

Введены в действие

«08» 04 2019г.

**приказом начальника
Агентства «Туркменховаёллары»**

№ 99/iş от «28» 03 2019г.

**РУКОВОДСТВО ПО СЕРТИФИКАЦИИ
ЭКСПЛУАТАНТОВ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ТУРКМЕНИСТАНА**

Издание первое – 2019 г.

Ашхабад 2019

СОДЕРЖАНИЕ

стр.

ГЛАВА 1	7
ГЛАВА 2	8
ГЛАВА 3	8
ГЛАВА 4	10
§2. Руководство по производству полетов (РПП)	12
§3. Руководство эксплуатанта по техническому обслуживанию (РОТО).....	13
§4. Программы подготовки летного и обслуживающего персонала	14
§5. Техническая оценка.....	15
ГЛАВА 5	16
§2. Организационная структура и управление.....	17
§3. Инспекция производственной базы.....	19
§4. Проверка ведения документации.....	20
§5. Инспекция средств и оборудования представительств эксплуатанта (при аэропортах)....	20
§6. Инспекция на перроне.....	21
§7. Инспекция на маршрутах (в полете).....	21
§8. Инспекция летной эксплуатации	22
§9. Предполетная инспекция.....	22
§10. Инспекция в полете	23
§11. Послеполетная инспекция.....	24
§12. Инспекция работы бортпроводников.....	24
§13. Инспекция работы бортпроводников	24
§14. Недостатки, обнаруженные при инспекции.....	25
ГЛАВА 6	25
§2. Порядок заключения договоров на техническое обслуживание ВС между эксплуатантом и сторонней Организацией по ТО ВС.....	26
§3. Обработка и анализ полетной информации	26
ГЛАВА 7	27
§2. Эксплуатационные спецификации.....	28
§3. Оформление сертификата	28
§4. Дело эксплуатанта	29
ГЛАВА 8	29
§2. Программа надзора и инспекции.....	30
§3. Периодичность инспекций	31
§4. Действия в процессе постоянного надзора.....	31
§5. Аннулирование, приостановление и возобновление действия сертификата.....	31
ГЛАВА 9	32
§2. Аренда воздушных судов без экипажа	33
§3. Аренда воздушных судов с экипажем	34
ГЛАВА 10	34
ГЛАВА 11	35
§2. Порядок допуска эксплуатанта к полетам.....	35
§3. Допуск эксплуатанта к полетам по минимумам CAT II, CAT III ИКАО	36
Примечания:	36
§4. Порядок первоначального допуска эксплуатанта к выполнению полетов в условиях RVSM	37

§5. Порядок допуска эксплуатанта к полетам в условиях RVSM ранее допущенных воздушных судов	38
§6. Контроль характеристик выдерживания высоты.....	39
§7. Прекращение действия допуска воздушных судов и эксплуатантов к полетам с RVSM.....	39
§8. Порядок допуска эксплуатантов к полетам в воздушном пространстве MNPS	40
§9. Процесс утверждения навигационных спецификаций	41
§10. Процедуры допуска эксплуатанта к полетам в районах, где применяется навигация, основанная на характеристиках PBN.....	42
§11. Процедуры допуска к выполнению полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO).....	43
§12. Утверждение использования электронной системы бортовой документации (EFB)	45
§13. Процесс эксплуатационной оценки EFB.....	45
§14. Эксплуатационная оценка EFB.....	46
§15. Утверждение использования коллиматорных индикаторов (HUD)	46
§16. Условия выдачи разрешения для транспортировки опасных грузов на ВС.....	47
§17. Минимальный Перечень Оборудования (Minimum Equipment List – MEL)	48
§18. Организация наземного обслуживания	48
Приложения	50

РУКОВОДСТВО
по сертификации эксплуатантов воздушных судов гражданской авиации
Туркменистана
Общие положения

Настоящее Руководство по сертификации эксплуатантов воздушных судов гражданской авиации Туркменистана (далее - Руководство) предназначено для применения инспекторским составом АГАТа при организации и проведении работ по сертификации эксплуатантов Туркменистана, а также для будущих эксплуатантов (заявителей) при их подготовке к сертификации.

Процедуры и требования настоящего Руководства распространяются на эксплуатантов коммерческой гражданской авиации и на субъектах авиации общего назначения, осуществляющих эксплуатацию ВС в сферах деятельности, государственный контроль за которыми возложен на АГАТ.

Эксплуатант может использовать гражданское воздушное судно для выполнения полетов только при наличии действующего сертификата эксплуатанта и в соответствии с условиями и ограничениями, содержащимися в эксплуатационных спецификациях являющихся неотъемлемой составной частью сертификата.

Настоящим Руководством устанавливаются следующие процедуры:

- а) первоначальной выдачи сертификата эксплуатанта;
- б) продления срока действия сертификата эксплуатанта;
- в) внесения изменений в условия эксплуатации ВС (эксплуатационные спецификации);
- г) приостановление, прекращение действия и аннулирование сертификата эксплуатанта;
- д) контроля деятельности эксплуатантов, включая регулярное инспектирование, принятие и исполнение решений по результатам инспекций.

Изменения и дополнения в настоящее Руководство вносятся в установленном порядке.

Сокращения, принятые в Руководстве

АП	Авиационное происшествие
АТ	Авиационная техника
БП	Безопасность полетов
ВКК	Высшая квалификационная комиссия
ВС	Воздушное судно
ГА	Гражданская авиация
ИАС	Инженерно-авиационная служба
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
ИМО	Инструкция по метеобеспечению
КВС	Командир воздушного судна
КЛС	Командно-летный состав
КПА	Контрольно-поверочная аппаратура
КПК	Курсы повышения квалификации
МВЛ	Международные воздушные линии
НГЭА	Нормы годности к эксплуатации гражданских аэродромов
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ОЛС	Отдел лётных стандартов
ОС	Отдел сертификации
ОЛГ	Отдел лётной годности

РУКОВОДСТВО
по сертификации эксплуатантов воздушных судов гражданской авиации
Туркменистана
Общие положения

Настоящее Руководство по сертификации эксплуатантов воздушных судов гражданской авиации Туркменистана (далее - Руководство) предназначено для применения инспекторским составом АГАТа при организации и проведении работ по сертификации эксплуатантов Туркменистана, а также для будущих эксплуатантов (заявителей) при их подготовке к сертификации.

Процедуры и требования настоящего Руководства распространяются на эксплуатантов коммерческой гражданской авиации и на субъектах авиации общего назначения, осуществляющих эксплуатацию ВС в сферах деятельности, государственный контроль за которыми возложен на АГАТ.

Эксплуатант может использовать гражданское воздушное судно для выполнения полетов только при наличии действующего сертификата эксплуатанта и в соответствии с условиями и ограничениями, содержащимися в эксплуатационных спецификациях являющихся неотъемлемой составной частью сертификата.

Настоящим Руководством устанавливаются следующие процедуры:

- а) первоначальной выдачи сертификата эксплуатанта;
- б) продления срока действия сертификата эксплуатанта;
- в) внесения изменений в условия эксплуатации ВС (эксплуатационные спецификации);
- г) приостановление, прекращение действия и аннулирование сертификата эксплуатанта;
- д) контроля деятельности эксплуатантов, включая регулярное инспектирование, принятие и исполнение решений по результатам инспекций.

Изменения и дополнения в настоящее Руководство вносятся в установленном порядке.

Сокращения, принятые в Руководстве

АП	Авиационное происшествие
АТ	Авиационная техника
БП	Безопасность полетов
ВКК	Высшая квалификационная комиссия
ВС	Воздушное судно
ГА	Гражданская авиация
ИАС	Инженерно-авиационная служба
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
ИМО	Инструкция по метеобеспечению
КВС	Командир воздушного судна
КЛС	Командно-лётный состав
КПА	Контрольно-поверочная аппаратура
КПК	Курсы повышения квалификации
МВЛ	Международные воздушные линии
НГЭА	Нормы годности к эксплуатации гражданских аэродромов
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ОЛС	Отдел лётных стандартов
ОС	Отдел сертификации
ОЛГ	Отдел лётной годности

ПВС	Повреждение воздушного судна
РЛЭ	Руководство по летной эксплуатации
РО	Регламент обслуживания
РПП	Руководство по производству полетов
РТС	Радиотехнические средства
РОТО	Руководство эксплуатанта по техническому обслуживанию воздушных судов
СПИ	Средства полетной информации
СУБП	Система управления безопасностью полетов
ТО	Техническое обслуживание
ТОиР	Техническое обслуживание и ремонт
УВД	Управление воздушным движением
УТЦ	Учебный тренировочный центр
ЦВЛЭК	Центральная врачебно-летная экспертная комиссия

Основные термины и определения

Аннулирование сертификата эксплуатанта - для целей настоящего Руководства принимается как прекращение действия сертификата и его изъятие у эксплуатанта.

Аспекты человеческого фактора – принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, технического обслуживания и деятельности в авиации, нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учета возможностей человека.

Государство регистрации – государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

Государство эксплуатанта - государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

Заявитель - юридическое или физическое лицо, подавшее в адрес АГАТа Туркменистана Заявку на получение (продление срока действия, изменение) Сертификата эксплуатанта.

Инспекционный контроль деятельности эксплуатантов - проверка соответствия деятельности эксплуатантов требованиям и условиям эксплуатации воздушных судов, в соответствии с которыми они были сертифицированы.

Комплексное заключение по сертификации - заключение АГАТа, составленное по результатам обязательной сертификации эксплуатантов и содержащее оценку соответствия эксплуатанта положениям законодательства Туркменистана в части соблюдения сертификационных требований.

Необходимая (доказательная) документация - документы, представленные эксплуатантом в АГАТ, включающие разрабатываемые эксплуатантом Руководства, заключенные договоры аренды (лизинг) воздушных судов, договоры на обеспечение полетов и выполнение технического обслуживания, а также документация по персоналу эксплуатанта, воздушным судам, обязательному страхованию и другие документы, используемые эксплуатантом при организации, производстве и обеспечении полетов которые в соответствии с настоящим Руководством контролируются АГАТом.

Руководство по производству полетов (РПП) – документ, содержащий правила, инструкции и рекомендации для использования авиационным персоналом при выполнении своих обязанностей.

Руководство эксплуатанта ВС по техническому обслуживанию (РОТО) – документ, содержащий описание процедур, которые обеспечивают возможность

управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию ВС;

Сертификат эксплуатанта – документ разрешительного характера, дающий право юридическому или физическому лицу осуществлять деятельность в гражданской авиации, связанную с эксплуатацией гражданского воздушного судна.

Система документации по безопасности полетов – комплект взаимосвязанных, установленных эксплуатантом документов, содержащих в систематизированном виде информацию, необходимую для полетных и наземных операций и включающих, как минимум, Руководство по производству полетов и Руководство эксплуатанта по техническому обслуживанию.

Система управления безопасностью полетов (СУБП) – системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, руководящие принципы и процедуры.

Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации - Государственное управление в области деятельности гражданской авиации осуществляется уполномоченным органом - Агентство «Туркменховаёллары» в соответствии с Положением о ней, утверждаемым Президентом Туркменистана.

Агентство «Туркменховаёллары» координирует работу по указанным направлениям с органами гражданской авиации других государств и международных организаций. (далее - АГАТ).

Условия эксплуатации воздушных судов - комплекс условий, подлежащих обязательному выполнению эксплуатантом, включающий в себя элементы организационной структуры, процедуры, ограничения и документацию, связанные с организацией, производством и обеспечением полетов.

Эксплуатант – юридическое или физическое лицо, имеющее воздушное судно на правах собственности, на условиях аренды или ином законном основании, использующее его для полетов и имеющее соответствующий сертификат эксплуатанта.

Эксплуатационные спецификации - неотъемлемое приложение к сертификату эксплуатанта, в которых указываются разрешения, условия и ограничения, связанные с сертификатом эксплуатанта и зависящие от условий изложенных в Руководстве по производству полетов.

ГЛАВА 1

Ответственность государства и эксплуатанта

1. Как государство эксплуатанта, так и эксплуатант несут ответственность за безопасное осуществление полетов в соответствии с Воздушным кодексом Туркменистана и положениями Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции).

2. При осуществлении международных полетов ответственность государства вытекает из принятия им международных Стандартов и Рекомендуемой Практики по безопасности аэронавигации, ссылка на которые содержится в статье 37 Конвенции о международной гражданской авиации и в Приложениях к Конвенции.

3. Эксплуатант несет ответственность за:

а) безопасное осуществление полетов;

б) выполнение требований и условий, которые приняты государством эксплуатанта.

4. На эксплуатанта возлагается ответственность за разработку и внедрение на своем предприятии Руководства по производству полетов (далее - РПП) и Руководства эксплуатанта по техническому обслуживанию (далее - РОТО), собственных эксплуатационных инструкций, необходимых для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов, воздушных перевозок и авиационных работ, содержащие установленные и принятые эксплуатантом к исполнению правила, процедуры и нормы по

организации, производству и обеспечению полетов.

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

5. На эксплуатанта возлагается ответственность по обеспечению контроля за работой авиационной техники, экипажей и органов управления полетами воздушных судов с использованием средств сбора полетной информации.

При изменении условий эксплуатации ВС эксплуатант должен до начала выполнения полетов в новых условиях уведомить и согласовать с АГАТом данные изменения и при необходимости переоформить эксплуатационные спецификации.

6. Государство осуществляет регулирование и надзор за деятельностью эксплуатантов через полномочный орган в области гражданской авиации Туркменистана (АГАТ) путем введения систем:

а) сертификации и выдачи Сертификата эксплуатанта;
б) постоянного надзора за деятельностью сертифицированных эксплуатантов и принятием соответствующих мер ограничения или прекращения деятельности эксплуатанта при несоблюдении эксплуатантом условий эксплуатации воздушных судов, а также при выявлении нарушений, влияющих на безопасность полетов.

7. Устанавливая систему сертификации эксплуатанта, выдачи сертификата эксплуатанта и инспектирования, государство получает возможность обеспечивать защиту общественных интересов (пассажиров, потребителей), а также оказывать влияние на деятельность эксплуатанта и осуществлять над ним контроль, не посягая на его самостоятельность и не снимая с него прямой ответственности за обеспечение безопасности полетов.

