

Министерство транспорта Российской Федерации
(МИНТРАНС РОССИИ)

ПРИКАЗ

**О внесении изменений в некоторые приказы
Министерства транспорта Российской Федерации**

В соответствии со статьями 66 и 37.1 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607, № 45, ст. 4377; 2005, № 1 (ч. I), ст. 25, № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290; 2007, № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, № 49, ст. 6075, № 50, ст. 6244, 6245; 2008, № 29 (ч. I), ст. 3418, № 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, № 1, ст. 17, № 29, ст. 3616; 2010, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901, № 15, ст. 2019, 2023, 2024, № 30 (ч. I), ст. 4590, № 48, ст. 6733, № 50, ст. 7351; 2012, № 25, ст. 3268; № 31, ст. 4318, № 53 (ч. I), ст. 7585; 2013, № 23, ст. 2882, № 27, ст. 3477; 2014, № 16, ст. 1830, 1836, № 30 (ч. I), ст. 4254, № 42, ст. 5615; 2015, № 27, ст. 3957; № 29 (ч. 1), ст. 4342, 4356, 4379, 4380; 2016, № 1 (ч.1), ст. 82, № 18, ст. 2487, № 22, ст. 3095, № 27 (ч. I), ст. 4160, ст. 4224, № 28, ст. 4558) п р и к а з ы в а ю:

1. Абзац первый приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России 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) после слов «со статьями» дополнить числами «37.1» и «66».

2. Утвердить изменения в Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных

предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 августа 2015 г. № 246, с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 27.10.2017 № 465 (зарегистрирован Минюстом России 23.11.2017, регистрационный № 48979) согласно приложению 1 к настоящему приказу.

3. Утвердить изменения 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 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России 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) согласно приложению 2 к настоящему приказу.

2. Абзац десятый пункта 66 приложения к приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 22 ноября 2010 г. № 263 «О внесении изменений в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128» (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г. № 19244) считать недействующим со дня вступления в законную силу Решением Верховного Суда Российской Федерации от 9 февраля 2015 г. № АКПИ14-1451, оставленным без изменения Определением Апелляционной коллегии Верховного Суда Российской Федерации от 28 апреля 2015 г. № АПЛ15-142.

3. Признать утратившими силу:

приказ Федеральной службы воздушного транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2000 г. № 89 «Об утверждении "Федеральных авиационных правил. Сертификационные требования к организациям авиатопливообеспечения воздушных перевозок» (зарегистрирован в Минюсте России 5 октября 2000 г., регистрационный № 2411);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 7 октября 2002 г. № 126 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к организациям, осуществляющим контроль качества авиационных топлив, масел, смазок и специальных жидкостей, заправляемых в воздушные суда» (зарегистрирован в Минюсте России 18 октября 2002 г., регистрационный № 3867).

4. Установить, что настоящий приказ вступает в силу через 180 дней со дня официального опубликования.

Министр

М.Ю. Соколов

Шнырёв Андрей Геннадьевич,
ДГА 8 (499) 495 00 00

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
к приказу Минтранса России
от _____ № _____

ИЗМЕНЕНИЯ,

вносимые в Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 августа 2015 г. № 246, с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 27.10.2017 № 465 (зарегистрирован Минюстом России 23.11.2017, регистрационный № 48979)

1. Пункт 51 изложить в следующей редакции:

«51. Эксплуатант организует наземное обслуживание в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил. Наземное обслуживание осуществляется эксплуатантом самостоятельно или по договорам с организациями».

2. Пункт 52 изложить в следующей редакции»

«52. Заявитель (эксплуатант) включает в РПП раздел или издает отдельным документом РОНО, соответствующее требованиям федеральных авиационных правил.»

3. Пункт 53 изложить в следующей редакции:

«53. Эксплуатант обеспечивает применение РОНО персоналом эксплуатанта, осуществляющим и контролирующим наземное обслуживание.»

4. Пункты 54 - 56, 58, 59 исключить;

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
к приказу Минтранса России
от _____ № _____

ИЗМЕНЕНИЯ,
вносимые 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 Минтранса России 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 п 27176), от 25 ноября 2013 г. № 362
(зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2013 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) и от 26 февраля 2015 г. № 34
(зарегистрирован Минюстом России 1 апреля 2015 г.,
регистрационный № 36663)

1. Абзацы первый, второй, третий и четвертый пункта 3.89 изложить в редакции:

«Если значение сообщенной метеорологической видимости или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку по ППП не продолжается ниже установленной в документах аэронавигационной информации высоты начала конечного этапа захода на посадку.

Если после пролета этой высоты получено значение метеорологической видимости или RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H. В этом случае, при условии, что до достижения DA/H или MDA/H, KBC установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами, KBC имеет право произвести снижение ниже DA/H или MDA/H и выполнить посадку.

Если при выполнении захода на посадку по категории ШВ без высоты принятия решения после пролета высоты начала конечного этапа захода на посадку получена информация о значении RVR менее установленного эксплуатационного минимума для посадки, экипаж должен прекратить снижение, выполнить процедуру прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) и принять решение о возможности выполнения повторного захода на посадку или следования на запасной аэродром.

Заход на посадку и посадка по приборам по категории II и III не разрешается, если не предоставляется информация о RVR.

Контрольная RVR определяется по сообщенным значениям RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях определения соблюдения установленных эксплуатационных минимумов. В случае, если используется информация о RVR в разных точках, контрольная RVR представляет собой RVR в точке приземления, при этом минимальное значение RVR в средней точке составляет 125 метров или значения RVR в зоне приземления, если оно меньше, и 75 метров в дальнем конце ВПП. Для самолетов, оборудованных системой индикации на лобовом стекле (Head-Up Display) или автоматической системой управления воздушным судном на пробеге, при заходе на посадку по категории ШВ и ШС, RVR в средней точке и в дальнем конце ВПП должны быть не менее установленного эксплуатационного минимума для посадки»;

2. абзац пятый подпункта «а» пункта 5.12 изложить в следующей редакции:

«для полетов EDTO - подлежащие использованию правила, процедуры при отказе двигателя или критически важной системы, а также назначение и использование запасных аэродромов при выполнении полетов EDTO;»

3. пункт 5.24 изложить в следующей редакции:

«Эксплуатант обеспечивает подготовку экипажа воздушного судна к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов не позднее дня накануне вылета.

Допускается проведение подготовки непосредственно перед вылетом, с учетом требуемого объема подготовки и установленного режима труда и отдыха.

Порядок проведения подготовки устанавливается в РПП с соблюдением требований настоящих Правил.

