

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

П Р И К А З

Москва

№ _____

О внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128, в части регулирования выполнения авиационных работ на беспилотных воздушных судах

В соответствии со статьей 68 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 2006, № 30, ст. 3290, и в целях совершенствования правил выполнения полетов в гражданской авиации Российской Федерации п р и к а з ы в а ю:

Внести в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный № 22723), от 27 декабря 2012 г. № 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный № 27176), от 25 ноября 2013 г. № 362 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31356), от 10 февраля 2014 г. № 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31362), от 3 марта

2014 г. № 60 (зарегистрирован Минюстом России 18 сентября 2014 г., регистрационный № 34093), от 26 февраля 2015 г. № 34 (зарегистрирован Минюстом России 1 апреля 2015 г., регистрационный № 36663), от 15 июня 2015 г. № 187 (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2015 г., регистрационный № 38147), от 18 июля 2017 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 8 августа 2017 г., регистрационный № 47712), от 18 сентября 2018 г. № 333 (зарегистрирован Минюстом России 12 ноября 2018 г., регистрационный № 52652), изменения согласно приложению к настоящему приказу.

2. Настоящий приказ вступает в силу с момента вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении порядка учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг включительно», в соответствии со статьями 8 и 61 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации».

Министр

Е.И. Дитрих

ИЗМЕНЕНИЯ,

вносимые Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный № 22723), от 27 декабря 2012 г. № 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный № 27176), от 25 ноября 2013 г. № 362 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31356), от 10 февраля 2014 г. № 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31362), от 3 марта 2014 г. № 60 (зарегистрирован Минюстом России 18 сентября 2014 г., регистрационный № 34093), от 26 февраля 2015 г. № 34 (зарегистрирован Минюстом России 1 апреля 2015 г., регистрационный № 36663), от 15 июня 2015 г. № 187 (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2015 г., регистрационный № 38147), от 18 июля 2017 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 8 августа 2017 г., регистрационный № 47712), от 18 сентября 2018 г. № 333 (зарегистрирован Минюстом России 12 ноября 2018 г., регистрационный № 52652)

1. Главу VI изложить в следующей редакции:

«VI. Общие правила выполнения авиационных работ

Общие требования при выполнении авиационных работ

6.1. Физические лица, юридические лица, выполняющие авиационные работы, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II, III (III.I – при выполнении работ на БВС), IV и VII настоящих Правил.

6.2. Авиационные работы в зависимости от их цели, правил выполнения и технологии их выполнения подразделяются на следующие виды:

- авиационно-химические работы;
- воздушные съемки;
- лесоавиационные работы;
- строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;
- работы с целью оказания медицинской помощи;

летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации;

иные виды авиационных работ

6.3. Юридическое лицо, индивидуальный предприниматель должны иметь сертификат эксплуатанта, полученный в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 декабря 2009 г. № 249 (далее – ФАП-249), при выполнении авиационных работ по перечню, определенному ФАП-249.

6.4. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы его работники знали и исполняли законы, правила и процедуры государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта.

6.5. КВС обеспечивает подготовку и выполнение полетов. Эксплуатант описывает процедуры подготовки и выполнения полетов в РПП и определяет роли и обязанности персонала, связанного с исполнением указанных процедур.

6.6. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы полет не начинался, если им не установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые при таком полете для безопасной эксплуатации воздушного судна наземные и (или) водные средства, включая связное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить полет.

6.7. За исключением случая, когда в штате эксплуатанта работает только один пилот, эксплуатант утверждает РПП, содержащее инструкции и сведения, необходимые авиационному персоналу для выполнения порученных ему обязанностей.

6.8. РПП должно содержать следующие элементы:

оглавление;

страница учета поправок;

служебные обязанности, функции и субординация руководящего и эксплуатационного персонала;

система руководства полетами;

правила в отношении минимального перечня исправного оборудования в случаях применения MEL;

производство полетов в нормальных условиях;

стандартные эксплуатационные процедуры;

метеорологические ограничения;

ограничения полетного и рабочего времени;

чрезвычайные ситуации в полете;

процедуры анализа авиационных происшествий и инцидентов;
квалификация и подготовка персонала;
ведение учетной документации;
описание системы управления техническим обслуживанием;
процедуры обеспечения авиационной безопасности (где применимо);
эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик;
использование и защита записей полетных данных бортового и речевого самописцев, в случаях, когда применяются самописцы;
порядок выполнения видов авиационных работ;
определение порядка использования и поддержания в эксплуатационном состоянии неконтролируемых аэродромов и их оборудования;
санитарные, экологические и иные условия выполнения видов авиационных работ;
ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

6.9. Карты контрольных проверок применяются летными экипажами воздушного судна до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийных ситуациях для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в РЛЭ, а также в РПП.

При разработке карт контрольных проверок эксплуатантом учитывается человеческий фактор.

6.10. Эксплуатант определяет для полетов по ППП метод установления абсолютных высот пролета местности в соответствии с требованиями государства, в котором совершается полет.

6.11. Эксплуатант обеспечивает, чтобы КВС не выполнял полет на аэродром или с аэродрома, используя эксплуатационные минимумы меньше, чем установлены для данного аэродрома уполномоченным органом государства, в котором он расположен.

6.12. Эксплуатант ведет контроль утомляемости авиационного персонала, занимающегося летной эксплуатацией и техническим обслуживанием воздушного судна, для исключения возможности выполнения персоналом своих обязанностей в состоянии утомления. Программа контроля определяет полетное и рабочее время и включается в РПП.