Факт выдачи государством сертификата эксплуатанта удостоверяет, что данный эксплуатант отвечает критериям государственных требований, в отношении уровня эксплуатации воздушных судов и государство имеет достаточные основания считать, что данный эксплуатант в состоянии обеспечивать безопасные и эффективные полеты.

Эксплуатант может осуществлять полеты, виды работ (услуг), которые указаны в Сертификате эксплуатанта и соответствуют РПП и РОТО данного эксплуатанта.

8. Подробно государственная система регулирования изложена в последующих главах настоящего Руководства.

ГЛАВА 2

Государственная система регулирования

9. Система государственного регулирования в Туркменистане в области гражданской авиации создана с учетом требований и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО), изложенных в документе Doc 8335-AN/879 путем наличия в государстве:

а) Воздушного Кодекса Туркменистана и изданных на его основании аэронавигационных правил, положений, руководств, инструкций и др., регулирующих деятельность гражданской авиации:

б) полномочного органа гражданской авиации для обеспечения выполнения этих правил в лице Государственной инспекции Туркменистана по надзору за безопасностью полетов.

ГЛАВА 3

Заявка на сертификацию

10. Целью сертификации является подтверждение того, что предоставленное государством право на определенный вид авиационной деятельности будет

реализовываться эксплуатантом в соответствии с установленными процедурами, государственными требованиями и правилами.

Устанавливается следующая последовательность процедур:

- а) заявление на сертификацию;
- б) оценка документов;
- в) эксплуатационная инспекция;
- г) принятие решения и выдача сертификата эксплуатанта;
- д) постоянный надзор и инспектирование.

11. Заявитель, подающий заявление на выдачу сертификата, обеспечивается АГАТом необходимым объемом информации о требованиях к предлагаемым им видам полетов и авиационных работ.

12. Для рассмотрения вопроса о сертификации, эксплуатант представляет необходимый минимум сведений (доказательную документацию) о том, что он обладает достаточными возможностями для всестороннего обеспечения и безопасного выполнения полетов. Перечень необходимой документации в (Приложениях № 10) форма заявления и ее содержание изложены в (Приложениях № 3) к Положению о порядке выдачи сертификата эксплуатанта в гражданской авиации Туркменистана.

13. Заявка на получение (продление) сертификата эксплуатанта и на внесение изменений в эксплуатационные спецификации включает в себя:

- а) заявление о выдаче сертификата эксплуатанта;
- б) документы согласно Приложению № 10 к Руководству;
- в) документы о запрашиваемых эксплуатационных спецификациях и о том, как будут выполняться соответствующие условия. Требуемые эксплуатационные спецификации включают запрашиваемые заявителем разрешения, условия и ограничения, относящиеся к типу или типам воздушных судов и предполагаемым видам полетов, и положены в основу эксплуатационных спецификаций, которые будут выданы вместе с сертификатом эксплуатанта. Перечень частей заявления приведен в Приложении №10 настоящего Руководства.

14. Документы, необходимые для получения сертификата эксплуатанта, представляются заявителем в АГАТ непосредственно, через средства почтовой связи или в электронной форме с уведомлением об их получении. Документы, представленные в электронной форме, подтверждаются электронной цифровой подписью заявителя.

Документы принимаются по описи (в двух экземплярах), в которой указываются наименование документов, их номера, даты подписания, количество листов. Один экземпляр описи документов незамедлительно выдается (направляется) заявителю с отметкой о дате приема документов;

15. Форма Заявления остается неизменной при первоначальном получении сертификата, продлении его действия и внесении изменений в эксплуатационные спецификации.

16. Заявление на сертификацию является основанием к рассмотрению вопроса о возможности выполнения эксплуатантом авиационных перевозок и работ. По получении заявления АГАТ уведомляет эксплуатанта о порядке рассмотрения заявки, назначает конкретное должностное лицо, которое будет отвечать за координацию всех аспектов сертификации.

17. Оценка документов проводится в течение четырнадцати рабочих дней со дня приема заявления. При оценке документов проверяется их комплектность и соответствие разрешительным требованиям условиям, предъявляемым к эксплуатанту по заявленной деятельности.

18. Для экспертизы заявления и доказательных документов представленных заявителем, ответственный специалист по сертификации организует взаимодействие между отделами АГАТа. Оформляется лист экспертной оценки доказательных документов

специалистами отделов АГАТа по направлениям деятельности. Лист экспертной оценки с доказательными документами направляется в соответствующие отделы для экспертизы. Специалист, проводивший экспертизу доказательных документов, ставит подпись и дату в листе экспертной оценки, а в случае выявления несоответствий представляет ответственному специалисту по сертификации выявленные несоответствия в письменном виде. Ответственный специалист по сертификации оформляет перечень несоответствий и сопроводительным письмом направляет их Заявителю для принятия мер по устранению несоответствий.

Для проведения сертификации АГАТу предоставляется право привлекать необходимых специалистов для осуществления экспертных оценок.

19. Все расходы по сертификации берет на себя Заявитель, направивший в АГАТ заявление на проведение сертификационных работ.

ГЛАВА 4

Оценка соответствия эксплуатанта сертификационным требованиям

§1. Предварительная оценка заявки

20. Оценка необходима для выявления любых недостатков, которые впоследствии могут вызвать серьезные трудности у заявителя и повлечь за собой дополнительные значительные финансовые затраты на оборудование, средства обеспечения полетов и подготовку авиационного персонала.

21. Анализ заявки, который осуществляется с привлечением соответствующих специалистов, должен определить ее приемлемость или несоответствие действующим требованиям, нормативным актам и правилам.

При обнаружении несоответствий заявитель принимает меры по их устранению и если он не в состоянии сделать это, его заявка отклоняется.

22. В процессе оценки заявки эксплуатанта необходимо убедиться в том, что заявитель:

а) располагает достаточными финансовыми возможностями и имеет соответствующие правовые и юридические документы;

б) определил географические регионы для нерегулярных перевозок, выбрал маршруты для регулярных перевозок;

в) обеспечивает уровень услуг, который отвечает потребностям, спросу и совместим с общественными интересами;

г) предложил вид авиaperезонок, который не противоречит двухсторонним или многосторонним соглашениям по правилам выполнения полетов, которые заключило государство эксплуатанта;

д) располагает соответствующими службами, персоналом, оборудованием, сооружениями и обеспечивает летный экипаж и технический персонал каждого типа эксплуатируемого ВС Руководствами по летной и технической эксплуатации ВС, в которых содержатся процедуры, связанные с эксплуатацией ВС в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, а также информация о системах ВС и подлежащие использованию контрольные карты;

е) разработал Руководства по наземному обслуживанию ВС, по обучению и процедурам перевозки опасных грузов, по регулированию массы и центровке ВС;

ж) располагает воздушными судами, пригодными для выполнения предлагаемых перевозок. При этом должны быть рассмотрены следующие вопросы:

- обеспечивается ли эксплуатация ВС в соответствии с требованиями по загрузке и осуществляется ли контроль;

- соответствуют ли выбранные виды полетов, воздушные трассы, аэродромы типам ВС;

- обеспечивается ли соответствующее техобслуживание, ремонт, доработки ВС в соответствии с действующими требованиями;

- оснащены ли воздушные суда соответствующими приборами и оборудованием для выполнения предлагаемых полетов;

з) 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 количества летных экипажей для выполнения предложенных полетов без нарушения продолжительности рабочего времени;

и) определил и согласовал районы, маршруты и аэродромы для авиaperевозок (авиаработ);

к) выбрал маршруты для полетов, которые оборудованы средствами навигации, связи и посадки, обеспечивающими требуемый уровень безопасности полетов;

л) внедряет Систему управления безопасностью полетов (СУБП), в рамках которой определяется политика в области безопасности полетов, организации контроля за обеспечением безопасности полетов, оценках безопасности полетов, отчетности о событиях, идентификации рисков и управлении рисками, расследовании и анализе событий, мониторинге, популяризации безопасности полетов и гарантиях безопасности полетов, имеет систему документации по безопасности полетов, предназначенную для руководства и использования своим авиационным персоналом. Разработал Руководство по СУБП, изложил круг обязанностей и ответственность руководящего состава и основного исполнительного персонала и может гарантировать, что на безопасность полетов не будут отрицательно сказываться недостатки организационной структуры и административного контроля;

м) разработал РПП и РОТО;

н) понимает степень ответственности, налагаемой в соответствии с регламентирующими требованиями, в том числе свои обязательства по соблюдению действующих руководящих документов после получения сертификата эксплуатанта;

о) обеспечивает проведение квалификационных проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов. Там, где полет выполняется по правилам полетов по приборам, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения пилотов выполнять такие правила либо назначенному им пилоту-инспектору, либо представителю государства эксплуатанта. Такие проверки осуществляются дважды в течение любого периода продолжительностью в один год;

п) заявитель (эксплуатант) разработал программу подготовки по авиационной безопасности для летного, кабинного экипажа и другого персонала занятого обеспечением, обслуживанием полетов.

23. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы весь наземный персонал, занимающийся техническим обслуживанием или обеспечением полетов, получал первоначальную и последующую подготовку с учетом порученных задач и обязанностей. Программы подготовки, утверждаются эксплуатантом, предусматривают подготовку в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека, включая координацию с другим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием, и летным экипажем.

Документы разрабатываются с учетом аспектов человеческого фактора, а их структура и содержание должна соответствовать требованиям стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

24. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы все служащие, будучи за границей, знали, что они должны соблюдать законы, правила и процедуры государств, в пределах которых выполняются полеты.

25. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы все летные экипажи были ознакомлены с законами, правилами и процедурами, которые касаются их обязанностей и которые применимы к пролетаемым районам, используемым аэродромам и соответствующим аэронавигационным средствам. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы другие члены летного экипажа были ознакомлены с такими законами, правилами и процедурами, которые касаются их соответствующих обязанностей на борту самолета.

26. Эксплуатант обеспечивает обслуживающий персонал и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна Руководством по летной эксплуатации воздушного судна (далее – РЛЭ), в котором содержатся процедуры, связанные с эксплуатацией воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях.

В Руководстве содержатся подробная информация о системах воздушного судна и подлежащие использованию контрольные карты.

27. Эксплуатант принимает и выполняет программу предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов включающую систему документации по безопасности полетов, предназначенную для руководства и использования авиационным персоналом.

28. Эксплуатант разрабатывает и внедряет программы анализа полетных данных, как элемент системы управления безопасностью полетов. Программы анализа полетных данных не служат поводом для наказания персонала.

29. Эксплуатант определяет обязанности сотрудников по обеспечению полетов/диспетчеров для исполнения ими своих функций в соответствии с утвержденным методом осуществления контроля за производством полетов и включает эти обязанности в РПП.

Эксплуатант устанавливает процедуры, по которым сотрудник по обеспечению полетов/диспетчер, допущенный к работе, обязан постоянно поддерживать уровень знаний всех эксплуатационных особенностей, которые имеют отношение к его деятельности, включая знание и навыки в области возможностей человека.

30. В ходе оценки определяется финансовое и экономическое состояние дел эксплуатанта. Эксплуатант должен иметь достаточное количество средств (бюджета), с тем, чтобы приобрести необходимое оборудование, сооружения, вспомогательные средства, нанять квалифицированных специалистов и обеспечить тем самым достаточный уровень безопасности полетов и качество обслуживания пассажиров (грузовой клиентуры). Определение финансового положения эксплуатанта основывается на изучении и оценке финансовой и статистической документации (справка о наличии средств на счете, копия справки независимого аудита по финансово-экономическому состоянию), представленной заявителем.

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

§2. Руководство по производству полетов (РПП)

32. В соответствии с принятыми Стандартами и Рекомендациями ИКАО (Приложение 6 «Эксплуатация воздушных судов» к Конвенции о международной гражданской авиации), эксплуатант (заявитель) обязан разработать и внедрить на своем предприятии Руководство по производству полетов, содержащее установленные и принятые эксплуатантом к исполнению правила, процедуры и нормы по организации, производству и обеспечению полетов для использования персоналом эксплуатанта, занимающимся вопросами производства полетов.

33. Руководство по производству полетов должно:

а) соответствовать требованиям гражданского и воздушного законодательства

Туркменистана и не противоречить законодательству любого другого государства, где будут осуществляться полеты воздушных судов эксплуатанта;

б) содержать полные и подробные описания процедур организации, производства и обеспечения полетов воздушных судов;

в) регламентировать деятельность авиационного персонала эксплуатанта.

Все инструктивные материалы РПП должны быть изложены четко, ясно и не допускать двоякого толкования.

РПП должно быть выполнено в виде, удобном для использования.

При использовании инструктивных материалов РПП в других документах эксплуатанта, содержание данных документов не должно противоречить тексту РПП.

34. РПП пересматривается и дополняется при:

а) изменении условий эксплуатации воздушных судов;

б) введении в действие АГАТом новых актов, либо внесения изменений в действующие нормативные акты, регулирующие деятельность гражданской авиации, а также при изменении стандартов в области организации производства и обеспечения полетов воздушных судов.

35. РПП, изменения и дополнения к нему должны быть утверждены (одобрены) АГАТом.

В каждом случае, когда вносятся изменения в РПП или производится его пересмотр, эксплуатант сообщает об этом всему персоналу, которому надлежит пользоваться этим руководством.

36. Эксплуатант обеспечивает АГАТ экземпляром РПП, содержащим все измененные и/или пересмотренные положения, и включает в него такой обязательный материал, какой может потребоваться государству эксплуатанта.

37. Экземпляры РПП, находящиеся в службах эксплуатанта, на борту ВС, а также выданные в распоряжение персонала эксплуатанта по производству полетов, должны быть пронумерованы и зарегистрированы.

38. Указания по разработке РПП содержится в документах ИКАО:

«Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора» (DOC 8335 -AN/879, пятое издание, 2010г);

Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации «Эксплуатация воздушных судов».

39. Структура и минимальные требования к содержанию РПП представлены в Приложении № 2 к настоящему Руководству.

§3. Руководство эксплуатанта по техническому обслуживанию (РОТО)

40. Эксплуатант обеспечивает наличие приемлемого для государства регистрации Руководства по техническому обслуживанию, которое используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и отвечает требованиям Приложение 6 «Эксплуатация воздушных судов» к Конвенции о международной гражданской авиации. При разработке этого руководства соблюдаются принципы, связанные с человеческим фактором.