Подготовка проводится в полном составе назначенного на полет летного экипажа в следующих случаях:

перед первым полетом в качестве КВС на данном типе ВС;

перед полетом в целях проверки воздушного судна после выполнения технического обслуживания.»;

4. в пункте 5.25:

в подпункте «а» слово «годно» заменить словом «допущено эксплуатантом»;

дополнить подпунктом «з» в следующей редакции «з) выполнено наземное обслуживание»;

5. пункты 5.27, 5.28 и 5.29 изложить в следующей редакции:

«5.27. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, если метеорологические условия на аэродроме вылета ниже эксплуатационного минимума для посадки или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

5.28. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета:

а) для самолетов с двумя силовыми установками: не дальше расстояния, эквивалентного одному часу времени полета или пороговому времени, установленному в эксплуатационной спецификации сертификата эксплуатанта, на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем, определенном в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна для стандартных атмосферных условий в штиль с использованием фактической взлетной массы;

б) для самолетов с тремя или более силовыми установками: не дальше расстояния, эквивалентного двум часам времени полета на крейсерской скорости при всех работающих двигателях, определенного в соответствии с руководством по летной эксплуатации для стандартных атмосферных условий в штиль с использованием фактической взлетной массы;

в) для самолетов, выполняющих полеты ЕДТО, в тех случаях, когда отсутствует запасной аэродром, отвечающий критериям по расстояниям, указанным в подпунктах «а» и «б» настоящего пункта, ближайший запасной аэродром, расположенный не дальше расстояния, соответствующего установленному в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта максимальному времени полета до запасного аэродрома или установленному в них расстояния с учетом фактической взлетной массы.

Запасной аэродром для взлета выбирается при соответствии фактической погоды или прогноза погоды на нем эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, установленным эксплуатантом, в течение расчетного времени его использования с учетом ограничений в случае отказа одного двигателя.

5.29. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями, за исключением случаев, указанных в пунктах 5.29.2 и 5.47 настоящих Правил, выполняются по маршруту, любая точка которого располагается от пригодного для посадки аэродрома не далее расстояния, соответствующего 60 минутам времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль для воздушных судов с двумя двигателями и 180 минутам полета с крейсерской скоростью при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей.

В качестве пригодного для посадки может использоваться аэродром, на котором посадочные характеристики воздушного судна позволяют выполнить безопасную посадку и на котором имеются светотехническое оборудование, средства связи, метеорологическое и аварийно-спасательное обеспечение, навигационные средства, а также хотя бы одна схема захода на посадку по приборам»;

6. дополнить пунктами 5.29.1 – 5.29.4 следующего содержания:

«5.29.1. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями по маршрутам, включающим в себя участки, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам полета для воздушных судов с двумя двигателями и 180 минутам полета для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей, определенное в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих Правил, выполняются при соблюдении следующих условий:

а) определены и указаны в рабочем плане полета пригодные для посадки аэродромы, для которых имеется информация о статусе производства полетов, эксплуатационных и метеорологических условиях;

б) при подготовке к полету воздушных судов с двумя двигателями на требуемых запасных аэродромах на маршруте по последней имеющейся информации в ожидаемое время их использования направление и скорость ветра, без учета порывов, не превышают установленные эксплуатационные ограничения, а нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость соответствуют эксплуатационным минимумам или превышают их.

5.29.2. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями за исключением случаев, указанных в пункте 5.47, не выполняются по маршрутам, имеющим участки полета, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает установленное в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта пороговое время или соответствующее ему расстояние, если в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта отсутствует разрешение на выполнение полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром для конкретного типа ВС.

5.29.3. Расстояния, соответствующие 60 минутам полета, пороговому времени или максимальному времени ухода на запасной аэродром, рассчитываются для штилевых условий и условий Международной стандартной атмосферы при утвержденной крейсерской скорости в сертифицированном диапазоне режимов полета при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей и при одном неработающем двигателе для самолетов с двумя газотурбинными двигателями с учетом влияния постепенного снижения после отказа двигателя.

5.29.4 Положения пунктов 5.29, 5.29.1, 5.29.2, 5.29.3 не применяются к выполнению полетов самолетов с двумя газотурбинными двигателями по маршрутам, которые выполнялись до 25 марта 1986 года.»;

7. пункты 5.30 и 5.31 изложить в редакции:

«5.30 Для самолетов при полете по ППП выбирается и указывается в планах полета, по крайней мере, один запасной аэродром пункта назначения, уход на который возможен с высоты принятия решения (DA(H) или MDA(H)) аэродрома назначения, за исключением тех случаев, когда:

а) продолжительность полета от аэродрома вылета или от точки на маршруте, где изменяется план полета до аэродрома пункта назначения, не превышает 6 часов,

на аэродроме назначения к расчетному времени его использования имеются независимые рабочие ВПП, пригодные для посадки воздушного судна, хотя бы одна из которых оборудована для захода на посадку по приборам и получены текущие метеорологические сводки о фактической погоде или комбинация сводок о фактической погоде и прогнозе погоды, дающие основание для уверенности в том, что в расчетное время использования аэродрома назначения, видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облаков (вертикальная видимость) будет не ниже 600 м и превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования (маневра «circle-to-land») не менее чем на 150 м, а в случае, если такая высота не опубликована, то не ниже безопасной высоты в районе аэродрома (в секторе захода на посадку);

б) аэродром назначения является изолированным; или

в) выбираются и указываются в планах полета два запасных аэродрома пункта назначения, если имеющаяся информация свидетельствует, что в расчетное время их использования метеорологические условия на аэродроме назначения будут ниже установленных эксплуатационных минимумов аэродрома или отсутствует информация о метеорологических условиях на аэродроме назначения.

5.31 Аэродром назначения является изолированным, если уход на запасной аэродром пункта назначения с высоты принятия решения DA(H) или MD(H) аэродрома назначения невозможен ввиду отсутствия достаточного количества топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения, пригодного для посадки данного типа воздушного судна.

Производство полетов на изолированные аэродромы требует определения рубежа ухода, с которого возможен уход на запасной аэродром на маршруте и не требует выбора запасного аэродрома (запасных аэродромов) пункта назначения».

