательной сертификации в соответствии с требованиями Закона Российской Федерации "О сертификации продукции и услуг" от 10.06.93 N 5153-1.

(руководитель предприятия) _____

Приложение 4

ПЕРЕЧЕНЬ

необходимой документации, представляемой заявителем

в Региональное управление и Полномочный орган ГА

для получения Свидетельства эксплуатанта

Часть А

1. Заявка, заполненная по форме приложения 3.
2. Копии устава, учредительные документы и документы о Государственной регистрации предприятия.
3. Сведения по установленным формам отчетности о финансово-хозяйственной деятельности и платежеспособности предприятия (Копия баланса предприятия по форме Приложения 9, а для убыточного предприятия и вновь созданных - "Бизнес-план", банковские документы о платежеспособности предприятия).
4. Документы, подтверждающие государственную регистрацию товарного знака (или справка о принятии на рассмотрение товарного знака на экспертизу в Государственное патентное ведомство Российской Федерации).

Часть В

Описание авиакомпании (предприятия) в соответствии с требованиями Руководства по процедурам сертификации эксплуатантов Российской Федерации стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

1. Воздушные суда

- а) свидетельство о государственной регистрации;
- б) удостоверения о годности гражданского воздушного судна к полетам;
- в) удостоверение о годности гражданского ВС по шуму на местности;

По пунктам а), б), в) прилагаются копии или по решению Полномочного органа ГА данные предоставляются в таблице за подписью руководителя предприятия-Заявителя.

г) на воздушном судне установлено оборудование для выполнения международных полетов (перечислить для каждого заявленного ВС).

2. Руководство по техническому обслуживанию.

2.1. Организация технического обслуживания.

Соответствие организации технического обслуживания требованиям Полномочного органа ГА, включая ее структурную схему, Положение по техническому обслуживанию авиационной техники, которое разработано данным предприятием.

Обязанности, права и ответственность персонала, осуществляющего техническое обслуживание.

Описывается система информационного обеспечения.

- а) управления процессами ТОиР;
- б) оценки технического состояния и диагностики авиационной техники;
- в) сбора, обработки и оценки информации по надежности авиационной техники;
- г) назначения и исключения работ по ТОиР;
- д) учета и контроля выполненных работ;
- е) расшифровки средств объективного контроля полетной информации.

2.2. Подготовка инженерно-технического состава.

2.3. Средства технического обслуживания.

Соответствие производственных помещений по функциональному назначению техническим характеристикам и площадям технологии ТОиР и действующим нормативам. Соответствие оборудования по составу и техническому состоянию требованиям технологии. Наличие метрологической экспертизы КИП и КПА.

2.4. Эксплуатационная документация.

Порядок оформления документации на выполнение ТО, ремонта и других работ на авиационной технике.

2.5. Контроль качества технического обслуживания воздушных судов и учет наработки.

Описывается система контроля и учета ТО, контроль за ресурсами, работами по бюллетеням промышленности соответствующая принятым на воздушном транспорте в Российской Федерации положениям нормам. По каждому виду ВС должны быть предусмотрены графики проверок периодических осмотров, капитального ремонта или осмотра планеров воздушных судов, двигателей, винтов (где это применимо), оборудования приборов и систем.

Представляется утвержденный эксплуатационный срок службы (ресурс), где это применимо, различных блоков, частей, вспомогательных узлов и т.д.

Перечень разрешенных допустимых исключений из эксплуатационной надежности. Перечень минимального исправного оборудования ВС.

Организация контроля за эксплуатацией авиационной техники с использованием средств полетной информации.

Если заявитель проходит сертификацию для выполнения международных полетов, то в соответствии с "Положением об инженерном обеспечении полетов на МВЛ Аэрофлота" от 25.07.88 должно быть разработано Руководство по техническому обслуживанию воздушных судов авиакомпании для обеспечения международных полетов (выполнения авиационных работ за границей).

Если техническое обслуживание или некоторые его виды осуществляются с организациями, допущенными к данному виду деятельности, Заявитель представляет Положение о подразделении, осуществлении, осуществляющем контроль за своевременностью и качеством годности, и копии на техническое обслуживание ВС.