41. Эксплуатант обеспечивает внесение в РОТО необходимых изменений для приведения содержащейся в нем информации в соответствие с текущими требованиями.

Экземпляры всех поправок к РОТО незамедлительно направляются всем организациям или лицам, которым было предоставлено Руководство.

42. Эксплуатант предоставляет государству эксплуатанта и государству регистрации экземпляры РОТО со всеми изменениями и/или дополнениями, а также такими обязательными материалами, какие может потребовать государство эксплуатанта или государство регистрации.

§4. Программы подготовки летного и обслуживающего персонала

43. Для удобства пользования и облегчения последующего обновления, заявитель излагает свои учебные программы в РПП. В зависимости от масштабов и сложности предполагаемых перевозок необходимые программы подготовки летного и обслуживающего персонала могут выполняться под непосредственным контролем заявителя или проводиться другими учебными центрами по контракту с заявителем или при сочетании обеих форм обучения. Ответственный инспектор должен тщательно проанализировать все этапы выполнения программ заявителя по наземной или летной подготовке. Такой анализ позволит определить соответствие предъявленным требованиям методов подготовки, курса обучения, учебных пособий и оборудования, уровней подготовки, необходимых сооружений и ведения нужной документации. Следует определить степень квалификации инструкторского состава по наземной и летной подготовке, а также произвести оценку их эффективности.

44. При оценке программы подготовки летного и обслуживающего персонала следует учитывать следующее:

а) полноту учебных планов и соответствие предъявляемым требованиям сооружений, средств, оборудования и необходимого учебного материала. Особое внимание необходимо уделять наличию утвержденных к использованию тренажеров, которые соответствуют программам летной подготовки;

б) соответствие требованиям и эффективность аудиовизуальных систем учебных пособий, в рамках которых используются слайды и/или фильмы для изучения систем ВС, аэродромных специальностей и других соответствующих дисциплин;

в) опыт, компетентность, знания и профессиональные навыки инструкторов, пилотов-инспекторов и преподавателей-методистов заявителя, которые проверяют уровень знаний и определяют подготовленность персонала.

45. При оценке масштаба, качества и эффективности программы подготовки летного и обслуживающего персонала, инспекторам необходимо проследить за процессом фактически обеспечиваемого обучения или подготовки, чтобы они могли убедиться в:

а) соблюдении Заявителем предписанного курса обучения;

б) компетентности инструкторов и пилотов-инспекторов Заявителя;

в) способности выявлять слабых или показывающих неудовлетворительные результаты учащихся и принимать в отношении этих лиц соответствующие меры;

г) принятии мер для получения необходимого учебного материала и проведения подготовки летного и обслуживающего персонала каждый раз, когда используются новые ВС и/или оборудование, либо вводятся новые или пересмотренные методы и правила летной эксплуатации ВС.

46. В ходе инспекционной проверки программы подготовки летного и обслуживающего персонала, также необходимо проверить планы Заявителя в отношении повышения квалификации пилотов и поддержания уровня их квалификации для того, чтобы убедиться в том, что:

а) проверка обучения и полученной квалификации проводится добросовестно, хорошо подготовленными и уполномоченными на законном основании сотрудниками;

б) во время летной подготовки не предписывалось выполнение какого-либо маневра, который мог бы привести к происшествию при данных летно-технических характеристиках ВС и данном уровне опыта и квалификации пилота(ов), проходящих подготовку, а также данном уровне подготовленности пилота-инспектора;

в) первоначальное и повторное обучение проводится систематически и в соответствии с учебным планом;

г) не имитируются аварийные ситуации, влияющие на летные характеристики ВС в

то время как на борту находятся пассажиры.

47. Эксплуатант разрабатывает и выполняет программу наземной и летной подготовки, которая утверждается АГАТом и гарантирует надлежащую подготовку всех членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей.

Разрабатывает и выполняет утверждаемую АГАТом программу подготовки лиц перед назначением их бортпроводниками, гарантирующую, что члены кабинного экипажа могут квалифицированно выполнять те обязанности и функции, связанные с безопасностью полетов, которые им положено выполнять в аварийной обстановке или ситуации, требующей аварийной эвакуации. Эти программы подготовки должны повторяться через определенные, установленные государством периоды и предусматривать сдачу экзаменов для определения подготовки.

48. Программы подготовки персонала заявителя по таким разделам, как первоначальное обучение, наземная подготовка, обучение на тренажере, переучивание (при переходе с одного типа ВС на другой) и так далее, утверждаются АГАТом. В случае несоответствия любого раздела программы подготовки персонала установленным нормам, ее следует вернуть заявителю, представив подробное разъяснение характера ее недостатков и необходимости принятия мер по устранению. Когда все требования, предъявленные к программе подготовки персонала полностью удовлетворены, Заявителю направляется утвержденная программа подготовки. При этом Заявителю должно быть четко указано, что любое внесение последующего изменения в утвержденную программу подготовки персонала потребует одобрения АГАТа.

§5. Техническая оценка

49. Техническая оценка эксплуатанта включает в себя общее ознакомление с процедурами, практикой и методами, подробно описанными в РПП, РЭРТО, программах подготовки кадров, программе предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов и других технических инструкциях, изданных заявителем.

Дополнительно рассматриваются следующие вопросы:

- а) организационная структура и принципы руководства деятельностью предприятия;
- б) опыт специалистов, занимающих руководящие посты в авиапредприятии;
- в) укомплектованность авиапредприятия специалистами и система их подготовки; наличие договоров с учебными заведениями ГА на подготовку персонала
- г) соглашения авиапредприятия с другими организациями на ТО ВС;
- д) договора авиапредприятия на аренду ВС (если таковые имеются) и помещений для обслуживания перевозочного процесса.

50. В ходе оценки АГАТ должен:

- а) получить информацию об объеме предлагаемых воздушных перевозок, типах ВС, организационной структуре, методах управления и руководства, правах и обязанностях специалистов, занимающих ключевые позиции в организации;
- б) проинформировать представителей заявителя о порядке и процедурах, требованиях и положениях сертификации авиатранспортной деятельности;
- в) определить, изучены ли в авиапредприятии правила и руководства по организации летной работы, авиаперевозок, техобслуживанию ВС и обучению личного состава и другие нормативные документы, регламентирующие деятельность гражданской авиации и, если необходимо, определить, разработаны ли в авиапредприятии необходимые документы для его деятельности в соответствии с нормативными документами ГА;
- г) провести оценку программ подготовки и тренировки летного состава на соответствие их действующим требованиям и положениям по обучению специалистов ГА;
- д) провести обсуждение предложенной эксплуатантом системы и программы техобслуживания и инспекции технического состояния ВС и другого оборудования, а также

служб, обеспечивающих полеты;

е) обсудить предложенную эксплуатантом систему ведения производственно-технической документации, личных дел авиаспециалистов и др.;

ж) выяснить, какие доказательные (технические) полеты должен выполнить заявитель, и в каких случаях;

з) разъяснить эксплуатанту, какой сертификат может быть ему выдан, и какие при этом могут быть установлены ограничения;

и) сообщить или направить эксплуатанту письменное уведомление с перечнем несоответствий и рекомендаций, которые были обнаружены в ходе оценки.

51. На основании результатов рассмотрения заявки на сертификацию эксплуатанта и комплекта доказательной документации, специалистами АГАТа делаются выводы о:

а) достаточности и качестве представленных материалов;

б) необходимости и сроках доработки материалов;

в) возможности проведения эксплуатационной инспекции Заявителя.

52. Результатами экспертизы необходимой документации и основных данных заявки при получении сертификата эксплуатанта, продлении его срока действия или внесении изменений в условия эксплуатации, связанных с освоением нового типа воздушных судов являются:

а) заключение о соответствии представленной документации сертификационным требованиям;

б) решение о проведении инспекционной проверки Заявителя;

в) отказ в выдаче сертификата эксплуатанта.

ГЛАВА 5

Эксплуатационная инспекция, предшествующая сертификации

§1. Общие положения

53. До окончательного решения о выдаче сертификата Заявителю, АГАТ проводит подробную оценку эксплуатационных возможностей заявителя. В ходе этой оценки эксплуатант должен подтвердить соответствие оборудования, наземных средств, установленных эксплуатационных правил и процедур, уровень подготовки авиаспециалистов заявленному объему авиаперевозок по выбранным маршрутам (регионам).

54. Сертификационная проверка для определения соответствия заявителя разрешительным требованиям и условиям на месте его нахождения и базирования ВС проводится комиссией, назначенной приказом начальника АГАТа, в котором указываются состав комиссии, программа и сроки проведения проверки. Приказ начальника АГАТа о сертификационной проверке доводится до членов комиссии и руководства эксплуатанта. В состав комиссии АГАТ могут быть привлечены для проверки по направлениям специалисты (эксперты) других предприятий по согласованию с руководителями этих предприятий, если таковых не будет в АГАТ. Процедура проводится в течение шести рабочих дней после оценки документов и назначения комиссии;

55. Эксплуатационная проверка эксплуатанта охватывает все аспекты его деятельности. В данном Руководстве основное внимание уделяется вопросам обеспечения безопасности полетов. Эксплуатационная инспекция проводится на месте базирования инспекторами всех необходимых отделов АГАТ по заявлению по направлениям:

а) организация и управление производством;

б) финансовое состояние эксплуатанта;

в) производственная база;

г) состояние безопасности полетов, внедрение СУБП;

д) организация летной работы;

е) инженерно-авиационное обеспечение полетов;

- ж) обработка и анализ полетной информации;
- и) организация перевозок и/или авиационных работ;
- к) аэронавигационное(штурманское) обеспечение полетов;
- л) авиационная безопасность;
- м) поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов;
- н) медицинское обеспечение.

56. Типовые формы отчетов (перечень вопросов) оценки соответствия эксплуатанта сертификационным требованиям представлены в Приложении № 4.

57. Исходя из представленной Заявителем организационной структуры, АГАТ формирует состав комиссии, издается соответствующий приказ, который доводится до сведения Заявителя и членов комиссии.

58. Председатель комиссии составляет План работы комиссии по сертификации. Заявитель формирует рабочую группу (по направлениям) для координации и решения вопросов в процессе эксплуатационной инспекции. План работы представлен в Приложении № 6.

59. До начала эксплуатационной инспекции члены комиссии должны быть ознакомлены с материалами Заявки на сертификацию и доказательной документацией по своим направлениям проверки.

60. Эксплуатационная инспекция осуществляется в следующей последовательности:

а) постановочное совещание, на котором члены комиссии знакомятся с руководителями и уполномоченными представителями Заявителя по сопровождению работы членов комиссии, доводится схема и рабочий график работ, распределение обязанностей внутри комиссии;

б) получение от Заявителя изменений и дополнений к доказательной документации, подготовленных в соответствии с замечаниями и ознакомление с ними членов комиссии;

в) рабочие совещания по мере возникновения организационных и методических вопросов, требующих совместного решения;

г) заключительное совещание, на котором доводятся основные итоги проверки и, при необходимости обсуждаются пути устранения выявленных несоответствий;

д) оформление отчетов экспертов и формирование проекта Комплексного заключения инспекционной проверки;

е) проведение итогового совещания членов комиссии по результатам проверки, обсуждение и подписание Комплексного заключения.

61. Заявитель должен обеспечить необходимые условия для проведения эксплуатационной инспекции. При создании Заявителем препятствий проведению инспекционной проверки АГАТ принимает решение о прекращении сертификационных работ, с уведомлением об этом Заявителя.

Ниже проводится описание контролируемых при эксплуатационной инспекции характеристик (направлений проверки) Заявителя, конкретизирующие соответствующие пункты отчета проверки.

§2. Организационная структура и управление

62. Минимальные требования к организационной структуре эксплуатанта, организации производства и обеспечения полетов определяются действующими нормативно правовыми актами в области регулирования деятельности гражданской авиации Туркменистана.

В соответствии с этими требованиями устанавливаются:

а) перечень задач (функций), которые выполняются службами, подразделениями и отделами, входящими в штатную структуру эксплуатанта;

б) перечень задач (функций), которые могут выполняться по договорам со сторонними организациями;

в) требования к основным документам эксплуатанта, содержащим сведения об установленных эксплуатантом правилах, процедурах и нормах по организации, производству и обеспечению полетов.

63. Минимальный обязательный перечень подразделений и служб, необходимых для нормального функционирования эксплуатанта, включает в себя:

а) летную службу;

б) инженерно-авиационную службу;

в) производственно-диспетчерскую службу по организации, планированию и контролю за обеспечением и выполнением полетов (диспетчер);

г) инспекцию по безопасности полетов или заместителя руководителя эксплуатанта (советник) по безопасности полетов;

д) службу авиационной безопасности или заместителя руководителя эксплуатанта по авиационной безопасности;

е) службу организации воздушных перевозок и /или авиационных работ или соответствующим образом подготовленного сотрудника, ответственного за организацию воздушных перевозок и /или авиационных работ;

ж) службу бортпроводников (для перевозок пассажиров);

з) медицинское подразделение или врача, ответственного за организацию медицинского обеспечения полетов;

и) службы поискового, аварийно-спасательного обеспечения полетов, для эксплуатантов в структуре которых имеются аэропорты (аэродромы) или соответствующим образом подготовленного сотрудника ответственного за организацию поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов, для эксплуатантов у которых отсутствуют аэропорты (аэродромы);

к) службу аэронавигационного обеспечения или соответствующим образом подготовленного сотрудника, ответственного за организацию аэронавигационного обеспечения.

Допускается обеспечение мер авиационной безопасности на договорной основе при наличии в штате эксплуатанта руководителя службы по авиационной безопасности.

Допускается организация медицинского обеспечения на договорной основе при наличии в штате эксплуатанта врача, осуществляющего контроль соблюдения медицинского обеспечения полетов и санитарно-эпидемиологических требований на воздушном транспорте.

Допускается организация инженерно-авиационного обеспечения на договорной основе при наличии в штате эксплуатанта руководителя (или группы специалистов), осуществляющего контроль соблюдения инженерно-авиационного обеспечения полетов в соответствии с установленными требованиями, обеспечивающего взаимодействие с договорными организациями и отвечающего за политику эксплуатанта по вопросам поддержания летной годности воздушных судов эксплуатанта.