8. пункт 5.47 изложить в следующей редакции:

«5.47 Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями по маршрутам, включающим в себя участки, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее установленному пороговому времени или расстоянию, определенному в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих правил, выполняются при соблюдении следующих условий:

а) полеты выполняются экипажами воздушных судов, члены которого имеют подготовку для выполнения полетов ETDO;

б) эксплуатант разрабатывает и включает в программы подготовки членов летных экипажей воздушных судов:

правила выбора маршрута и запасных аэродромов на маршруте;

применение перечня минимального оборудования при выполнении полетов ETDO;

требования к запасу топлива перед полетом и в полете;

порядок действий при ухудшении метеоусловий на запасных аэродромах на маршруте;

тренировку по действиям при полной потере тяги одним из двигателей в

крейсерском полете;

тренировку по действиям при полной потере электропитания от генераторов двигателей;

в) полет EDTO не начинается до тех пор, пока для участков маршрута, любая точка которых располагается далее расстояния, соответствующего установленному пороговому времени или расстоянию, определенному в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих правил, не будут определены и указаны в рабочем плане полета пригодные для посадки аэродромы, на которых в расчётное время использования аэродрома по последней имеющейся информации прогнозируются:

1) направление и скорость ветра, включая порывы, не превышающие установленные эксплуатационные ограничения;

2) нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость, соответствующие требованиям в зависимости от возможного использования навигационных средств захода на посадку:

хотя бы одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории III:

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 60 м и видимость не менее 800 м (временные изменения не ниже минимума по категории III);

3) хотя бы одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории II:

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 90 м и видимость не менее 1100 м (временные изменения не ниже минимума по категории II);

4) не менее двух независимых навигационных средств, обеспечивающих заход на посадку на непересекающиеся пригодные для посадки ВПП, ни одно из которых не обеспечивает заход на посадку по категории II, III:

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость превышают наименьший эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 60 м и не менее чем на 800 м соответственно (временные изменения не ниже применяемого минимума);

5) одно навигационное средство захода на посадку, которое не обеспечивает заход на посадку по категории II, III:

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) превышает эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 120 м (временные изменения не ниже применяемого минимума);

видимость превышает эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 1600 м соответственно (временные изменения не ниже применяемого минимума);

г) в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта имеется разрешение на выполнение полетов EDTO;

д) для самолетов с двумя газотурбинными двигателями:

выполнена программа технического обслуживания применительно к

полетам EDTO;

запасные аэродромы на маршруте определены и указаны в плане полета ОВД.»;

9. пункт 5.68 изложить в редакции:

«На воздушном судне должны находиться на бумажных носителях документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

свидетельство о регистрации воздушного судна;

сертификат летной годности;

документ, удостоверяющий сертификацию самолета по шуму;

разрешение на бортовые радиостанции, в случае, если на ВС они установлены;

копия свидетельства (запись в бортовом журнале) о техническом обслуживании;

сертификат эксплуатанта и эксплуатационные спецификации (копии);

сертификат о дезинсектизации (дезинсекции) при международных полетах;

генеральная декларация (при международных полетах), пассажирская ведомость (манифест), грузовая ведомость (манифест), а также документ, содержащий информацию об опасном грузе, предусмотренную в пункте 49 Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2008 г. № 141, в случае, если перевозятся опасные грузы;

в случае, если воздушное судно российского эксплуатанта зарегистрировано в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства (при условии заключения соглашения, предусмотренного статьей 83 бис Конвенции о международной гражданской авиации Российской Федерацией и государством регистрации) - копия указанного соглашения с копией части дополнения к указанному соглашению, содержащей информацию о данном воздушном судне.

На воздушном судне должны находиться в бумажном или в электронном виде документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

РЛЭ (руководство по летной эксплуатации);

РПП (части РПП, относящиеся к порядку подготовки и выполнения полета) эксплуатанта;

бортовой и санитарный журналы

копии лицензий эксплуатанта на воздушные перевозки пассажиров, грузов;

задание на полет;

рабочий план полета;

инструкция по действиям в особых случаях полета, разработанная эксплуатантом;

актуализированная аэронавигационная информация, касающаяся запланированного полета;

аэронавигационные (полетные) карты;
 форма донесения об авиационном происшествии, опасном инциденте, инциденте и опасном сближении;

страховые полисы (их копии, заверенные эксплуатантом) членов экипажа воздушного судна и ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна. Допускается оформление страхования членов экипажа воздушного судна единым страховым полисом, предусматривающим страхование всех членов экипажей воздушных судов эксплуатанта, без указания списка застрахованных лиц, а также оформление страхования ответственности владельца воздушного судна единым страховым полисом, предусматривающим страхование всех воздушных судов эксплуатанта, без указания списка воздушных судов;

документация, содержащая необходимую для выполнения полета метеорологическую информацию;

сводная загрузочная ведомость для воздушных судов, предоставленная экипажу воздушного судна на бумажном носителе, или полученную с использованием электронных систем связи непосредственно на борту воздушного судна;

MEL;

перечень отклонений от конфигурации воздушного судна, если он предусмотрен производителем воздушного судна.»;

10. в пункте 5.94 слова «, с инспектирующим пилотом или наблюдателем» заменить словами «инспектирующего пилота или наблюдателя».

11. подпункты «б» - «г» пункта 5.100 Правил изложить в следующей редакции:

«б) в течение предшествующих 12 месяцев совершил, находясь в кабине экипажа воздушного судна или на комплексном тренажере, по крайней мере, один квалификационный полет над любым районом, в пределах которого он уполномочен осуществлять свои функции.

Для целей квалификационного полета сотрудник по обеспечению полетов должен иметь возможность прослушивать внутреннюю переговорную связь и наблюдать за действиями летного экипажа.

в) продемонстрировал эксплуатанту знание:

содержания РПП,

используемого бортового радио и навигационного оборудования;

г) продемонстрировал эксплуатанту знания, касающиеся возложенных на него функций в следующих областях:

сезонных метеорологических условий и источников метеорологической информации;

влияния метеорологических условий на прием радиосигналов используемым бортовым оборудованием;

особенностей и ограничений навигационной системы, которая используется

эксплуатантом;

инструкций по загрузке воздушных судов;»

12. В пункте 5.101 слова «(полетный диспетчер)» исключить;

13. главу V дополнить следующим текстом:

5.106. Руководство по организации наземного обслуживания (РОНО) эксплуатанта, осуществляющего коммерческие воздушные перевозки соответствует требованиями настоящих Правил.

5.107. Запрещено включать в РОНО положения, налагающие не предусмотренные воздушным законодательством обязанности на лиц, не являющимися работниками эксплуатанта или работниками организации, с которой заключен договор на проведение наземного обслуживания.

5.108. В РОНО вносятся изменения для обеспечения соответствия требованиям федеральных авиационных правил, при освоении эксплуатации новых типов воздушных судов или в целях совершенствования процедур наземного обслуживания.

5.109. При внесении изменений в РОНО о них сообщается всему персоналу, которому надлежит пользоваться РОНО.

5.110. РОНО содержит:

а) в случае, если эксплуатант осуществляет коммерческие воздушные перевозки пассажиров:

порядок обслуживания пассажиров, включая процедуры по обслуживанию убывающих пассажиров, обслуживанию прибывающих, трансфертных и транзитных пассажиров, обслуживанию отдельных категорий пассажиров, обслуживанию пассажиров при задержке и отмене рейсов;

порядок обработки багажа, включая работы по обработке ручной клади.