3. Руководство по производству полетов.

Руководство по производству полетов разрабатывается заявителем в соответствии с действующими правилами, наставлениями, инструкциями и другими нормативными актами, регулирующими эксплуатацию воздушного транспорта России с использованием в качестве методического пособия документа ИКАО 9367-AN /914 и типового Руководства по производству полетов утверждаемого Полномочным органом ГА.

Руководство должно содержать следующую информацию:

Глава 1. Общие положения

Глава 2. Требования, предъявляемые к руководству по производству полетов и контролю за его изменениями.

Глава 3. Описание организационной схемы управления, обязанности и ответственность руководителей.

Глава 4. Подготовка авиационного персонала.

Глава 5. Нормирование труда и отдыха летного состава.

Глава 6. Контроль за производством полетов. Общие аспекты. Полномочия и функции сотрудников, входящих в состав эксплуатационного персонала, обеспечивающего производство полетов.

Глава 7. Контроль за наземным обеспечением полетов. Органы обеспечения полетов.

Глава 8. Контроль за непосредственным производством полетов.

Глава 9. Подготовка к полетам.

Глава 10. Летно-технические характеристики ВС.

Глава 11. Маршрутные справочные данные и карты.

Маршрутные справочные данные по маршрутам полета, включающие сведения о средствах связи, аэронавигационных средствах, аэродромах и прочие сведения по усмотрению эксплуатанта.

Требования к аэронавигационным картам на борту воздушного судна для полетов по приборам и визуальных полетов.

Глава 12. Минимальные абсолютные высоты и эксплуатационные минимумы аэродромов.

12.1. Минимальные абсолютные высоты полета на тех маршрутах, где государством, над чьей территорией выполняется полет они установлены. Где государство не устанавливает минимальных безопасных высот, они должны быть утверждены Полномочным органом ГА государства эксплуатанта.

12.2. В тех случаях, если для данного аэродрома Полномочный орган ГА по типам ВС не установил минимум аэродрома для взлета и посадки, эксплуатант в соответствии с "Методикой определения минимумов" представляет Полномочному органу ГА в доказательной документации расчеты минимумов аэродромов, заявленных ВС, по форме сборника минимумов САИ ГА.

Глава 13. Предотвращение авиационных происшествий и организационная деятельность в период после происшествий.

Предотвращение авиационных происшествий рассматривается в Руководстве по производству полетов как деятельность, которая дополняет деятельность, предусматриваемую существующими правилами, процедурами и Положениями. Эта деятельность направлена на выявление и устранение или предотвращение возникновения любых условий, событий и обстоятельств, которые могут привести к происшествию. Программы предотвращения авиационных происшествий должны включать:

- а) концепцию безопасности, методические основы;
- б) деятельность по предотвращению АП;
- в) анализ безопасности полетов;
- г) мероприятия по предотвращению АП.

Программа предотвращения авиационных происшествий разрабатывается на основе Типового Руководства по предотвращению авиационных происшествий эксплуатантом, утверждаемого Полномочным органом ГА.

Руководство по производству полетов также должно содержать инструкции:

- в отношении расследования авиационных происшествий и организации работы по профилактике аварийности;
- порядка действий эксплуатанта в период после авиационного происшествия, обязанности и ответственность. Обязанности и ответственность КВС и других членов экипажа на месте авиационного происшествия.

Данные инструкции разрабатываются на основе действующего Положения о расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

Глава 14. Организация поисково-спасательных работ.

Глава 15. Меры по обеспечению авиационной безопасности, включающие в себя перечень следующих вопросов:

- а) программа обеспечения авиационной безопасности;
- б) Положение о службе авиационной безопасности;
- в) Правила обеспечения авиационной безопасности:
 - досмотр ВС на безопасность;
 - досмотр пассажиров, их ручной клади, багажа, грузов, борт-питания;
 - охрана ВС и объектов аэродрома;
 - ограждение, пропускной и внутриобъектовый режим;
 - ответные меры на акты незаконного вмешательства;
 - специальные места стоянки ВС;
 - обслуживание ВС, подвергшегося незаконному вмешательству;
- г) План операции по противодействию акту незаконного вмешательства.