Для эксплуатантов, использующих воздушные суда исключительно для выполнения авиационных работ, наличие службы организации перевозок не обязательно.

Для эксплуатантов, использующих воздушные суда для выполнения авиационных работ и грузовых перевозок, наличие службы бортпроводников не обязательно.

64. Эксплуатант организует выполнение собственными функциональными подразделениями или на основании договоров со сторонними организациями следующих видов обеспечения полетов:

а) ТО и ремонт авиационной техники;

б) обработку и анализ полетной информации;

в) обеспечение организации перевозок;

г) медицинское обеспечение полетов и прохождение медицинского

освидетельствования;

- д) организация воздушного движения;
- е) штурманское и аэронавигационное обеспечение;
- ж) услуги по обеспечению полетов службами аэропортов, включая:
- з) обеспечение авиационной безопасности;
- и) обеспечение стоянки (парковки) воздушных судов;
- к) обеспечение посадки и взлета;
- л) обслуживание пассажиров и грузов;
- м) поисковое и аварийно-спасательное обеспечение;
- н) аэронавигационное обеспечение;
- о) метеорологическое обеспечение;
- п) обеспечение горюче-смазочными материалами;
- р) обеспечение бортовым питанием.

65. Должностные лица эксплуатанта, относящиеся к авиационному персоналу, должны соответствовать квалификационным требованиям, установленным в гражданской авиации и иметь специальную подготовку, подтвержденную соответствующими документами.

Руководитель эксплуатанта по организации летной работы отвечает за состояние организации летной работы.

Руководитель эксплуатанта по безопасности полетов отвечает за безопасность полетов, внедрение СУБП и обеспечение качества полетов.

Руководитель эксплуатанта по инженерно-авиационному обеспечению отвечает за организацию ТОиР, поддержание летной годности ВС эксплуатанта.

Обязанности, права и ответственность лиц руководящего состава и командно-летного состава определяются соответствующими должностными инструкциями, основные положения которых являются составной частью РПП и РОТО.

66. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы весь персонал, занимающийся производством полетов, был правильно проинструктирован относительно своих конкретных обязанностей и ответственности, а также относительно связи таких обязанностей с производством полетов в целом. Это достигается путем разработки РПП и должностных инструкций для авиационного персонала.

67. Прием летного состава и бортпроводников на работу по совместительству осуществляется в соответствии с условиями Соглашения о порядке организации работы летного состава (бортпроводников) по совместительству в авиапредприятиях-участниках Соглашения.

В Соглашении определяются:

- а) нормы полетного и рабочего времени и порядок контроля их соблюдения участниками Соглашения;
- б) порядок ведения документации на летный состав;
- в) порядок прохождения подготовки и контроль допусков;
- г) порядок медицинского освидетельствования и другие вопросы, касающиеся организации летной работы.

Соглашение должно быть согласовано с АГАТом.

§3. Инспекция производственной базы

68. Инспекционная проверка базовых объектов должна проводиться в центральном офисе и на основной базе производства полетов эксплуатанта, а также других объектах структурных подразделений эксплуатанта, непосредственно связанных с производством и обеспечением полетов, обслуживанием воздушных судов.

69. В ходе инспекции производственной базы определяется оснащенность зданий и

сооружений на каждом базовом аэродроме надлежащими средствами и оборудованием, а также их пригодности своему назначению. Эта инспекция предполагает проверку ангаров, мастерских для технического обслуживания и ремонта, помещений для административного и эксплуатационного персонала, мест обслуживания пассажиров и помещений для хранения и обработки багажа, почты и грузов.

70. До проведения инспекции базовых объектов инспекторы должны изучить инструкции эксплуатанта, включая РПП, РОТО и по подготовке персонала. Необходимо известить руководство эксплуатанта о дате начала проведения инспекции, представить инспекторский состав и разъяснить план проведения инспекции.

71. В ходе проведения инспекционной проверки оценке и анализу подлежат:

- а) организационная структура эксплуатанта;
- б) финансово-экономическое состояние эксплуатанта (по представленным справкам о наличии средств на счету эксплуатанта и независимого аудита по проверке финансовой деятельности эксплуатанта);
- в) укомплектованность штатных подразделений и соответствие квалификационным требованиям руководящего, командно-летного состава и авиационного персонала эксплуатанта, непосредственно связанного с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности; наличие договоров с учебными заведениями на переучивание;
- г) основные документы, содержащие сведения об установленных и принятых к исполнению эксплуатантом правилах, процедурах и нормах по производству и обеспечению полетов, обслуживанию воздушных судов, программах подготовки персонала (РПП и РОТО, программы подготовки и др.);
- д) ведение делопроизводства;
- е) состояние зданий, сооружений, ангаров, прочих рабочих и административных помещений и их оборудования;
- ж) состояние и документация воздушных судов;
- з) организация технического обслуживания воздушных судов;
- и) организация летной работы;
- к) организация обеспечения полетов;
- л) внедрение СУБП;
- м) организация обеспечения авиационной безопасности;
- н) организация охраны труда;
- о) документация по страхованию.

72. Инспектор (председатель комиссии по проверке) информирует инспектируемого эксплуатанта обо всех выявленных в ходе проведения инспекционного контроля нарушениях и принятых им решениях.

§4. Проверка ведения документации

73. Инспектированию подлежит следующая документация:

- а) личные дела членов летного экипажа, бортпроводников и персонала по обеспечению полетов / диспетчеров;
- б) документация учета полетного и служебного времени экипажа;
- в) эксплуатационная и полетная документация, которая включает в себя:
- г) рабочие планы полетов;
- д) документация руководства полетами;
- е) расчет топлива;
- ж) загрузка воздушного судна;
- з) перевозка опасных грузов.
- и) учетная документация технического обслуживания.

§5. Инспекция средств и оборудования представительств эксплуатанта (при аэропортах)

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

75. Эксплуатант должен обеспечить персонал представительств в аэропортах и наземный обслуживающий персонал соответствующими РПП и РОТО, руководством по подготовке персонала и другими руководящими документами.

76. В ходе такой инспекции следует ознакомиться с установленными эксплуатантом методами эксплуатации аэродрома и относящихся к нему средств и оборудования в нормальных и аварийных условиях.

§6. Инспекция на перроне

77. Инспекция на перроне проводится для общей оценки эксплуатации воздушных судов в реальных условиях, эффективности используемых методов и процедур технической эксплуатации воздушных судов и компетенции обслуживающего персонала.

78. Инспекционные проверки на перроне проводятся в пунктах отправления, прибытия, а также в промежуточных аэропортах на маршруте.

79. Инспекционные проверки на перроне могут проводиться без предварительного уведомления эксплуатанта и представляют собой выборочный контроль наличия на борту воздушных судов и у членов экипажа необходимой документации, контроль состояния воздушных судов и процедур их наземного обслуживания (полнота и качество выполнения технического обслуживания воздушных судов, загрузки, заправки, расчета массы и центровки и так далее).

§7. Инспекция на маршрутах (в полёте)

80. Основной целью проведения инспекции на маршрутах является оценка соответствия эксплуатанта требованиям Законов и нормативов государства в области гражданской авиации, пригодности правил, установленных самим эксплуатантом, практики руководства и обеспечения полетов, используемых средств и оборудования, способности служб и летных экипажей обеспечить надлежащий уровень безопасности полетов.

81. Данный вид инспекции предоставляет инспектору возможность наблюдать за действиями в кабине экипажа и пассажирском салоне в ходе выполнения рейсовых полетов, оценить общую компетентность летного экипажа и обслуживающего персонала.

Оценке также подлежит полнота и четкость выполнения членами экипажа эксплуатационных нормативов и правил, содержащихся в РПП авиакомпании.

82. Инспектор перед проведением инспекции на маршруте должен ознакомиться с РПП эксплуатанта, процедурами и инструкциями, утвержденными эксплуатантом,

маршрутом полета.

83. На данный вид инспекции обычно назначаются инспекторы летной эксплуатации, имеющие допуск и квалификацию применительно к типу ВС.

84. Инспекция на маршруте планируется заранее. Эксплуатант информируется о назначенной инспекции, маршруте полета. Инспектору не рекомендуется совмещать другие виды инспекций, квалификационные проверки членов летного экипажа с инспекцией на маршруте.

85. Инспекция на маршруте должна включать в себя в основном те же аспекты, что и инспекция летной эксплуатации в ходе процесса сертификации эксплуатанта.

86. Все проверки на маршруте проводятся инспектором, таким образом, чтобы это не привело к вмешательству в действия экипажа, снижению его бдительности в полёте, созданию нервозной обстановки.

87. По завершению инспекции на маршруте (рейсе) инспектор должен обсудить с членами летного экипажа и обслуживающего персонала результаты инспекции и заполнить протокол.

88. В случае выявления серьезных недостатков в организации и выполнении полета копия протокола предоставляется командиру ВС.

§8. Инспекция летной эксплуатации

89. Программа инспекции, предшествующей сертификации эксплуатантов, предусматривает проведение проверки летной эксплуатации ВС персоналом авиакомпании при выполнении полета.

Инспектор должен оценить способность эксплуатанта выполнять полеты в соответствии с Заявлением и правилами полетов, утвержденными АГАТом.

90. Инспекционный полет выполняется без пассажиров с минимальным количеством инспекторов на борту ВС.

91. Эксплуатант планирует выполнение инспекции летной эксплуатации и согласовывает с АГАТом цель, задачи, процедуры и даты предстоящих проверочных полетов.

Общие задачи проверочных полетов в рамках программы сертификационной инспекции включают в себя оценку эффективности и надежности:

а) изложенного в РПП порядка действия в полёте и его соблюдение персоналом авиакомпаний;

б) средств и оборудования, предоставленных летному экипажу для безопасного выполнения полета в соответствии с РПП и правилами полетов в Туркменистане;

в) работы службы руководства полетами эксплуатанта, взаимодействия с органами ОВД;

г) обеспечения полетов ВС и помощи летному экипажу в выполнении им своих обязанностей на аэродромах, заявленных эксплуатантом и используемых на маршрутах.

§9. Предполетная инспекция

92. Предполетный порядок действий летного экипажа и служб, обеспечивающих полеты ВС, проверяются на соответствие РПП авиакомпании, процедур изложенных в РЛЭ ВС. Как минимум такие действия и процедуры должны предусматривать следующее:

а) метеорологическое обеспечение полетов ВС, включая инструктаж летного экипажа;

б) аэронавигационное обеспечение и проведение брифинга летному экипажу;

в) составление и утверждение плана полета (FPL);

г) планирование полета, предоставление экипажу утвержденного плана полета ОВД (FPL);

д) расчет потребного количества топлива, массы и центровки ВС, возможной коммерческой загрузки;

е) меры и действия принимаемые командиром ВС, чтобы убедиться в летной годности ВС путем проверки:

наличия на борту ВС комплекта судовой документации в соответствии с РПП авиакомпании;

наличия достаточного количества топлива и масла и соответствие их применяемым типам, оговоренным в РЛЭ ВС;

правильности расчета критических скоростей, соблюдения ограничений по взлетной массе и летно-техническим характеристикам, градиента набора высоты, запаса высоты над препятствиями;

наличия информации об опасных грузах;

наличия на борту ВС необходимых сборников аэронавигационной информации и наличия в них последних изменений и добавлений;

наличия, требуемой РПП авиакомпании, полетной документации, которая правильно подготовлена и должным образом подписана;

ж) выполнение:

- внешнего осмотра и подготовки ВС и оборудования к полету летным экипажем;

- инструктажа бортпроводников командиром ВС по действиям в аварийных

ситуациях;

- осмотра и подготовки салона ВС бортпроводниками, инструктажа для пассажиров о размещении и использовании аварийно-спасательного оборудования, действий в аварийных ситуациях;

- подготовки к запуску двигателей, координации и связи с наземным персоналом в процессе запуска;

- инструктажа КВС летного экипажа перед взлетом на случай аварийной ситуации на взлете.

§10. Инспекция в полете

93. Перед взлетом инспектору необходимо обратить особое внимание на:

а) правильность приема, понимание диспетчерских разрешений;

б) выдерживание схемы руления;

в) выполнение летным экипажем технологических процедур в соответствии с РЛЭ ВС;

г) выполнение карты контрольных проверок;

д) использование привязных ремней.

94. В ходе полета инспектору необходимо убедиться в:

а) выполнении правил полетов, РПП авиакомпании;

б) знании членами экипажа ограничений по эксплуатации ВС, порядка действий при возникновении аварийных ситуаций в полёте, работы систем и оборудования ВС как в нормальной эксплуатации, так при различных отказах;

в) дисциплинированности экипажа, эффективности порядка действий экипажа на различных этапах полета;

г) соответствии требованиям знаний и использования членами экипажа перечня минимального оборудования (MEL) и перечня отклонения конфигурации ВС (CDL);

д) знании маршрутов и аэродромов, порядка вылета и прилета при чрезвычайных обстоятельствах;

е) соблюдении правил УВД, ведении радиосвязи «Воздух-Земля», выполнении диспетчерских указаний и разрешений, передаче сообщений об опасных метеоусловиях в полёте;

ж) правильном использовании в полёте аэронавигационной информации, сборников, маршрутных карт, схем выхода и захода на посадку;

з) достаточности запаса кислорода на борту ВС с учетом заявленных маршрутов и оговоренных в РПП минимальных высот;

и) профессиональной подготовке пилотов в отношении управления ВС на различных этапах полета, как в автоматическом, так и в «ручном» режимах.

Примечание: Все упомянутые выше проверки должны осуществляться таким образом, чтобы исключить возможность создания нервной обстановки, не мешать членам экипажа выполнять свои обязанности. В отношении вопросов, касающихся знаний членов летного экипажа, инспектору рекомендуется проводить опрос после завершения полета.

§11. Послеполетная инспекция

95. При осуществлении послеполетной инспекции необходимо обратить внимание на:

а) использование соответствующей послеполетной карты контрольных проверок;

б) взаимодействие летного экипажа с наземным персоналом, ответственным за обслуживание ВС;

в) заполнение бортового журнала ВС;

г) составление соответствующих отчетов об инцидентах, наблюдении опасных метеоявлений, любых других необычных явлениях, оказывающих влияние на выполнение полета;

д) проведение командиром ВС послеполетного разбора с членами экипажа;

е) послеполетный осмотр ВС членами экипажа в соответствии с РЛЭ ВС, РПП авиакомпания;

ж) осуществление мероприятий направленных на оказание помощи экипажу в подготовке к следующему этапу полета, если посадка является промежуточной.