б) в случае, если эксплуатант осуществляет коммерческие воздушные перевозки грузов и почты - порядок обработки грузов и почты, включая работы по приемке груза и почты, передаче данных для расчета центровки и планирования загрузки, обработке поврежденного груза или почты, калибровке весов, хранению груза на складе и подготовке к рейсу, перевозке груза на земле, обработке трансфертного груза или почты;

в) в случае, если эксплуатант осуществляет перевозку опасных грузов:

информацию и инструкции по перевозке опасных грузов, разрешенных для перевозки в багаже пассажиров и членов экипажа;

требования по наличию действующей редакции Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc 9284 AN/905 ИКАО (далее - ТИБПОГ) в каждом месте, где ведётся деятельность по наземному обслуживанию, включая приемку или загрузку опасных материалов в качестве груза;

при осуществлении перевозки опасных материалов в качестве груза - информацию, которая позволит персоналу, выполняющему наземное обслуживание, выполнять свои обязанности в отношении опасных грузов, которая включает, как минимум, следующее:

действия, предпринимаемые в экстренных ситуациях, связанных с опасными

грузами;

сведения о местонахождении и обозначении грузовых отсеков ВС;

максимальное количество сухого льда, которое разрешено перевозить в каждом отсеке;

в случае перевозки радиоактивных материалов - инструкции по погрузке таких материалов;

г) в случае, если эксплуатант не осуществляет перевозку опасных грузов:

методы и соответствующие пояснения, необходимые для предотвращения исключения погрузки или перевозки на борту ВС опасных грузов;

действия, предпринимаемые в экстренных ситуациях, связанных с опасными грузами;

д) порядок обслуживания ВС на перроне, включая работы по встрече ВС, обеспечению его стоянки и вылета, указанные в эксплуатационной документации ВС, по открытию/закрытию дверей воздушных судов, а также буксировке воздушных судов;

е) процедуры расчета центровки и контроля загрузки, включая процедуры обмена данными, расчета загрузки и центровки, планирования и контроля загрузки, доклада КВС о фактической загрузке и центровке, включая его уведомление об опасных грузах на борту, фиксации весовых данных, включая процедуры подготовки грузовых ведомостей, рассадки пассажиров и распределения груза, определение массы пассажиров, багажа и груза, а также порядок внесения изменений загрузки и центровки непосредственно перед началом полета;

ж) процедуры контроля и приёмки представителем эксплуатанта работ по этапам и видам наземного обслуживания при подготовке ВС к полету;

з) процедуры контроля качества ГСМ, заправляемых в ВС эксплуатанта, или процедуры проведения аудита организаций, которые обеспечивают заправку ГСМ по договору в соответствии с требованиями главы X настоящих Правил;

и) требования к чистоте критических поверхностей, а также допустимые к применению жидкости и технологии защиты ВС от наземного обледенения, особенности их проведения на эксплуатируемых ВС, требования к подготовке участвующего в работах персонала.

Требования подпунктов «а» - «и» настоящего пункта могут реализовываться либо в отдельных частях в составе единого документа (в РОНО, РПП), либо в отдельных документах.

5.111. РОНО (его части) предоставляется персоналу эксплуатанта, осуществляющему деятельность по организации и контролю за наземным обслуживанием, а также организациям, осуществляющим наземное обслуживание по договору.

Предоставление наземного обслуживания по договору

5.112. Если выполнение работ по наземному обслуживанию передается эксплуатантом организации, не входящей в структуру эксплуатанта, то эксплуатант: обеспечивает контроль указанной организации, в части соблюдения РОНО

эксплуатанта не реже, чем один раз в 720 последовательных календарных дней с фиксацией результатов контроля или использует результаты проверок, проводимых объединениями эксплуатантов;

определяет в РОНО процедуры указанного контроля.

5.113. Эксплуатант утверждает и при возникновении чрезвычайной ситуации, выполняет план действий в случае чрезвычайной ситуации, которая может иметь место при выполнении наземного обслуживания ВС, который предусматривает:

порядок действий при эвакуации поврежденного ВС с ВПП;

порядок действий при возникновении инцидентов во время наземного обслуживания;

обязательное предоставление в уполномоченный орган в области гражданской авиации государства эксплуатанта, а также государства, на территории которого имело место авиационное происшествие или инцидент, информации о происшествиях и инцидентах с опасными грузами.

14. Дополнить главой IX следующего содержания:

«IX. Наземное обслуживание»

9.1. Наземное обслуживание осуществляется в соответствии с настоящими Правилами.

9.2. Перед каждым полетом эксплуатант обеспечивает выполнение наземного обслуживания силами своих работников или по договору с другим эксплуатантом, оператором аэродрома либо иным лицом (далее - оператор наземного обслуживания).

9.3. К наземному обслуживанию относится: обслуживание пассажиров, обработка багажа, наземное обслуживание воздушных судов на перроне, загрузка, выгрузка грузов из ВС, контроль загрузки, выгрузки, хранение топлива, заправка его в ВС, противообледенительная защита ВС.

9.4. Оператор наземного обслуживания утверждает и обеспечивает выполнение его работниками РНО, включающее:

Часть 1 «Основные данные» содержит:

а) полное наименование организации, юридический адрес, номер телефона, факса, адрес телеграфа, электронной почты, месторасположение основного места деятельности;

б) обязательства организации по постоянному обеспечению соблюдения установленных в РНО процедур;

в) организационную структуру организации, отражающую все уровни управления, функциональные подразделения;

г) список руководящего персонала.

В указанном списке приводятся: должность, фамилия, имя, отчество, полномочия и обязанности лиц из числа руководящего состава;

д) процедуры внесения изменений в РНО, включая процедуру уведомления

персонала организации, других пользователей РНО.

Часть 2 «Общие правила и процедуры наземного обслуживания» содержит:

а) процедуры оценки поставщиков материалов и оборудования, а также организаций или лиц, работающих по договору подряда;

б) процедуры приемки и проверки материалов для наземного обслуживания;

в) процедуры хранения и выдачи со склада материалов и оборудования для наземного обслуживания;

г) процедуры проведения испытания (поверки), проверки, калибровки инструмента и оборудования для наземного обслуживания, определение его соответствия требованиям разработчика ВС;

д) процедуры использование оборудования персоналом для выполнения наземного обслуживания;

е) формы производственной документации по наземному обслуживанию. Образцы бланков и форм, описание процессов выдачи производственной документации по наземному обслуживанию, ее оформление, прием от исполнителей, контроль, обработка и хранение. Образцы форм производственной документации могут быть оформлены как отдельное приложение к РНО;

ж) процедура оформления документации по наземному обслуживанию, условия ее оформления, а также определение персонала, который полномочен ее подписывать;

Часть 3 «Процедуры системы качества» содержит:

а) процедура выполнения аудита организации, включая методы и частоту проведения аудита, процедур доклада результатов соответствующему руководителю для ознакомления и принятия корректирующих действий;

б) процедура разработки и выполнения корректирующих мероприятий;

в) требования к квалификации и опыту работы персонала. Процедуры планирования, организации и учета подготовки персонала оператора наземного обслуживания, внесения изменений в программы подготовки персонала оператора наземного обслуживания, а также оценки квалификации персонала оператора наземного обслуживания.