Подготовка к полетам при выполнении авиационных работ

6.13. Эксплуатант реализует в РПП процедуры для обеспечения начала полета только в том случае, если КВС удостоверится, что:
выполнены требования пунктов 2.7 - 2.28 настоящих Правил;

воздушное судно является годным к полетам, зарегистрировано и на станции внешнего пилота у экипажа БВС (для БВС – у экипажа БВС) находятся документы, указанные в пункте 4.19 настоящих Правил;

масса воздушного судна и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

летно-технические характеристики воздушного судна соответствуют ожидаемым условиям на используемых маршрутах и аэродромах;

любой имеющийся на борту груз должным образом распределен и надежно закреплен;

обеспечено выполнение правил, установленных в настоящих Правилах для конкретного вида работ.

Эксплуатант определяет процедуры подготовки к полетам, обеспечивающие безопасное выполнение полета на основе учета летно-технических характеристик воздушного судна, других эксплуатационных ограничений и соответствующих ожидаемых условий на используемых маршрутах и аэродромах.

Указанные процедуры включаются в РПП.

6.14. Дополнительно к требованиям пункта 2.9 настоящих Правил эксплуатант обеспечивает выполнение следующих требований:

а) запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета соответствуют эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, который может быть применен, или ниже их, или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам;

б) запасной аэродром при взлете располагается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета:

для самолетов с двумя силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного одному часу полета на крейсерской скорости с одним двигателем;

для самолетов с тремя или более силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного двум часам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем;

в) имеющаяся информация об аэродроме, который должен быть выбран в качестве запасного аэродрома при взлете, указывает на то, что метеорологические условия на нем будут к расчетному времени прилета отвечать соответствующему для этого полета эксплуатационному минимуму этого аэродрома для посадки или превышать его.

Электронные навигационные данные при выполнении авиационных работ

6.19. Эксплуатант воздушного судна не использует программные продукты с электронными навигационными данными, обработанными для применения

на борту воздушного судна и на земле, если не введены процедуры эксплуатанта, обеспечивающие целостность и актуальность этих данных и соответствие указанных продуктов функциям оборудования, которое будет их использовать.

6.20. Эксплуатант внедряет процедуры, обеспечивающие своевременное распространение и введение текущих и неизменных электронных навигационных данных для всех его воздушных судов, которым такие данные требуются.

Допуск экипажа БВС к полету при выполнении авиационных работ

6.21. На каждый полет эксплуатант назначает внешнего пилота, исполняющего обязанности КВС, а также экипаж БВС.

6.22. Эксплуатант в зависимости от типа воздушного судна определяет функции всех членов летного экипажа воздушного судна, которые они должны выполнять в обычной и аварийной обстановке, а также в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей.

Эксплуатант устанавливает и осуществляет программу подготовки экипажа воздушного судна, которая предназначена для приобретения и поддержания необходимой квалификации летного экипажа, включая навыки, касающиеся функциональных возможностей человека, а также обучение методам и правилам пользования аварийно-спасательным оборудованием, которое должно находиться на борту, и тренировки по аварийной эвакуации людей с борта воздушного судна.

Эксплуатант не допускает членов экипажа к полетам, не выполнивших указанные программы.

6.23. Программы наземной и летной подготовки разрабатываются и утверждаются либо в виде собственных программ, либо при содействии учебного учреждения, в виде программы такого заведения. В РПП эксплуатанта включаются указанные программы или дается на них ссылка. Программа подготовки должна включать обучение навыкам по использованию всего установленного оборудования.

6.24. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанность КВС, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил три взлета и посадки на воздушном судне того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

6.25. Эксплуатант не поручает второму пилоту осуществлять пилотирование воздушного судна при выполнении взлета и посадки с людьми на борту, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил взлета и посадки на самолете того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

6.26. Эксплуатант удостоверится в том, что члены летного экипажа воздушного судна обладают необходимой квалификацией для исполнения порученных служебных обязанностей.

Эксплуатант обеспечивает не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проведение проверок техники пилотирования и умения пилотов действовать в аварийной обстановке, выявляющих фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на воздушном судне каждого типа и модификации. Эксплуатант обеспечивает выполнение указанных проверок назначенным им пилотом.

6.27. На борту воздушного судна могут находиться представители заказчика, выполняющие на борту воздушного судна функции, связанные с выполнением авиационных работ.

6.28. Авиационный персонал, выполняющий авиационные работы, должен иметь подготовку, соответствующую виду выполняемых работ.

6.29. Авиационные работы выполняются в фактических метеорологических условиях, соответствующих виду работ и ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна.

6.30. Перед началом работ, а также в процессе их выполнения КВС обязан иметь информацию о погоде в районе выполнения авиационной работы.

6.31. При полетах по выполнению авиационных работ в контролируемом воздушном пространстве КВС обязан сообщить органу ОВД, в зоне ответственности которого он находится, о начале, приостановлении и окончании работ, а также поддерживать с ним радиосвязь не реже чем раз в 60 минут.

6.32. При выполнении посадки вне аэродрома КВС перед заходом на посадку должен осмотреть предполагаемое место посадки в целях оценки его пригодности для посадки.

Осмотр должен начинаться с высоты не менее 50 м над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м.

6.33. Подготовка к авиационным работам аэродромов, вертодромов, акваторий, посадочных площадок и их оборудования осуществляется их владельцем. Перед началом работ эксплуатант проводит контроль готовности временных площадок.

6.34. Заказчик обеспечивает соответствие фактической загрузки значениям, указанным в заявке на полет. Соблюдение ограничений по взлетной и посадочной массам воздушного судна обеспечивает КВС.».