§12. Инспекция работы бортпроводников

96. В ходе инспекции в полёте инспектору следует проконтролировать наличие и выполнение утвержденного АГАТом Руководства для бортпроводников, выполнение правил и процедур бортпроводниками в соответствии с РПП авиакомпании, РЛЭ ВС, уделив при этом особое внимание в отношении таких вопросов как:

- проведение инструктажа бригадиром бортпроводников бригаде и взаимодействие с КВС во время полета;

- размещение ручного багажа пассажиров и багажа экипажа в салоне ВС; содержание и полнота информации для пассажиров о порядке действий в аварийной ситуации;

указание и контроль в отношении правильного и своевременного использования привязных ремней, приведения спинок кресел в вертикальное положение.

97. В ходе инспекции инспектору следует убедиться в знании бортпроводниками местонахождении порядка использования различных типов аварийно-спасательного оборудования, медицинских комплектов, кислородного оборудования, конкретных обязанностей во время таких аварийных ситуациях как аварийная эвакуация, посадка на воду и так далее (проверка знаний рекомендуется после завершения полета).

Обсуждение таких вопросов с бортпроводниками дает возможность инспектору оценить эффективность их теоретической и практической подготовки.

Навыки и практическая работа в полёте бортпроводников оценивается по эффективности выполнения ими своих функций в части обеспечения соблюдения пассажирами требований и указаний бортпроводников.

§13. Инспекция работы бортоператоров

98. Инспекция работы бортоператоров в полёте включает в себя три этапа: действия бортоператоров перед вылетом ВС, в полёте и после полета.

В процессе инспекции контролируется соответствие выполнения бортоператорами правил и процедур изложенных в РПП авиакомпании и РЛЭ ВС данного типа:

- предполетной подготовки ВС;
- эксплуатации гидравлических и электрических систем ВС;
- работы с бортовыми средствами механизации, погрузочно-разгрузочным оборудованием;
- порядка действий в нормальных, особых условиях полета и особых случаях в полёте.

99. В ходе инспекции проверяется умение бортоператоров:

- а) принимать и осуществлять погрузку, размещение, с учетом центровки крепление и швартовку груза на борту ВС, а также его выгрузку из ВС;
- б) работать с перевозочной документацией;
- в) обеспечивать летный экипаж ВС питанием в полёте, согласно технологии работы;
- г) инициативно, квалифицированно и четко взаимодействовать с другими членами экипажа.

§14. Недостатки, обнаруженные при инспекции

100. Все несоответствия правилам и процедурам, неудовлетворительные условия, выявленные в ходе инспекции, инспектор немедленно доводит до Заявителя и руководства АГАТа.

101. Эксплуатанту (Заявителю) предоставляется возможность устранить выявленные недостатки до начала коммерческих полетов и представить в АГАТ доклад о выполненных работах.

ГЛАВА 6

Инженерно-авиационное обеспечение полетов

§1. Общие требования

102. Эксплуатант, на каждом эксплуатируемом ВС, в соответствии с принятыми нормативными актами и процедурами обеспечивает выполнение следующих требований:

- а) поддержание и обеспечение пригодности ВС для выполнения полета и исправности установленного на нем эксплуатационного и аварийного оборудования;
- в) наличие действительного стандартного сертификата лётной годности ВС;
- г) соответствие выполняемых на ВС модификаций и ремонтов требованиям к лётной годности, принятым в гражданской авиации Туркменистана;

103. Эксплуатант обеспечивает выполнение ТОиР своих ВС в соответствии с утвержденными АГАТом программами технического обслуживания.

104. Эксплуатант обеспечивает выполнение ТОиР эксплуатируемых ВС либо собственной Организацией по ТО ВС (структурным подразделением) либо сторонней Организацией по ТО ВС в соответствии с заключенными с ней административными соглашениями (договорами).

105. Собственная либо сторонняя Организация по ТО ВС, выполняющие ТО ВС эксплуатанта, в обязательном порядке подлежат сертификации (утверждению) АГАТом в соответствии с этапами и процедурами, изложенными в Положении о порядке выдачи

сертификата Организации по техническому обслуживанию ВС.

106. Подробные сведения об организационной структуре эксплуатанта собственной Организации по ТО ВС, её производственная деятельность, система качества, политика в области обеспечения безопасности полетов, обязанности и ответственность подразделений и отдельных лиц должны быть четко определены и изложены в РОТО и в Руководстве по деятельности организации по ТО ВС собственной Организации по ТО.

107. В случае если ТО ВС не выполнено и соответствующее свидетельство о допуске к эксплуатации не оформлено утвержденной Организацией по ТО ВС эксплуатация ВС не допускается.

108. В случае заключения договора между эксплуатантом и сторонней Организацией по ТО ВС, сертифицированной (утвержденной) АГАТом, обязанности и ответственность эксплуатанта и Организации по ТО ВС по соответствующим направлениям поддержания лётной годности ВС должны быть четко прописаны в РОТО и договоре с Организацией по ТО ВС.

109. Эксплуатант обеспечивает лётную годность и поддержание лётной годности эксплуатируемых ВС в соответствии с требованиями Руководства по сохранению лётной годности при технической эксплуатации ВС.

§2. Порядок заключения договоров на техническое обслуживание ВС между эксплуатантом и сторонней Организацией по ТО ВС

110. Эксплуатант может передавать выполнение всех работ по техническому обслуживанию или их часть одной или нескольким сторонним утвержденным АГАТом Организациям по ТО ВС на договорной основе.

При этом с эксплуатанта не снимается ответственность за исправность и поддержание лётной годности ВС.

111. Договор между эксплуатантом и сторонней Организацией по ТО ВС должен содержать следующую информацию:

а) перечень работ и функций, передаваемых сторонней Организации по ТО ВС; порядок представления отчетности сторонней Организации по ТО ВС о выполнении своих обязательств;

б) распределение ответственности между эксплуатантом и сторонней Организацией по ТО ВС за исправность и поддержание лётной годности ВС в пределах договорных обязательств;

в) порядок взаимодействия эксплуатанта со сторонней Организацией по ТО ВС должен быть отражен во внутренних документах эксплуатанта (руководствах, положениях, инструкциях), с указанием ответственных лиц, схемы взаимодействия, видов, формы и периодичности отчетности.

112. Эксплуатант несет ответственность за полноту выполнения требований настоящего Руководства с учетом имеющихся договоров со сторонними Организациями по ТО ВС и должен иметь документы, подтверждающие его исполнение (отчеты сторонней Организации с соблюдением их периодичности).

§3. Обработка и анализ полетной информации

113. Обработка и анализ полетной информации может осуществляться соответствующим подразделением эксплуатанта или одобренными АГАТом сторонними организациями в соответствии с заключенными договорами.

114. Обработка и анализ полетной информации по ВС зарубежной регистрации осуществляются в соответствии с правилами, действующими в гражданской авиации Туркменистана.

115. При выполнении обработки и анализа полетной информации сторонней организацией в РОТО должен быть определен порядок и процедуры взаимодействия

соответствующих служб эксплуатанта с организацией, выполняющей указанные работы.

116. При выполнении международных полётов и авиационных работ за рубежом эксплуатант должен обеспечить в аэропорту временного базирования наличие аттестованного персонала и специального оборудования для расшифровки и анализа записей бортовых средств сбора полетной информации.

ГЛАВА 7

Принятие решения по заявке и сертификации

§1. Комплексное заключение по результатам инспекции.

117. Все выявленные в ходе эксплуатационной инспекции несоответствия оформляются членами комиссии в виде отчетов (Приложение № 4 к настоящему Руководству).

123. Несоответствия классифицируются двумя категориями:

а) препятствующие выдаче (продлению срока действия) Сертификата, которые влекут за собой нарушения, влияющих на безопасность полётов и авиационную безопасность и которые Заявитель обязан устранить в период проведения эксплуатационной инспекции или в кратчайшие сроки до выдачи Сертификата - Категория 1;

б) не препятствующие выдаче (продлению срока действия) Сертификата, которые не влекут за собой нарушений в обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности на ближайший период, но требующие устранения в согласованные с АГАТом сроки - Категория 2;

Для принятия решения о выдаче (продлении срока действия) Сертификата эксплуатанта Заявителю необходимо представить в АГАТ:

отчет об устранении несоответствий по Категории 1, утвержденный руководителем предприятия - заявителя;

план мероприятий по устранению несоответствий по Категории 2, утвержденный Руководителем предприятия – заявителя, в согласованные с АГАТом.

124. По результатам эксплуатационной инспекции председателем комиссии оформляется Комплексное заключение, которое подписывается членами комиссии и утверждается руководителем АГАТа. При положительном решении Комплексного заключения АГАТ оформляет сертификат эксплуатанта и эксплуатационные спецификации.

125. Результатом экспертизы необходимой документации и основных данных заявки на внесение изменений в условия эксплуатации, не связанных с освоением нового типа воздушного судна и не требующих проведения инспекционной проверки заявителя, является переоформление, при необходимости, соответствующих эксплуатационных спецификаций. Образец оформления Комплексного заключения приведен в Приложении № 7.

126. Заявителю может быть отказано в выдаче сертификата эксплуатанта в случаях: представления заявителем документов, необходимых для выдачи сертификата эксплуатанта, не в полном объеме;

- наличие в документах, представленных заявителем, недостоверных или искаженных сведений;

- несоответствия заявителя разрешительным требованиям и условиям;

- наличие обоснованного отрицательного заключения по результатам сертификационной проверки заявителя.

Отказ в выдаче сертификата эксплуатанта по иным основаниям, в том числе по мотивам нецелесообразности, не допускается.

127. В случае принятия решения об отказе в выдаче сертификата, заявителю направляется (вручается) уведомление об отказе в письменной форме с указанием причин отказа, конкретных норм законодательства и срока в течение которого заявитель, устранив указанные причины, может представить документы для повторного рассмотрения. Срок в течение которого заявитель вправе устранить причины отказа и представить документы для повторного рассмотрения, не может быть менее десяти рабочих дней со дня получения письменного уведомления об отказе в выдаче сертификата эксплуатанта.

128. В случае устранения Заявителем причин, послуживших основанием для отказа в выдаче сертификата эксплуатанта в установленный срок, повторное рассмотрение документов, выдача сертификата эксплуатанта или отказ в его выдаче осуществляются АГАТом в срок, не превышающий десяти рабочих дней со дня получения заявления об устранении причин отказа и соответствующих документов, удостоверяющих устранение причин отказа.

129. При невозможности устранения несоответствий сертификационным требованиям процесс сертификации прекращается с оформлением отрицательного заключения по документации. Для возобновления процесса сертификации необходимо повторное представление заявки на общих основаниях.

§2. Эксплуатационные спецификации

130. Эксплуатационные спецификации являются неотъемлемым приложением к Сертификату эксплуатанта, в которых указываются разрешения, условия и ограничения, связанные с сертификатом эксплуатанта и зависящие от условий, изложенных в РПП. В соответствии с решением о сертификации (при первоначальной выдаче, продлении срока действия сертификата, внесении изменений в условия эксплуатации), оформляются АГАТом. Формы эксплуатационных спецификаций представлены в Приложении № 1 к Руководству.

131. Эксплуатационные спецификации оформляются АГАТом в соответствии с решением о сертификации (при первоначальной выдаче, продлении срока действия Сертификата, внесении изменений в условия эксплуатации).

132. Каждый лист эксплуатационных спецификаций подписывается заместителем руководителя АГАТа или должностными лицами, имеющими право подписи на основании соответствующего распоряжения руководителя АГАТа.

На каждом листе эксплуатационных спецификаций указывается дата вступления в силу.

Эксплуатационные спецификации в обязательном порядке пересматриваются и переоформляются как при продлении срока действия Сертификата эксплуатанта, так и при изменении условий эксплуатации воздушных судов.

133. Подлинные экземпляры эксплуатационных спецификаций хранятся у эксплуатанта, заверенные копии в АГАТе. Копии эксплуатационных спецификаций, являющиеся судовыми документами, на основании оригиналов заверяются эксплуатантом.

134. При продлении срока действия Сертификата эксплуатанта экземпляры эксплуатационных спецификаций полностью обновляются.

135. При внесении изменений в эксплуатационные спецификации, оформляются только те части эксплуатационных спецификаций, в которые вносятся изменения.

§3. Оформление сертификата

136. Сертификат эксплуатанта оформляется на государственном, русском и английском языках по форме Приложения № 1 к Руководству.

137. Подлинный экземпляр сертификата эксплуатанта подписывается руководителем АГАТа и выдается эксплуатанту. Копия сертификата хранится в АГАТе.

138. Копия сертификата эксплуатанта, являющаяся судовым документом, заверяется на основании оригиналов эксплуатантом.

139. Сертификат эксплуатанта выдается сроком на три года.

По истечении указанного срока действия сертификата он подлежит возврату в АГАТ.

140. Продление срока действия сертификата эксплуатанта оформляется выдачей нового экземпляра сертификата в соответствии с процедурами первоначальной сертификации.

§4. Дело эксплуатанта

141. Дело эксплуатанта включает в себя следующие документы: копии действующего Сертификата и эксплуатационных спецификаций;

- копии комплексного заключения, отчетов и перечней несоответствий по результатам сертификации;

- необходимую доказательную документацию, в том числе РПП, РОТО;

- отчеты, планы мероприятий об устранении несоответствий выявленных в процессе сертификации и при инспектировании эксплуатанта.

142. Дело эксплуатанта оформляется в двух экземплярах, контрольный экземпляр хранится у эксплуатанта - держателя сертификата, рабочий экземпляр - в АГАТе.

143. Эксплуатант отвечает за надлежащее ведение и хранение экземпляра Дела и своевременное представление изменений в АГАТ.