В случае, если функции оператора наземного обслуживания выполняет юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, осуществляющий коммерческие воздушные перевозки или выполняющие авиационные работы, то РНО может быть включено в РОНО.

9.5. Оператор наземного обслуживания устанавливает и поддерживает функционирование системы качества.

Система качества включает:

политику организации в области качества;

распределение функций между руководящим персоналом организации и её подразделениями;

программу внутренних аудитов соответствия оператора наземного обслуживания требованиям настоящих правил;

систему обратной связи по отчетной информации в области качества, которая должна обеспечивать своевременное принятие корректирующих и предупреждающих мероприятий с целью исключения негативных факторов, влияющих на качество работ по техническому обслуживанию. Система обратной связи должна предусматривать непосредственное информирование руководящего персонала для своевременного принятия необходимых мер.

Обслуживание пассажиров и обработка багажа

9.6. Нормы, регламентирующие порядок обслуживания грузоотправителей, грузополучателей и обработку грузов изложены в Федеральных авиационных правилах «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007г. № 82, а также в Федеральных авиационных правилах «Сертификационные требования к юридическим лицам, Осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты» утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2003 г. № 150.

Работы на перроне

9.7. Оператор наземного обслуживания выполняет комплекс мер по обеспечению безопасности персонала при проведении работ на перроне, в том числе при обслуживании воздушного судна с одним работающим двигателем в соответствии с процедурами, включенными в РНО.

9.8. Оператор наземного обслуживания обеспечивает осмотр мест стоянки до приема и выпуска воздушного судна.

9.9. Оператор наземного обслуживания обеспечивает выполнение процедур осмотра воздушных судов и прилегающей территории непосредственно после постановки на стоянку и перед вылетом с целью обнаружения, документального оформления и, при необходимости, передачи сообщения о внешних повреждениях воздушных судов, а перед вылетом - наличия на них снега, изморози или льда.

Контроль загрузки

9.10. Оператор наземного обслуживания при загрузке ВС обеспечивает и контролирует перед началом полета:

- а) проверку массы и положение центра тяжести ВС;
- б) выполнение правил по погрузке;
- в) получение назначенным эксплуатантом персоналом информации о наличии опасных грузов, а также иной важной для обеспечения безопасности полетов информации о грузах перед каждым полетом;
- г) наличие информации, включая самые последние ее изменения о фактической массе груза на борту и включение указанной информации в сводно-загрузочную ведомость.

9.11. Оператор наземного обслуживания выполняет расчёты массы и

центровки ВС на основе фактических данных и проверяет их на соответствие ограничениям, установленным производителем ВС и эксплуатантом.

9.12. Оператор наземного обслуживания хранит документы по учёту веса и центровки в течение не менее 90 дней со дня их оформления.

9.13. Оператор наземного обслуживания, осуществляющий обработку опасных грузов обеспечивает хранение заверенной копии выданного КВС уведомления об опасных грузах не менее 90 дней со дня его выдачи и содержащего подпись КВС или иное достоверное подтверждение получения КВС указанного уведомления.

9.14. Оператор наземного обслуживания организует загрузку груза в ВС и выгрузку груза из него в соответствии с инструкциями эксплуатанта по загрузке и выгрузке, способом, который позволяет сохранить центровку ВС на всех этапах загрузки и выгрузки в пределах, установленных эксплуатационной документацией ВС.

9.15. Если оператор наземного обслуживания осуществляет обработку опасных грузов, то он:

возлагает обязанности по обеспечению безопасности при погрузке опасных грузов в ВС, их выгрузку из ВС на лицо, прошедшее соответствующую подготовку;

обеспечивает выполнение инструкций по погрузке, выгрузке и закреплению опасных грузов на борту ВС в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил;

обеспечивает выполнение инструкций, требующих в случае обнаружения в ходе погрузки на борт ВС в грузе или багаже незадекларированных или неправильно задекларированных предметов, веществ, относящихся к опасным грузам, составление письменного акта, который затем направляется в авиационную администрацию государства, на территории которой была предпринята попытка загрузить в ВС указанные предметы и вещества.

9.16. Если оператор наземного обслуживания обслуживает перевозки, при которых не осуществляется перевозка опасных грузов, то он обеспечивает выявление веществ и предметов, относящихся к опасным грузам, с целью не допустить их погрузку на борт ВС.

Оборудование для наземного обслуживания

9.17. Оператор наземного обслуживания обеспечивает использование только исправного оборудования для наземного обслуживания, отвечающего требованиям, установленным в РНО.

9.18. Оператор наземного обслуживания обеспечивает:

соответствие требованиям разработчика ВС характеристик оборудования и других технических средств, используемых при наземном обслуживании;

выполнение технического обслуживания оборудования для наземного обслуживания с целью его поддержания в исправном и пригодном к эксплуатации состоянии в соответствии с документацией, утвержденной разработчиком оборудования;

поверку и калибровку средств измерений и контрольно-измерительных приборов включая средства измерения, которыми оснащено оборудование, используемое для наземного обслуживания.

9.19. Оператор наземного обслуживания осуществляет учет работ по техническому обслуживанию оборудования, используемого для наземного обслуживания, а также учет наработки указанного оборудования.

Хранение, заправка и обеспечение слива топлива

9.20. Запрещено допускать заправку топлива в ВС эксплуатанта без выполнения требований, установленных в пунктах 9.21 - 9.29 настоящих правил.