Глава 16. Документация и ее заполнение.

Глава 17. Дополнения и отчеты.

Глава 18. Введение экземпляра "Руководства", внесение поправок и дополнений.

Часть С

Копии контрактов на аренду ВС, договоров на обеспечение полетов, совместное использование ВС, обеспечение мер авиационной безопасности и др. Копии страховых полисов на авиационную технику, авиационный персонал, документы, подтверждающие страхование ответственности за причинение вреда третьими лицами, страхование ответственности перед пассажирами, а также за сохранность багажа, почты и грузов.

Представленная документация должна быть пронумерована и иметь оглавление.

Примечание: Перечень может быть дополнен или изменен по решению Полномочного органа ГА. При осуществлении мер авиационной безопасности и обеспечения полетов по договору, вопросы примерного перечня должны быть отражены в соответствующих договорах.

Приложение 5

ПЕРЕЧЕНЬ

документов и пособий, рекомендуемых эксплуатанту для подготовки и выполнения международных полетов

1. Приложения к Конвенции ИКАО: с 1-го по 18-е.
2. Документы ИКАО: 4444, 8168.
3. Сборники аэронавигационной информации, фирмы (Djeppesen). (на борту ВС должно находиться не менее двух комплектов сборников аэронавигационной информации и полетных карт).
4. Радионавигационные карты ЦАИ ГА.
5. Действующие НОТАМ 1-2-го классов, циркуляры аэронавигационной информации.
6. Адреса передачи флайт-планов (РПЛ).
7. Перечень требований государств для диспетчерского и дипломатического обеспечения полетов.
8. Программы тренировок для допуска к международным полетам (Приказ ДВТ "О подготовке авиационных специалистов объединений и предприятий воздушного транспорта Российской Федерации к международным полетам от 06.08. 92 г. N ДВ - 94).

Приложение 6

ДАННЫЕ ПО РУКОВОДЯЩЕМУ СОСТАВУ И СПЕЦИАЛИСТАМ, НЕПОСРЕДСТВЕННО СВЯЗАННЫМ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ПРЕДСТАВЛЯЮТСЯ В СЛЕДУЮЩЕЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ:

1. Исполнительный руководитель предприятия, специалисты, непосредственно связанные с обеспечением безопасности полетов:

- Фамилия, имя, отчество, занимаемая должность;
- год рождения;
- образование (копия соответствующего документа);
- специальное образование (копия соответствующего документа, подтверждающего специальную подготовку);
- работа на руководящих должностях (с указанием стажа работы в занимаемой должности);
- повышение квалификации (Дата, учебное заведение, программа повышения квалификации);
- прохождение периодической аттестации, заключение.

Руководитель предприятия (Заявителя)

Дата, подпись

Приложение 7

ДАННЫЕ, НА КОМАНДНО-ЛЕТНЫЙ И ЛЕТНЫЙ СОСТАВ ПРЕДСТАВЛЯЮТСЯ В СЛЕДУЮЩЕЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ

1. Занимаемая должность, Фамилия, имя, отчество;
 2. Общий налет;
 3. Налет на данном типе: общий, в том числе в качестве КВС;
 4. Класс специалиста ГА и N свидетельства;
 5. Обучение на курсах ведения связи на английском языке: N документа об окончании, кем и когда выдано (организация);
 6. Допуск к выполнению международных полетов: приказ от (дата) N.
 7. Медицинское освидетельствование. Срок действия свидетельства специалиста ГА;
 8. Обучение действиям в аварийной обстановке (календарная тренировка, дата);
 9. Запись о последней квалификационной проверке: техника пилотирования, самолетовождение, для б/и и б/р практическая работа в полете;
 10. Первичная подготовка (летное училище, ШВЛП и т.д.);
 11. Процесс ввода в строй (согласно какого документа, программы);
 12. Курсы повышения квалификации (дата, название учебного заведения, Программа повышения квалификации);
 13. Поддержание техники пилотирования и самолетовождения (для бортинженера и бортрадиста - практическая работа в воздухе), тренажерная подготовка, техническая учеба, контроль по средствам полетной информации (в соответствии с какими документами);
- Руководитель летной службы заявителя. Дата, подпись

Примечание: По решению Полномочного органа ГА данные могут быть представлены в данной последовательности в форме таблиц.