ГЛАВА 8

Постоянный надзор за деятельностью сертифицированных эксплуатантов

§1. Общие положения

144. Постоянный надзор со стороны государства за полетами, осуществляемыми владельцем сертификата эксплуатанта, является неотъемлемой частью системы сертификации и важным элементом ответственности государства за соблюдение требуемых эксплуатационных стандартов в целях обеспечения для населения безопасных и надежных коммерческих авиатранспортных перевозок.

145. АГАТ наделен полномочиями и ответственностью за проведение инспекций, выдачу, приостановление действия, аннулирование и прекращение действия Сертификата эксплуатанта и изменение соответствующих эксплуатационных требований.

Кроме того, АГАТ наделен полномочиями и ответственностью в отношении осуществления постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта в целях обеспечения соблюдения принятой безопасной практики и надлежащих процедур, способствующих безопасному выполнению полетов.

146. Осуществление функций надзора должно основываться на проведении периодических и выборочных проверок всех аспектов эксплуатации.

147. Области, охватываемые мероприятиями по надзору, должны быть в основном теми же, что и области, рассматриваемые во время процесса первоначальной сертификации, и должны включать повторную оценку организации эксплуатанта, эффективности административно-организационной деятельности и управления, средств, оборудования, технического обслуживания воздушных судов, руководства полетами и надзора за ними, мер по поддержанию на должном уровне квалификации летных экипажей, правил безопасности перевозки пассажиров и грузов, подготовки персонала, руководств авиакомпаний, финансовой жизнеспособности эксплуатанта.

148. Предусмотрены следующие виды регулярного инспекционного контроля деятельности эксплуатантов:

- инспекционная проверка базовых объектов (включая представительства эксплуатанта, в том числе при аэропортах);
- инспекционная проверка на перроне;
- инспекционная проверка на маршрутах (в полёте);

Инспекционные проверки различных видов могут быть объединены в рамках комплексной инспекционной проверки.

§2. Программа надзора и инспекции

149. Цель программы надзора и инспекции деятельности эксплуатанта должна заключаться в том, чтобы:

а) установить, что эксплуатант осуществлял, осуществляет и вероятно, будет осуществлять полеты в соответствии с надлежащей эксплуатационной практикой, положениями сертификата эксплуатанта, эксплуатационными требованиями, Руководствами по производству полетов и по регулированию технического обслуживания и установленными эксплуатационными нормативами, и правилами;

б) обеспечить, чтобы все изменения в действующих эксплуатационных нормативах и правилах гражданской авиации, а также в поправках к Сертификату эксплуатанта или эксплуатационных требованиях, или изменения по усовершенствованию правил эксплуатации применялись на практике и, при необходимости, находили свое отражение в РПП и РОТО;

в) постоянно информировать начальника АГАТа об уровне компетенции эксплуатанта, его текущей эксплуатационной практике и учитываемых факторах, подтверждающих соблюдение положений и правил;

г) представлять начальнику АГАТа возможность рекомендовать изменения к Правилам или проводимой политике, если инспекционные проверки указывают на то, что такие действия ведут к повышению уровня эксплуатационной безопасности;

д) установить, следует ли сертификат эксплуатанта продлить, временно приостановить его действие, аннулировать или ввести дополнительные эксплуатационные ограничения.

150. На начальном этапе деятельности эксплуатанта, получившего сертификат, инспекция АГАТа обращает усиленное внимание в отношении любого несоответствия выполнения эксплуатантом предъявляемых ему требований. Возможной причиной несоответствия может быть неблагоприятная финансовая тенденция эксплуатанта, вызванная неэффективным административным управлением и сопровождающейся:

- а) текучестью кадров или значительным его сокращением;
- б) задержками в выплате заработной платы;
- в) снижением требований к безопасности полетов;
- г) снижением требований к подготовке персонала;
- д) отказом эксплуатанту в кредите, представлявшемся ранее поставщиками;
- е) снижением требований на техническое обслуживание ВС;
- ж) нехваткой материальных ресурсов и запасных частей;
- з) сокращением числа или частоты коммерческих полетов;
- и) продажей воздушных судов или других основных видов оборудования или возвращением их прежним владельцам.

151. При выявлении финансовых трудностей эксплуатанта инспекторам АГАТа следует усилить технический надзор за полетами, уделяя особое внимание выполнению требований к безопасности полетов и одновременно информируя начальника АГАТа об ухудшении деятельности эксплуатанта.

152. Программа надзора и инспекции предусматривает обязательное изучение договоров об аренде ВС и договорные мероприятия эксплуатанта в области:

- а) ТОиР ВС;
- б) подготовки персонала эксплуатанта;
- в) пользования другими услугами сторонних организаций, необходимыми для выполнения требований безопасной эксплуатации.

Задача инспектора АГАТа выявить, приводят ли данные мероприятия к положительным результатам в том, что касается удовлетворения требований к безопасности полетов и соблюдения правил.

153. Для осуществления надзора за подготовкой персонала требуется убедиться, что Программа подготовки персонала способна сохранять должный уровень и достигает желаемой цели.

154. На всех этапах осуществления Программы надзора уровень возможностей и компетентности эксплуатанта должен соответствовать тому, которой требовался от него во время первоначальной сертификации или превышать его.

155. В итоге Программа надзора и инспекции должна позволить дать 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 инспекторами АГАТа, эффективными для определения компетентности эксплуатанта, учитываемых фактов соответствия требованиям и его возможностей в целом.

§3. Периодичность инспекций

156. Инспекционные проверки эксплуатантов осуществляются не реже:

- инспекционная проверка базовых объектов (включая представительства эксплуатанта, в том числе при аэропортах) – одного раза в год.
- инспекционная проверка на перроне – одного раза в три месяца;
- инспекционная проверка на маршрутах (в полёте) – одного раза в три месяца;

Периодичность инспекционных проверок может быть изменена (увеличена) по решению АГАТа, но не более чем в два раза.

§4. Действия в процессе постоянного надзора

157. Результаты регулярного инспекционного контроля оформляются соответствующими Актами (Приложение № 8), при необходимости заполняются отчеты.

Акт утверждается заместителем руководителя АГАТа.

158. В зависимости от характера и повторяемости нарушений АГАТ принимает решение о дополнительных эксплуатационных ограничениях, приостановке или аннулировании сертификата эксплуатанта или сообщает предельные сроки устранения нарушений и отклонений и формы контроля за исполнением решения (проверка во время очередной или внеочередной инспекции, отчет эксплуатанта в письменной форме и тому подобное).

159. Если в течение установленного срока эксплуатант не устранит выявленные недостатки, АГАТ принимает решение о введении дополнительных эксплуатационных ограничений, приостановке или аннулировании сертификата эксплуатанта.

§5. Аннулирование, приостановление и возобновление действия сертификата

160. Аннулирование сертификата эксплуатанта производится в случаях:

- ликвидации предприятия, организации;
- если эксплуатант не представил заявку на продление сертификата, после

истечения срока его действия;

если не устранены выявленные при инспекционной проверке несоответствия, угрожающие безопасности полетов и авиационной безопасности.

161. При аннулировании сертификата эксплуатант обязан:

- немедленно прекратить работы, оговоренные в сертификате; поставить в известность своих заказчиков;
- вернуть сертификат эксплуатанта в АГАТ.

162. Восстановление аннулированного сертификата эксплуатанта не производится. Эксплуатант, у которого был аннулирован сертификат, имеет право представить новую заявку на сертификацию в соответствии с Положением о порядке выдачи сертификата эксплуатанта в гражданской авиации Туркменистана.

163. Приостановление действия сертификата эксплуатанта производится в случаях выявления несоответствий или имеющейся информации о снижении уровня безопасности полетов не оговоренных в п.163.

164. Восстановление действия приостановленного сертификата эксплуатанта состоит в возврате эксплуатанту изъятого сертификата после устранения выявленных недостатков, подтвержденных соответствующим отчетом проверки, в согласованный с АГАТом срок.

ГЛАВА 9

Аренда и фрахтование воздушных судов

§1. Общие положения

165. Данный материал в настоящем Руководстве отражает основные правовые и эксплуатационные особенности, которые должны учитываться при сертификации эксплуатанта, когда он использует ВС по договорам аренды (фрахтования).

166. Арендovanым ВС называется ВС, используемое в соответствии с договором аренды.

167. При фрахтовании вся провозная емкость ВС берется в наём. Рейсы, выполняемые зафрахтованным ВС, называются чартерными рейсами.

168. Договоры аренды (лизинга) должны соответствовать действующему законодательству Туркменистана, межправительственным договорам (соглашениям) о воздушном сообщении, международным соглашениям межведомственного характера о контроле за поддержанием летной годности воздушных судов, а также положениям Конвенции о международной гражданской авиации и Приложениям к ней.

169. Эксплуатация в Туркменистане арендованных воздушных судов, равно как передача воздушных судов Туркменистана в аренду за рубеж, без соответствующего договора об аренде не допускается.

Обязательное одобрение договоров об аренде воздушных судов преследует своей целью обеспечить контроль соблюдения всех необходимых требований по безопасному производству полетов, технической эксплуатации, обслуживанию арендованных воздушных судов, а также обеспечение четкого разграничения обязательств арендатора и арендодателя перед пассажирами, грузоотправителями, третьими лицами и ответственности за поддержание летной годности воздушных судов.

170. Полномочные органы государства регистрации и государства эксплуатанта должны надлежащим образом учитывать требования в отношении сохранения лётной годности и передачи информации содержащейся в следующих документах:

Приложение 6, часть 1, раздел 8.4. «Регистрируемые данные о техническом обслуживании»;

Приложение 6, часть 1, раздел 8.5. «Информация о сохранении летной годности»;

Приложение 6, часть 1, раздел 8.6. «Модификация и ремонт»;

Приложение 6, часть 1, раздел 11.2. «Руководство эксплуатанта по техническому обслуживанию».

При этом полномочным органам следует также учитывать тип, срок передачи и т.д., разрабатывать административные процедуры и договоренности между заинтересованными государствами, направленные на обеспечение сохранения и поддержания лётной годности воздушных судов.

171. Соглашения между государством регистрации и государством эксплуатанта, предусматривающие передачу задач и функций государства регистрации государству эксплуатанта в соответствии со статьей 83-бис Конвенции направляются в ИКАО для регистрации и другим заинтересованным государствам.

172. Договор аренды (лизинга) воздушных судов вне зависимости от вида аренды (лизинга) должен быть зафиксирован в эксплуатационных спецификациях арендатора - эксплуатанта (а также арендодателя, если он является эксплуатантом Туркменистана) и подтвержден необходимой документацией.

173. В случаях, когда Эксплуатант Туркменистана поставлен перед необходимостью замены воздушного судна, согласно договору аренды, обязательное оформление изменений в эксплуатационных спецификациях эксплуатанта - арендодателя не производится при условии, если период замены ВС не превышает 15 дней и АГАТ уведомляется о предстоящей замене.

174. Если участниками договора аренды воздушного судна являются два или более эксплуатантов Туркменистана, арендованное воздушное судно допускается к полетам только после оформления и утверждения АГАТом соответствующих изменений в эксплуатационных спецификациях каждого эксплуатанта - участника договора, которые действительны на срок действия договора и могут быть продлены при продлении действия договора аренды.

175. Допускается совместная летная эксплуатация арендованных воздушных судов экипажами арендодателя и арендатора, если это не противоречит законодательству государств арендодателя и арендатора, под контролем авиационных администраций обоих государств.

176. Эксплуатант, использующий арендованное воздушное судно, равно как и эксплуатант, передающий воздушное судно в аренду, должны внести необходимые изменения и дополнения в эксплуатационные спецификации, а также в РПП и РОТО, касающиеся особенностей эксплуатации арендованного (арендуемого) воздушного судна и организации взаимодействия арендодателя и арендатора.

177. Договором аренды обязательно предусматривается порядок и условия страхования в отношении воздушных судов, передаваемых в аренду, в соответствии с требованиями настоящего Руководства.

178. Эксплуатант обеспечивает внесение изменений и дополнений в Руководство по летной эксплуатации ВС являющихся обязательными или введенными в действие государством регистрации.

§2. Аренда воздушных судов без экипажа

179. Эксплуатантом воздушного судна, переданного в аренду без экипажа, является арендатор, что подтверждается Сертификатом эксплуатанта.

180. Воздушное судно, используемое по договору аренды воздушного судна без экипажа, может быть передано арендатором в установленном действующим законодательством порядке в аренду без экипажа другому эксплуатанту при наличии письменного разрешения собственника и (или) арендодателя на субаренду (указанное разрешение может содержаться в договоре на аренду) и при наличии санкции на субаренду со стороны АГАТа.

181. Эксплуатант, использующий воздушное судно по договору аренды воздушного судна без экипажа, несет ответственность за лётную и техническую эксплуатацию арендованного воздушного судна, за выполнение финансовых и иных обязательств перед третьими лицами.

182. Арендованное воздушное судно без экипажа эксплуатируется в соответствии с эксплуатационно-технической документацией, РПП и РОТО, условиями и ограничениями, содержащимися в эксплуатационных спецификациях арендатора.

Изменения и дополнения в эксплуатационных спецификациях, РПП и РОТО арендатора до начала эксплуатации арендованного воздушного судна должны быть одобрены АГАТом.

183. Если договором аренды воздушного судна не предусмотрено иное, обязанность страховать ответственность за ущерб, который может быть причинен воздушным судном в связи с его эксплуатацией, обязанность страховать жизнь и здоровье членов экипажа при исполнении ими служебных обязанностей, связанных с производством и обеспечением полетов на данном воздушном судне, а также ответственность перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна возлагается на арендатора.

§3. Аренда воздушных судов с экипажем

184. Эксплуатантом воздушного судна, переданного в аренду с экипажем, является арендодатель, что подтверждается Сертификатом эксплуатанта на данное воздушное судно, выдаваемое арендодателю в порядке, определенном требованиями настоящего Руководства и сохраняющим свою силу при передаче воздушного судна в аренду с экипажем.

185. Ответственность за лётную и техническую эксплуатацию, соблюдение требований по загрузке и центровке, поддержание лётной годности арендованного воздушного судна несет арендодатель. Воздушное судно, используемое по договору аренды воздушного судна с экипажем, эксплуатируется в соответствии с эксплуатационно-технической документацией, РПП и РОТО, условиями и ограничениями, содержащимися в эксплуатационных спецификациях арендодателя.