9.21. Оператор наземного обслуживания, осуществляющий хранение топлива для обеспечения заправки ВС:

а) проверяет наличие на партию топлива паспорта, выданного в соответствии с Техническим регламентом Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011), принятым решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 826;

б) проверяет наличие документа (паспорта), выданного изготовителем топлива, удостоверяющего соответствие топлива требованиям, установленным эксплуатационной документацией ВС, в том числе, требованиям, предусмотренным в договоре на поставку топлива;

при приобретении топлива на базах хранения – наличие документа, предоставленного лицом, продающим топливо, и удостоверяющего соответствие топлива требованиям, выполнение которых предусмотрено эксплуатационной документацией ВС, а также дополнительным требованиям, предусмотренным в договоре на поставку топлива, с учетом сроков его дальнейшего хранения до заправки в ВС;

в) проверяет наличие документов о результатах анализа топлива перед его выдачей, в каждом месте хранения, указанном в товарно-транспортных накладных на партию топлива, в соответствии с Инструкцией по контролю и обеспечению сохранения качества нефтепродуктов в организациях нефтепродуктообеспечения, утвержденной приказом Минэнерго России от 19 июня 2003 г. № 231¹;

г) перед приемом поступившего после транспортировки топлива на хранение в резервуары проводит идентификацию топлива, включающую:

определение температуры и плотности поступившего топлива;

контроль на отсутствие механических примесей и воды в топливе;

контроль цвета и запаха топлива.

По результатам контроля оформляется Карта входного контроля топлива, в которой указывается:

порядковый номер карты и дата проведения контроля;

номера средств транспортировки (железнодорожных, автомобильных цистерн, танкера и т.п.);

¹ Зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 20 июня 2003 г., регистрационный № 4804.

номера партий топлива, наименование изготовителя топлива;
фактическая на момент проведения контроля температура и плотность топлива, приведенная плотность топлива к 20 градусам Цельсия;
дата и номера паспортов, выданных изготовителем (поставщиком) на партию топлива;
номер резервуара, для приёма поступившей партии топлива;
фамилию, имя, отчество (при наличии) и подпись лица, выполнившего контроль.

В случае расхождения значений плотности приведенной к 20 градусам Цельсия, и плотности, указанной в паспорте, сопровождающим партию топлива, более чем на 3 кг/м³ или при наличии сомнений при проведении контроля цвета или запаха топлива, топливо допускается к приему в резервуары только после подтверждения его соответствия требованиям, выполнение которых предусмотрено эксплуатационной документацией ВС, а также дополнительным требованиям, предусмотренным в договоре на поставку топлива;

д) обеспечивает выполнение, при поступлении топлива на хранение в резервуары, предназначенные для выдачи топлива на заправку воздушных судов, а также через каждые 180 дней его хранения в указанных резервуарах - контроля следующих показателей заправляемого топлива:

плотность;
фракционный состав;
концентрация фактических смол;
содержание водорастворимых кислот и щелочей;
содержание воды и механических примесей;
вязкость при 20 градусах Цельсия - для топлива для реактивных двигателей;
кислотность – для топлива для реактивных двигателей;
температура вспышки в закрытом тигле – для топлива для реактивных двигателей;
температура начала кристаллизации – для топлива для реактивных двигателей;
взаимодействие с водой – для топлива для реактивных двигателей;
удельная электрическая проводимость – для топлива для реактивных двигателей;
содержание тетраэтилсвинца – для авиационного бензина.

По результатам контроля показателей топлива оформляется Паспорт на топливо, в котором указывается:

наименование организации, выдавшей паспорт;
дата и время выдачи паспорта;
номер (наименование) резервуара, из которого взяты пробы топлива;
марка топлива;
номер и дата выдачи паспорта на топливо, выданного изготовителем топлива (при наличии в резервуаре топлива нескольких партий, указываются данные паспортов на каждую партию);

номер и дата выдачи Карты входного контроля топлива;
результаты испытаний на соответствие требованиям, установленным в настоящем пункте, с указанием значений испытываемых параметров и заключение о соответствии топлива установленным требованиям;

дата выдачи и порядковый номер паспорта на топливо;

фамилию, имя и отчество (при наличии) лиц (лица), выполнивших контроль.

Паспорт на топливо подписывается лицом (лицами), выполнившим (выполнившими) контроль показателей топлива;

е) учет проводимых работ по хранению топлива, а также используемого при указанных работах оборудования, складских трубопроводов, корпусов средств очистки и емкостей, средств заправки при их эксплуатации;

ж) учет количества и качества, поступающего на хранение и заправку ВС топлива;

з) не допускает применение воды и водных растворов для очистки внутренних поверхностей емкостей, предназначенных для хранения топлива для заправки ВС.

Учет паспортов на топливо осуществляется в журналах или иных документах, форма которых устанавливается оператором наземного обслуживания в РНО.

Оператор наземного обслуживания сообщает оператору аэродрома о снижении запаса топлива, обеспечивающего бесперебойную заправку не менее трех суток эксплуатантов, с которыми заключены договора на предоставление услуг по хранению топлива, его заправке.

Оператор наземного обслуживания, осуществляющий хранение топлива, обеспечивает фильтрацию топлива:

а) при его приеме на хранение через фильтры, установленные на входе в резервуар для хранения авиационного топлива и обеспечивающие удаление механических примесей с частицами размером более 40 мкм;

б) при перекачке топлива в резервуар, в котором хранится топливо для выдачи на заправку в ВС, осуществляется не более удаление механических примесей с частицами размером более 20 мкм при выдаче топлива в авиатопливозаправщик или в топливопровод для заправки в ВС через фильтры-водоотделители, установленные на выходе из резервуаров для хранения авиационного топлива, обеспечивающие содержание свободной воды в топливе на выходе из фильтра - не более 0,003% масс и удаление механических примесей с частицами размером более 5 мкм.

Из отстойников средств фильтрации топлива и отделения воды непосредственно перед его выдачей в топливозаправщик отбираются пробы, которые проверяются на наличие воды и механических примесей визуальным методом.

После выполнения указанной проверки топлива оформляется контрольный талон, в котором указывается:

номер топливозаправщика или топливозаправочного агрегата;

дата и время слива отстоя, проведения проверок и результаты проверки;

плотность и температура топлива;

содержание присадки для предотвращения образования кристаллов льда в

реактивных топливах при низких температурах;

номер расходного резервуара, номер паспорта на топливо в расходном резервуаре, температура начала кристаллизации топлива;

фамилию, имя и отчество (при наличии) лица, выполнившего контроль.

Контрольный талон подписывается лицом, выполнившим проверки проб топлива и является документом, допускающим топливо к выдаче.

В процессе выдачи топлива для реактивных двигателей, по требованию получателя топлива, обеспечивается дозирование присадки для предотвращения образования кристаллов льда в реактивных топливах при низких температурах в топливо в соответствии с нормами, предусмотренными эксплуатационной документацией ВС, а также требованиями, предусмотренными в договоре на заправку топлива.