ДАННЫЕ, ПРЕДСТАВЛЯЕМЫЕ В НЕОБХОДИМУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ ПО БОРТОПЕРАТОРАМ И БОРТПРОВОДНИКАМ

1. Фамилия, имя, отчество;
2. Общий налет;
3. Класс;
4. Медицинское освидетельствование;
5. Свидетельство (N) борТПроводника (бортоператора);

6. Первоначальная подготовка;
 7. Допуск к международным полетам;
 8. Квалификационная проверка.
- Руководитель летной службы заявителя. Дата, подпись

Приложение 8

ПЕРЕЧЕНЬ ПРОЦЕДУР ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА ЭКСПЛУАТАНТА

1. Поступающие в Отдел сертификации эксплуатантов воздушного транспорта (ОСЭВТ) заявки на получение Свидетельства эксплуатанта предварительно рассмотренные в Региональных управлениях ВТ, регистрируются в отделе сертификации эксплуатантов ВТ ДВТ. Материалы, направляемые в ДВТ без рассмотрения Региональным управлением ВТ, не рассматриваются и подлежат возврату заявителю.
2. Предварительный анализ представленной необходимой документации специалистами отдела сертификации. При выявлении недостатков Заявитель принимает меры по их устранению и, если он не в состоянии сделать это, заявка отклоняется.
3. Заявка, принятая к предварительной оценке в ОСЭВТ, направляется в отделы Департамента для проведения ее анализа специалистами отделов по направлениям деятельности. Рассмотрение документов должно быть закончено в течение месяца.
4. В случае удовлетворения результата рассмотрения заявки, ОСЭВТ уведомляет об этом эксплуатанта, организует по согласованию с Региональным управлением комиссию для проверки соответствия: необходимой документации, представленной в Заявке, организации, обеспечения и выполнения полетов установленным в ГА Российской Федерации требованиям. По результатам проверки составляется акт, утверждаемый начальником ОСЭВТ (начальником регионального управления воздушного транспорта).
5. Акт проверки и необходимая документация Заявителя представляются в комиссию Департамента ВТ для определения возможности Заявителя выполнять авиаперевозки и авиационные работы, оговоренные в заявке, с обеспечением необходимого уровня безопасности. Заседания комиссии проводятся два раза в месяц. Представители Заявителя приглашаются на заседание комиссии по решению Председателя. Председатель комиссии утверждает протокол заседания комиссии и подписывает бланк Свидетельства эксплуатанта.
6. Свидетельство эксплуатанта и Специальные положения по эксплуатации выдаются Заявителю после регистрации в ОСЭВТ. Специальные положения подписывает Начальник Отдела сертификации эксплуатантов Департамента воздушного транспорта. Эксплуатант информируется о сроках очередных проверок. Данные об эксплуатанте сообщаются в ЦПДУ и региональные управления ВТ. Начальнику регионального управления, осуществляющему контроль за деятельностью эксплуатантов, зарегистрированных на территории управления при изменении основных условий на основании которых было выдано свидетельство эксплуатанта, а также при выявлении несоответствия установленным требованиям вносить необходимые ограничения в специальные положения по эксплуатации. В случаях явной угрозы безопасности полетов приостанавливать действие Свидетельства эксплуатанта с докладом Председателю комиссии по сертификации Полномочного органа ГА.
7. Состав комиссии по сертификации эксплуатантов назначается приказом по Департаменту воздушного транспорта.

Примечание. Данный перечень может быть дополнен и изменен по решению Полномочного органа ГА.