186. Ответственность за обеспечение полетов, организацию оперативного технического обслуживания и расшифровки данных средств регистрации полетной информации может быть возложена на арендатора в соответствии с условиями договора аренды.

187. При выполнении полетов на воздушном судне, арендованном с экипажем, арендатор несет ответственность за:

- а) получение необходимых разрешений на использование воздушного пространства;
- б) оперативное управление полетами;
- в) обеспечение рейса (включая все виды обслуживания воздушного судна) в аэропортах посадки;
- г) выполнение финансовых и иных обязательств перед пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, третьими лицами.

ГЛАВА 10

Дополнительные требования к эксплуатанту

188. Эксплуатант может осуществлять полеты, виды работ (услуг), которые указаны в Сертификате эксплуатанта и соответствуют РПП и РОТО данного эксплуатанта.

С целью получения специальных допусков для выполнения полетов в особых условиях: ETDO (ETOPS) - полеты с увеличенной дальностью, RVSM – полеты с уменьшенным вертикальным эшелонированием, RNAV – зональная навигация, NATHLA (MNPS) – полеты в зонах Северной Атлантики, AWOP - полеты по минимуму для заходу

на посадку по Категориям II, III, перевозка опасных грузов эксплуатант, руководствуясь требованиями Руководства ИКАО Doc. 9574, MNPS-ICAO, NAT Doc. 007 Doc.7030/RNP/RNAV, Doc.ICAO 9613, Doc.ICAO 9573 Doc.ICAO 9051, Doc.ICAO 9365 и др., разрабатывает лётные и технические Руководства по соответствующим видам полетов, а также программы подготовки лётного и технического персонала, которые согласовываются с АГАТом.

189. После прохождения всех процедур, предусмотренных требованиями согласованных документов эксплуатант предоставляет в АГАТ доказательную документацию, включающую в том числе подтверждение способности ВС эксплуатанта выполнять полеты в вышеперечисленных условиях, которая рассматривается в установленном порядке и в случае положительного решения в эксплуатационные спецификации (OPERATION SPECIFICATION) вносятся соответствующие отметки.

190. Для подтверждения способности эксплуатанта выполнять полеты в вышеперечисленных условиях АГАТом организует плановые и внеплановые инспекционные проверки.

ГЛАВА 11

Специальные разрешения и ограничения

§1. Условия допуска к выполнению заходов на посадку по II и III категориям ИКАО

191. Для получения права выполнять полеты в условиях низкой видимости – взлеты, заходы на посадку и посадки по II и III категориям, Эксплуатант должен обеспечить соблюдение следующих условий:

а) каждое воздушное судно, на котором предполагается выполнять такие заходы, сертифицировано к выполнению заходов на посадку с высотой принятия решения (ВПП, DH) менее 60м (200 футов) или без ВПП;

б) эксплуатант должен включить в РПП перечень минимального оборудования, который должен быть пригоден к эксплуатации для выполнения взлета при низкой видимости (ВНВ, LVTO), заходов на посадку и посадок по II и III категории в соответствии с РЛЭ;

в) установлена система регистрации (записи) автоматических заходов и/или посадок, производится их расшифровка и анализ с целью отслеживания безопасности выполнения таких полетов;

г) члены летного экипажа имеют специальную подготовку необходимую для полетов по соответствующему минимуму на данном типе самолета которая проводилась в соответствии с программами, утвержденными АГАТом и включенными в РПП эксплуатанта, которая включает тренировку на тренажере по действиям при различных значениях видимости на ВПП (RVR) и ВПП(DH) в зависимости от допуска к категории II или III;

д) экипаж состоит, как минимум, из 2-х пилотов.

§2. Порядок допуска эксплуатанта к полетам по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III)

192. Порядок допуска включает:

а) представление эксплуатантом заявки и доказательной документации;

б) предварительная оценка заявки и доказательной документации;

в) рассмотрение доказательной документации;

г) выполнение одного контрольно-проверочного полёта с назначенным экспертом АГАТа (для категории III ИКАО);

- д) оформление заключения;
- е) выдача эксплуатанту разрешения на полеты по второй и третьей категории ИКАО (САТ II, САТ III).

193. Заявителем для получения допуска к полетам по САТ II, САТ III ИКАО представляются следующие документы:

- а) заявление (Приложение № 9);
- б) копии сертификата типа или иного документа, подтверждающего допуск воздушного судна к полетам по САТ II, САТ III ИКАО;
- в) копия Программы подготовки членов летного экипажа к полетам по САТ II, САТ III ИКАО, утвержденная уполномоченным органом;
- г) выписка из MEL в части касающейся оборудования ВС для полетов по САТ II, САТ III ИКАО;
- д) информация о наличии изменений и дополнений в РПП и Программы технического обслуживания, касающаяся выполнения полетов по САТ II, САТ III ИКАО;
- е) копия сертификатов тренажера.

§3. Допуск эксплуатанта к полетам по минимумам САТ II, САТ III ИКАО

194. Руководитель АГАТа по получению заявки и документации направляет данные документы в Отдел Сертификации АГАТ (далее- ОС).

Начальник ОС по получению документации назначает ответственного из числа инспекторов ОС. Ответственное лицо ОС направляет данную информацию на рассмотрение в Отдел лётных стандартов АГАТ (далее-ОЛС).

195. ОС и ОЛГ проверяет представленные документы на соответствие требованиям по допуску эксплуатанта к выполнению точного захода на посадку по САТ II, САТ III ИКАО.

При этом ОЛГ проверяет:

- а) соответствие сертификата типа или иного документа, наличие изменений и дополнений в Программы технического обслуживания, касающиеся выполнения полетов по САТ II, САТ III ИКАО;
- б) наличие бортового оборудования, необходимого для осуществления захода на посадку по САТ II, САТ III ИКАО;
- в) удостоверяется, что в MEL включена информация, касающаяся оборудования ВС для полетов по САТ II, САТ III ИКАО.

196. ОЛС в свою очередь проверяет стандарты подготовки для одобрения, которые включают программы наземной и тренажерной подготовки, наличие изменений и дополнений в РПП, касающиеся выполнения полетов по САТ II, САТ III ИКАО;

По результатам рассмотрения документов ОС дает Заключение о соответствии или несоответствии представленных документов требованиям по допуску к полетам по минимумам САТ II, САТ III ИКАО.

197. При отсутствии замечаний от ОС и ОЛС и при условии, что эксплуатантом выполнен один контрольно-проверочный полет (заход с посадкой по второй или третьей категории ИКАО, и один взлет в условиях LVP при видимости менее 200 м) с назначенным инспектором АГАТа на борту ВС допускаемого к полетам (контрольно-проверочный полет для категории III ИКАО), АГАТ принимает решение о допуске эксплуатанта к выполнению полетов по второй и третьей категории ИКАО (САТ II, САТ III).

Примечания:

- а) контрольно-проверочные полеты могут быть выполнены на тренажере;*
- б) заходы на посадку по приборам по категории II и категории III не разрешаются, если не предоставляется информация о дальности видимости на ВПП (RVR).*

198. В случае обнаружения отклонений от соблюдения правил полетов по САТ II,

САТ III ИКАО соответствующий допуск может быть аннулирован в установленном порядке.

199. Допуск эксплуатанта к полетам по второй и третьей категории ИКАО (САТ II, САТ III) отражается в эксплуатационных спецификациях к Сертификату эксплуатанта.

§4. Порядок первоначального допуска эксплуатанта к выполнению полетов в условиях RVSM

200. Для допуска к выполнению полетов в определенных частях воздушного пространства, где на основании регионального аэронавигационного соглашения между эшелонами полетов 290 и 410 включительно применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 ft) эксплуатант представляет в АГАТ следующие документы:

- а) заявление в произвольной форме;
- б) заключение разработчика воздушных судов, или завода-изготовителя, или иностранного государства о соответствии заявленных воздушных судов требованиям, предъявляемым к экземпляру воздушного судна к полетам в условиях RVSM (копии записей в РЛЭ или в эксплуатационной документации о допуске воздушного судна к полетам в условиях RVSM, или копия сертификата о допуске типа воздушного судна с перечнем установленного оборудования);
- в) сведения о соответствии высотометного оборудования, отличного от разрешенного перечня, требованиям к полетам воздушных судов в условиях RVSM (при необходимости);
- г) копии выполненных эксплуатационных бюллетеней и выполненных доработках по установке СВЭ на воздушное судно (при необходимости);
- д) дополнения к Руководству по производству полетов, Программе технического обслуживания и Руководству эксплуатанта по регулированию технического обслуживания;
- е) минимальный перечень оборудования (MEL), составленный на базе основного минимального перечня оборудования (MMEL) и соответствующих эксплуатационных требований, включающий в себя бортовые системы, связанные с выполнением полетов в воздушном пространстве с RVSM;
- ж) сведения о прохождении подготовки и допуске летного и инженерно-технического персонала;
- з) сведения о готовности инженерно-авиационной службы;
- и) данные об эксплуатанте по форме RMA F1;
- к) данные о воздушном судне, выполняющим полеты в условиях RVSM по форме RMA F2;
- л) копию типовой программы сертификации летной годности воздушного судна или инспекторской проверки воздушного судна, подтверждающие установку СВЭ для полетов в условиях RVSM.

201. По получению заявки с документами, руководитель ОС назначает ответственного инспектора из числа инспекторов отдела, который рассматривает представленные документы, входящие в компетенцию ОС. При соответствии документов требованиям в области летной эксплуатации ответственный инспектор ОС ставит подпись в листе экспертной оценки.

202. После рассмотрения ОС документы направляются для экспертизы в ОЛС. Руководитель ОЛС по получению документации назначает ответственного инспектора из числа инспекторов отдела, который рассматривает документы, касающиеся вопросов летной

годности. При соответствии документов установленным требованиям в области летной годности ответственный инспектор ОЛС ставит подпись в листе экспертной оценки.

203. Если информации в заявке будет недостаточно, то АГАТ вправе запросить дополнительную информацию у эксплуатанта. В случае если документы не соответствуют установленному перечню согласоп.200, ответственный инспектор ОС уведомляет об этом заявителя.

204. Если эксплуатант не представил информацию о погрешности выдерживания высоты системой автоматического управления в условиях рейсовых полетов на 3-х эшелонах в интервале FL 290 – 410, уполномоченный орган может провести проверку систем измерения высоты в полёте.

Эти полеты могут быть объединены с программой контроля/проверки.

205. Предоставление эксплуатантом информации о прохождении контроля характеристик выдерживания высоты контроля характеристик выдерживания высоты с использованием станций наземного базирования или с использованием блока бортового базирования достаточно для выдачи допуска воздушного судна к полетам в воздушном пространстве с RVSM.

206. При соответствии документов установленным требованиям АГАТ выдает Заявителю заполненную форму RMA F2 (в распечатанном виде) и в электронном виде. Эксплуатант отправляет по указанному адресу в *(Приложении 9 стр. 87)*, что является подтверждением допуска воздушного судна и эксплуатанта к полетам в воздушном пространстве с RVSM. Кроме того, ОС по согласованию с ОЛС вносятся соответствующие дополнения в эксплуатационные спецификации сертификата эксплуатанта с условием последующего прохождения контроля точности выдерживания высоты полета.

§5. Порядок допуска эксплуатанта к полетам в условиях RVSM ранее допущенных воздушных судов

207. При продлении допуска к полетам в условиях RVSM ранее допущенных воздушных судов эксплуатант представляет в АГАТ следующие документы:

- а) заявление в произвольной форме;
- б) акт проверки состояния приемников статического давления в соответствии с технологическими картами по проведению сервисных работ по техническому обслуживанию на ВС;
- в) информация о проведении в полёте периодического контроля исправности основных каналов измерения высоты путем сравнения показаний;
- г) информацию подтверждающую, прохождение характеристик выдерживания относительной высоты;
- е) копию допуска ВС к полетам в условиях RVSM;
- ж) данные об эксплуатанте, выполняющим полеты в условиях RVSM;
- з) данные о ВС, выполняющим полеты в условиях RVSM по форме RMA F2;
- и) дополнения к Руководству по производству полетов, Программе технического обслуживания и Руководству эксплуатанта по регулированию технического обслуживания и MEL (при необходимости).

Рассмотрение документов ОС и ОЛС осуществляется в том же порядке, как и на первоначальный допуск.

208. По получению заявки с документами, руководитель ОС назначает ответственного инспектора из числа инспекторов отдела, который рассматривает представленные документы, входящие в компетенцию ОС. При соответствии документов в области летной эксплуатации ответственный инспектор ОЛС ставит подпись в листе экспертной оценки.

209. После рассмотрения ОС документы направляются для экспертизы в ОЛС. Руководитель ОЛС и Отдел лётной годности (далее- ОЛГ) по получению документации

назначает ответственного инспектора из числа инспекторов отдела, который рассматривает документы, касающиеся вопросов лётной годности. При соответствии документов установленным требованиям в области лётной годности ответственный инспектор ОЛС ставит подпись в листе экспертной оценки.

210. Если информации в заявке будет недостаточно, то АГАТ вправе запросить дополнительную информацию у эксплуатанта. В случае если документы не соответствуют перечню указанному в п. 208, ответственный инспектор ОС уведомляет об этом заявителя.

211. При соответствии документов АГАТ выдает Заявителю заполненную форму RMA F2, что является подтверждением допуска воздушного судна и эксплуатанта к полетам в воздушном пространстве с RVSM.

Кроме того, ОС по согласованию с ОЛС вносятся соответствующие дополнения в эксплуатационные спецификации сертификата эксплуатанта с условием последующего прохождения контроля точности выдерживания высоты полета.

§6. Контроль характеристик выдерживания высоты

212. Программа контроля характеристик выдерживания относительной высоты ВС строится в соответствии с инструктивным материалом, приведенном в документах ИКАО Doc. 9574 AN/944 и Doc. 9937 AN/477.

Результаты контроля характеристик выдерживания относительной высоты полета ВС, выполненные любым РМА, признаются другим региональным мониторинговым агентством.

213. Эксплуатанты согласуют с РМА Евразия свое участие в программе контроля характеристик выдерживания высоты (сроки, способ и место мониторинга).