9.22. Оператор наземного обслуживания, осуществляющий заправку топлива в ВС обеспечивает:

а) очистку:

топлива для реактивных двигателей - через фильтры-водоотделители с фильтроэлементами размер ячеек которых не более 5 мкм, обеспечивающие содержание механических примесей не более 0,0002% масс и содержание свободной воды в топливе на выходе из средств очистки не более 0,003% масс;

авиационного бензина - через фильтры-водоотделители с фильтроэлементами размер ячеек которых не более 5 мкм, обеспечивающие содержание механических примесей не более 0,0002% масс и эмульсионной воды в бензине не более 0,003% масс;

б) отбор проб топлива из отстойника (отстойников) емкости топливозаправщика, перед и не ранее, чем через 15 мин после его заполнения, а также в сроки, установленные в РНО;

в) отбор проб топлива из отстойников средств очистки топлива перед заправкой ВС;

г) проверки проб, указанных в подпунктах «б» и «г» настоящего пункта осуществляется на отсутствие воды и механических примесей.

Результаты проверки проб топлива вносятся лицом, выполнившим проверку проб топлива в контрольный талон, выданный в соответствии с пунктом 0 настоящих Правил, с указанием результатов проверки, даты и времени проведения проверки, фамилии, имени и отчества (при наличии) лица, выполнившего проверку и заверяются его подписью.

9.23. После заправки топлива в ВС оформляется расходная накладная, которая содержит следующие сведения:

дата и время выдачи топлива в ВС;

государственный и регистрационный опознавательные знаки ВС;

фамилию, имя и отчество (при наличии) лица, получившего топливо;

фамилию, имя и отчество (при наличии) лица, выдавшего топливо;

марка топлива;

количество топлива в единицах объёма или массы;

плотность топлива;
 количество и плотность присадки для предотвращения образования кристаллов льда в реактивных топливах при низких температурах;
 номер контрольного талона;
 номер авиатопливозаправщика или топливозаправочного агрегата;
 температуру топлива.

Расходная накладная подписывается лицом, получившим топливо и лицом, выдавшим топливо. Экземпляр расходной накладной выдается лицу, получившему топливо и лицу, выдавшему топливо.

В случае исправления ошибки при внесении сведений в расходную накладную, лицо вносящее исправления подтверждает исправления своей подписью.

9.24. В случае слива топлива из систем ВС, планируемого для дальнейшей заправки в ВС:

слитое топливо принимается в резервуар, предназначенный только для хранения топлива, сливаемого из ВС;

после отстаивания топлива, оно направляется на проверку на соответствие требованиям к топливу, выполнение которых предусмотрено эксплуатационной документацией ВС;

при получении заключения, удостоверяющего соответствие топлива требованиям, выполнение которых предусмотрено эксплуатационной документацией ВС, топливо перекачивается в резервуар для выдачи топлива на заправку ВС.

9.25. Слив топлива из ВС оформляется актом выдачи топлива, который содержит следующие сведения:

дата и время слива топлива из ВС;

государственный и регистрационный опознавательные знаки ВС;

фамилию, имя и отчество (при наличии) лица, получившего топливо;

фамилию, имя и отчество (при наличии) лица, выдавшего топливо;

тип топлива (топливо для реактивных двигателей или авиационных бензин);

количество топлива в единицах объёма или массы;

плотность топлива;

номер автоцистерны (авиатопливозаправщика), в которой сливается топливо;

температуру топлива.

Акт слива топлива подписывается лицом, получившим топливо и лицом, выдавшим топливо. Экземпляр акта слива топлива выдается лицу, получившему топливо и лицу, выдавшему топливо.

9.26. Запрещается заправка, слив авиационного бензина, если на борту ВС находятся пассажиры.

9.27. Заправка ВС, дозаправка ВС, слив топлива для реактивных двигателей из систем ВС во время нахождения на борту пассажиров, а также при посадке или высадке пассажиров может осуществляться при соблюдении следующих условий:

а) назначено лицо, ответственное за процедуру заправки ВС или дозаправки

топливом, и определены методы, с помощью которых такое ответственное лицо: осуществляет связь с экипажем ВС;

перед началом и при окончании заправки ВС уведомляет экипаж или иной персонал, выполняющий наземное обслуживание ВС, позволяющих гарантировать, что экипаж ВС или иной технический персонал осведомлён о ходе заправки ВС топливом и готов начать при необходимости экстренную эвакуацию из ВС;

оповещает экипаж ВС в случае выявления опасных условий или ситуации;

б) на борту ВС вместе с пассажирами находится подготовленный персонал, способный применять средства пожаротушения и организовать аварийную эвакуацию пассажиров в случае необходимости;

в) экипаж ВС,

из систем ВС с находящимися на борту пассажирами или экипажем, а также при их посадке и высадке, прекращаются;

вызывается персонал соответствующих наземных экстренных служб или пожарная бригада аэропорта (при необходимости);

уведомляется лётный экипаж.

г) обслуживающий персонал и пассажиры предупреждены о том, что будет производиться заправка, дозаправка или слив топлива;

д) табло «Пристегнуть ремни» выключено;

е) табло «Не курить» и световые указатели аварийных выходов включены;

ж) пассажиры не пристегнуты ремнями безопасности;

з) количество членов кабинного экипажа на борту ВС достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;

и) стоянка ВС и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания ВС, свободны от препятствий, введены ограничения или запрещено использование наземного оборудования, проведение работ, проезд и парковка транспортных в пределах указанных зон;

к) созданы условия для безопасной и быстрой эвакуации людей из ВС:

если используется телескопический трап, то постоянно обеспечивается возможность выхода из ВС по телескопическому трапу;

если телескопический трап в данный момент не используется, то к ВС должен быть подведён обычный пассажирский трап или иное средство аварийной эвакуации при одной входной двери на ВС, или не менее двух трапов при двух и более входных дверях;

л) между топливозаправщиком, земной поверхностью и ВС установлено соединение проводником электричества;

м) в ходе заправки запрещено подключать и отключать от ВС электрическое оборудование;

н) в зоне обслуживания ВС находятся в готовом состоянии средства пожаротушения, которые позволяют, как минимум, потушить возгорание на начальном этапе, и персонал, подготовленный к использованию указанных средств;

о) установлены процедуры оперативного вызова аэропортовых аварийно-спасательных и пожарных служб в случае пожара или разлива топлива.

9.28. Допускается заправка, слив топлива для реактивных двигателей из вертолетов при вращающихся винтах, если это не запрещено в РЛЭ.

9.29. При возникновении опасности возгорания, разливе топлива или при нарушении указанных в пункте 9.27 настоящих Правил требований:

заправка, дозаправка, слив топлива из ВС с находящимися на борту пассажирами или экипажем, а также при их посадке и высадке, прекращаются;

вызывается персонал соответствующих наземных экстренных служб или пожарная бригада аэропорта (при необходимости);

уведомляется лётный экипаж.

9.30. Предусмотренные пунктами 9.21 - 9.29 настоящих правил процедуры включаются в РНО оператора.

Противообледенительная обработка воздушных судов ВС.

9.31. К противообледенительной обработке ВС входят процессы удаления снега, льда, изморози с поверхностей ВС и предупреждения их обледенения, осуществляемые в случаях и порядке, предусмотренных эксплуатационной документацией ВС.

9.32. Оператор наземного обслуживания, осуществляющий противообледенительную обработку ВС, выполняет процедуры РОНО эксплуатанта или разрабатывает и обеспечивает выполнение процедур по противообледенительной защите ВС, которые включаются в РНО оператора наземного обслуживания и содержат:

а) процедуры по предотвращению взлета ВС при наличии льда, снега, слякоти или инея на поверхности крыла, воздушных винтов, поверхностей управления, воздухозаборников двигателей и иных поверхностей ВС, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией ВС;

б) распределение обязанностей среди персонала по проведению работ;

в) требования к проведению противообледенительной защиты ВС;

г) требования к квалификации и подготовке персонала;

д) процедуры выполнения противообледенительной защиты ВС, включающих:

стандартизированные методы использования противообледенительных жидкостей;

действующие ограничения для конкретного типа ВС;

методы надлежащей обработки поверхностей ВС;

е) инструкции в отношении применяемых типов жидкостей, включая:

указания по хранению, контролю качества и применению жидкостей в соответствии с требованиями, установленными эксплуатантом, изготовителем жидкости и эксплуатационной документацией ВС;

требование по использованию жидкостей, соответствующих требованиям разработчика воздушного судна.

процедуры по взаимодействию персонала, осуществляющего

противообледенительную обработку и лётного экипажа ВС, включая:

проведение проверки поверхностей ВС на наличие обледенения с места, обеспечивающей хорошую видимость этих поверхностей;

указание летном экипажу о приведении ВС в надлежащую конфигурацию до начала противообледенительной защиты с последующим проведением контрольной проверкой готовности ВС к проведению работ по противообледенительной защите ВС;

подтверждение экипажем готовности к выполнению указанных работ и разрешение экипажа на начало ее проведения;

получение летным экипажем после окончания проведенной противообледенительной защиты необходимой информации (кода антиобледенительной обработки) о примененной жидкости для расчета ожидаемого времени ее действия, а также подтверждающей завершение противообледенительной обработки и контроля обработанных поверхностей на предмет отсутствия на них снега, льда, изморози;

уведомление лётного экипажа об осмотре воздушного судна после окончания противообледенительной обработки путем подачи экипажу сигнала «путь свободен».

9.33. Оператор наземного обслуживания, осуществляющий противообледенительную защиту ВС, регистрирует количество поступающих, хранящихся и выдаваемых для противообледенительной обработки жидкостей и уведомляет уполномоченный орган в области гражданской авиации, осуществляющий сертификацию аэродромов, о снижении запаса противообледенительной жидкости, обеспечивающей бесперебойную работу аэропорта.

Подготовка персонала

9.34. Оператор наземного обслуживания допускает к выполнению функций по наземному обслуживанию только персонал, прошедший подготовку перед началом выполнения подобных обязанностей и периодическую подготовку в сроки, установленные в РНО, но не реже, чем раз в 36 месяцев.

9.35. Оператор наземного обслуживания обеспечивает прохождение подготовки по программе, включающей теоретическую и практическую подготовку, лиц, осуществляющих:

работы на перроне, включая эксплуатацию оборудования, используемого для наземного обслуживания;

заправку топливом воздушных судов;

противообледенительную, антиобледенительную обработку ВС;

обслуживание пассажиров;

обработку багажа;

загрузку / выгрузку воздушного судна;

расчет и контроль массы и положения центра тяжести воздушного судна.

9.36. Если оператор наземного обслуживания осуществляет обработку

опасных грузов, то производится подготовка персонала в части перевозки опасных грузов.

9.37. Оператор наземного обслуживания разрабатывает и утверждает программу подготовки лиц, осуществляющих наземное обслуживание и периодически ее обновляет с целью обеспечения ее соответствия требованиям федеральных авиационных правил и получения знаний и навыков, необходимых персоналу для выполнения функций по наземному обслуживанию, включая:

а) ознакомление с нормативными правовыми актами, регулирующими проведение наземного обслуживания;

б) изучение требований РНО;

в) подготовку в области человеческого фактора;

г) подготовку в области техники безопасности и охраны труда;

д) изучения требований авиационной безопасности.

9.38. Оператор наземного обслуживания проводит проверку знаний и навыков персонала, необходимых для выполнения обязанностей, исполнения процедур, установленных в РНО и эксплуатации оборудования, используемого для наземного обслуживания.

9.39. Оператор наземного обслуживания ведет учет и хранит документацию, подтверждающую прохождение персоналом подготовки, указанной в пунктах 9.34 и 9.36 в течении 5 лет с момента завершения подготовки.»;

15. в Приложении к Федеральным авиационным правилам:

1) дополнить следующими терминами и определениями:

Изолированный аэродром - аэродром пункта назначения, для которого отсутствует запасной аэродром пункта назначения, пригодный для посадки данного типа воздушного судна;

Полет с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) - полет, выполняемый самолетом с двумя и более газотурбинными двигателями, когда время полета до запасного аэродрома на маршруте превышает установленное в эксплуатационной спецификации сертификата эксплуатанта пороговое время;

Пороговое время - установленное в эксплуатационной спецификации сертификата эксплуатанта расстояние, выраженное во времени полета самолета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует наличия разрешения на EDTO;

Рубеж ухода - самая последняя географическая точка, от которой может продолжаться полет на самолете по маршруту до аэродрома назначения, а также до имеющегося для данного полета запасного аэродрома на маршруте;

Электронный полетный планшет (EFB) - электронная информационная система для летного экипажа, состоящая из оборудования и прикладных программ и позволяющая ему использовать функции EFB по хранению, обновлению, отображению и обработке данных, применяемых при выполнении полета или обязанностей, связанных с полетом.»;

2) изложить термины и определения в редакции:

«Запасной аэродром - аэродром, на который может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку, на котором имеются необходимые виды и средства обслуживания, соответствующие техническим характеристикам воздушного судна, и который находится в рабочем состоянии в ожидаемое время использования. К запасным относятся следующие аэродромы:

Запасной аэродром при взлете - запасной аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета;

Запасной аэродром на маршруте - запасной аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оказалось, что необходимо уйти на запасной аэродром в нештатной или аварийной обстановке;

Запасной аэродром пункта назначения - запасной аэродром, на котором сможет произвести посадку воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки. Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна. Аэродром назначения также может быть запасным аэродромом на маршруте;

Независимые ВПП - две или более ВПП, расположенные на аэродроме таким образом, что если одна ВПП закрыта, то полеты можно обеспечивать с помощью другой ВПП;»