214. Для участия в программе контроля характеристик выдерживания высоты эксплуатант имеет утверждение (допуск) на заявленные экземпляры воздушных судов. На основании этого РМА Евразия предоставляет право и согласует эксплуатанту программу прохождения контроля. При отсутствии у эксплуатанта утверждения (допуска) уполномоченного органа на выполнение полетов в пространстве RVSM и намерении эксплуатанта выполнить контроль в регионе ответственности другого РМА, для прохождения контроля РМА Евразия оказывает помощь в организации разового полета воздушного судна в воздушном пространстве региона ответственности другого РМА.

215. Эксплуатанты обеспечивают последовательное прохождение воздушными судами, имеющими утверждение (допуск) к полетам в пространстве с RVSM, контроля выдерживания относительной высоты не реже чем один раз в 2 года.

216. Уполномоченный орган назначает полномочного представителя, который взаимодействует с РМА Евразия на постоянной основе и организует обмен данными о выданных (отозванных) утверждениях (допусках) ВС и утверждениях (допусках) эксплуатантов к полетам в пространстве с RVSM, а также рассмотрение случаев невыполнения эксплуатантами требований по участию в программе контроля и результатов контроля характеристик точности выдерживания высоты. Информация от уполномоченного представителя уполномоченного органа направляется в РМА Евразия в форме RMA F1. Провайдер аэронавигационных услуг государства также назначает уполномоченного представителя для взаимодействия с РМА по вопросам выполнения требований программы контроля.

§7. Прекращение действия допуска воздушных судов и эксплуатантов к полетам с RVSM

220. При выявлении в процессе и инспекторского контроля нарушений требований поддержания лётной годности эксплуатантом должны быть предприняты эффективные и

своевременные меры для их устранения и представлен акт об устранении нарушений.

221. Если выявляются ошибки, связанные с неисправной работой бортового оборудования, или эксплуатационные ошибки и эти ошибки проявляются неоднократно, то эксплуатант может утратить право на производство полетов с RVSM, а допуск на полёты с RVSM может быть отозван.

222. Если проблема ошибок связана с конкретным типом воздушного судна, то типовое одобрение может быть изъято.

223. При исключении воздушного судна из государственного реестра гражданских воздушных судов или отзыве допуска на производство полётов в воздушном пространстве с RVSM АГАТ направляет заполненную форму RMA F3 в РМА Евразия.

224. При окончании срока действия и отсутствии намерения эксплуатанта продлить действие сертификата лётной годности воздушного судна или допуска воздушного судна к полетам с RVSM эксплуатант направляет в РМА Евразия и в АГАТ заполненную форму RMA F3.

225. Допуск воздушного судна к полетам с RVSM аннулируется в случае получения от РМА Евразия заключения о несоответствии воздушного судна требованиям к полетам с RVSM или не прохождении мониторинга в соответствии с планом мониторинга.

226. В случае получения от РМА Евразия заключения о не участии эксплуатанта в программе контроля характеристик выдерживания относительной высоты АГАТ вводит ограничения в эксплуатационную спецификацию сертификата эксплуатанта в части допуска к полетам в пространстве с RVSM.

§8. Порядок допуска эксплуатантов к полетам в воздушном пространстве MNPS

227. Для допуска к выполнению полетов в определенных частях воздушного пространства, в котором в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам NATHLA (MNPS), заявитель (эксплуатант) направляет в АГАТ заявление (Приложение № 9). К заявлению прикладываются следующие документы:

а) дополнение к РПП эксплуатанта для полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS;

б) AFM, копии дополнений AFM, копии сертификата типа (TC), другие соответствующие документы (например, STCs, SBS, SLS), подтверждающие наличие навигационного оборудования, средств измерения высоты, обеспечивающих выполнение полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS;

в) программа подготовки членов экипажа и для допуска к полетам в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS;

г) дополнение к Программе технического обслуживания;

д) дополнение к MEL;

е) копии документов о прохождении летным составом подготовки для допуска к полетам в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS;

ж) копии документов о прохождении летным составом летной тренировки и проверки для допуска к полетам в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS;

з) копии приказов о допуске летного состава к полетам в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS.

228. Заявка с документами поступает в ОС.

По получению заявки руководитель ОС назначает ответственное лицо из числа инспекторов ОС.

На ответственное лицо возлагаются обязанности по рассмотрению документации и взаимодействию с ОЛС по допуску заявителя к полетам в воздушном пространстве с MNPS, выдачи заключения о соответствии или несоответствии документации, проведение

совещания (брифинга) с представителями вышеуказанного отдела и принятия соответствующего решения по результатам рассмотрения документации, а также принятия решения о допуске или отказ в допуске заявителю к полетам в воздушном пространстве с MNPS.

229. ОС проводит экспертизу следующей документации:

а) дополнение к Руководству по производству полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS;

б) соответствие бортовых навигационных систем (MASPS), воздушного судна техническим требованиям, изложенным в Технических требованиях к минимальным навигационным характеристикам (MNPS);

в) программа наземной, лётной подготовки членов экипажа для допуска к полетам в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS.

230. ОЛС и ОЛГ проводит экспертизу следующих документов:

а) документация по лётной годности;

б) дополнения к организации управления сохранения лётной годности (САМО) для полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS, включающие Программу технического обслуживания эксплуатанта;

в) сведения о приемлемых для производства полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS уровнях резервирования бортовых систем из AFM, FCOM и перечня минимального оборудования (MEL).

231. В случае если представленные документы или навигационное оборудование и подготовка лётного состава эксплуатанта не соответствуют установленным требованиям или они представлены не в полном объеме АГАТ направляет Заявителю (эксплуатанту) письмо об этом.

232. При отказе в выдаче допуска к полетам в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS заявителю дается мотивированный ответ в письменном виде с указанием причин отказа.

233. В случае, если представленная документация и навигационное оборудование воздушных судов соответствует установленным требованиям, ОС, ОЛС и ОЛГ дают положительное заключение о возможности допуска заявителя (эксплуатанта) к полетам в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS.

234. Когда АГАТом принято решение о допуске эксплуатанта к полетам в воздушном пространстве с MNPS:

а) делается пересмотр соответствующего раздела эксплуатационных спецификаций (держателя АОС);

б) в допуске воздушного судна к полетам в воздушном пространстве с MNPS должны содержаться характеристики спецификации, определяющие границы воздушного пространства и перечисленные воздушные суда, которые одобрены: тип (регистрационный номер, модель и серия), и их навигационное оборудование;

в) делается запись в эксплуатационных спецификациях о разрешении на выполнение полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS.

***Примечание:** Если воздушные суда того же самого типа оборудованы различными конфигурациями навигационных систем, они должны быть обозначены регистрационным номером или серийным номером. Выбирается любой экипаж для проверки на общие знания и действия в различных непредвиденных обстоятельствах, которые могут произойти в воздушном пространстве MNPS.*

§9. Процесс утверждения навигационных спецификаций

235. Навигационные спецификации RNAV 1 и RNAV 2 представляют собой гармонизацию критериев европейской точной RNAV (P-RNAV) и RNAV Соединенных

Штатов Америки (US-RNAV). Воздушные суда, утвержденные к полетам по RNAV 1 и RNAV 2, автоматически утверждаются к полетам в пределах Соединенных Штатов Америки или в воздушном пространстве государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА).

236. Процесс получения разрешения RNAV 1 и RNAV 2 состоит из получения двух следующих документов: утверждения лётной годности и эксплуатационного разрешения. Хотя у них разные требования, они должны рассматриваться в рамках единого процесса.

237. Для того чтобы получить разрешение RNAV 1 и RNAV 2 воздушные суда эксплуатанта должны иметь соответствующие утверждения лётной годности.

Эксплуатант представляет на рассмотрение в АГАТ следующую документацию:

а) заявку на эксплуатационное утверждение RNAV 1 и RNAV 2 (Приложение № 6);
б) перечень конфигураций с подробным описанием соответствующих компонентов и оборудования, которые будут использоваться для полётов по RNAV 1 и RNAV 2. В этом списке перечисляются все изготовители, модели и версии оборудования GNSS, DME/DME, DME/DME/IRU и программного обеспечения установленной FMS;

в) соответствующую документацию, свидетельствующую, что воздушное судно в достаточной степени оснащается навигационным оборудованием согласно требований, изложенных в Руководстве по требуемым навигационным характеристикам (RNP – BRNAV);

г) программу подготовки лётных экипажей и сотрудников по обеспечению полетов.

238. Эксплуатанты коммерческой авиации представляют на рассмотрение в АГАТ курс подготовки по RNAV 1 и RNAV 2 для демонстрации того, что правила эксплуатации, эксплуатационные практики и вопросы обучения включены в программы начальной подготовки, программы по повышению квалификации и регулярной подготовки для лётных экипажей и сотрудников по обеспечению полетов.

239. Эксплуатанты коммерческой авиации пересматривают РПП и контрольные перечни с целью включения в них информации и указаний по стандартным эксплуатационным правилам. Соответствующие руководства содержат указания по эксплуатации навигационного оборудования и порядок действий в непредвиденных ситуациях. Эти руководства и контрольные перечни представляются для анализа вместе с официальной заявкой.

240. Эксплуатант утверждает в АГАТе любые изменения MEL, которые необходимы для выполнения полётов по RNAV 1 и RNAV 2. Если эксплуатационное разрешение RNAV 1 и RNAV 2 выдано на основе особого правила эксплуатации, эксплуатанты вносят изменения MEL и указывают требуемые условия отправки воздушного судна.

241. Эксплуатант представляет для утверждения программу технического обслуживания для выполнения полётов по RNAV 1 и RNAV 2 и программу подготовки технического персонала.

§10. Процедуры допуска эксплуатанта к полетам в районах, где применяется навигация, основанная на характеристиках PBN

242. Заявитель или эксплуатант подает официальную заявку (Приложение № 9) вместе с соответствующей документацией. Заявка с документами поступает в ОС. По получению заявки руководитель ОС назначает ответственное лицо из числа инспекторов ОС.

На ответственное лицо возлагаются обязанности по рассмотрению документации и взаимодействию с ОЛС по допуску заявителя к полетам в районах, где применяется навигация, основанная на характеристиках PBN, выдачи заключения о соответствии или несоответствии документации, проведение совещания (брифинга) с представителями ОЛС и принятия соответствующего решения по результатам рассмотрения документации, а также принятия решения о допуске или отказ в допуске заявителю к полетам по заявленной

навигации, основанной на характеристиках PBN.

243. Для полётов в воздушном пространстве зональной навигации с установленным типом требуемых навигационных характеристик (PBN), эксплуатант обеспечивает выполнение и соблюдение следующих условий:

а) оборудование зональной навигации, установленное на борту воздушного судна удовлетворяет соответствующему типу требуемых навигационных характеристик;

б) оформлены надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания лётной годности в соответствии с надлежащими навигационными спецификациями;

в) MEL соответствует эксплуатации ВС для выполнения полётов в воздушном пространстве зональной навигации;

г) лётный экипаж допущен к выполнению полётов в соответствии с процедурами зональной навигации;

д) соблюдаемые лётным экипажем процедуры при выполнении полета методом зональной навигации с установленным типом требуемых навигационных характеристик, включены в РПП эксплуатанта и одобрены АГАТом;

е) оформлена программа подготовки соответствующего персонала;

244. Назначенные инспекторы ОС и ОЛС АГАТа проводят проверку документов на соответствие требованиям и оценивают навигационное оборудование с целью определения метода утверждения (соответствие, приемлемость авиационного оборудования). По результатам этой оценки АГАТ может принять или вернуть заявку с документацией.

245. При положительном решении эксплуатационное утверждение для выполнения полетов по RNAV 1 и RNAV 2 документально оформляется АГАТом в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта (СЭ).

§11. Процедуры допуска к выполнению полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)

246. Для получения разрешения на выполнение полетов EDTO эксплуатант представляет в АГАТ заявление (Приложение № 9) и доказательную документацию.

247. Доказательная документация для получения разрешения на выполнение полетов EDTO содержит:

а) дополнение к РПП эксплуатанта для полетов EDTO;

б) дополнения к организации управления сохранением лётной годности (САМО) для полетов EDTO, включающие Программу технического обслуживания и Программу надежности для полетов EDTO эксплуатанта;

в) сведения о приемлемых для производства полетов EDTO уровнях резервирования бортовых систем из AFM, FCOM и перечня минимального оборудования (MEL);

г) перечень маршрутов, на которых предполагается использовать полеты EDTO и перечень соответствующих запасных аэродромов;

д) программа подготовки членов экипажа и инженерно-технического персонала для допуска к полетам EDTO;

е) процедуры организации и методы осуществления полетно-диспетчерского руководства и полетно-диспетчерского обслуживания экипажей самолетов;

ж) запрашиваемые скорости АЕО и ОЕИ для утверждения уполномоченным органом, которые будут использоваться для расчета порогового времени и максимального расстояния ухода на запасной аэродром, учитывая МСА штилевые условия. Для самолетов, имеющих более двух двигателей, скорость АЕО, которая будет использоваться для расчета максимального расстояния ухода на запасной аэродром, может отличаться от скорости, используемой для определения временного порога 60 минут и EDTO.

Для самолетов, имеющих два двигателя скорость ОЕИ, которая будет использоваться для расчета максимального расстояния ухода на запасной аэродром, не должна отличаться от скорости, используемой для определения запаса топлива при уходе на запасной аэродром

с ОЕІ. Эта скорость может отличаться от скорости, используемой для определения временного порога 60 минут и EDTO.

248. По получению заявки руководитель ОС назначает ответственное лицо из числа инспекторов ОС.

На ответственное лицо возлагаются обязанности по рассмотрению документации и взаимодействию с ОС, ОЛГ и ОЛС по допуску заявителя к полетам EDTO, выдачи заключения о соответствии или несоответствии документации, проведение совещания (брифинга) с представителями вышеуказанного отдела и принятия соответствующего решения по результатам рассмотрения документации, а также принятия решения о допуске или отказ в допуске заявителю к полетам EDTO.

249. В случае если представленные документы или навигационное оборудование и подготовка летного состава эксплуатанта не соответствуют установленным требованиям или они представлены не в полном объеме уполномоченный орган направляет заявителю (эксплуатанту) письмо об этом.

250. Выдача разрешения на выполнение полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром осуществляется АГАТом после проведения инспекционной проверки самолетов и эксплуатанта.

Основанием для выдачи разрешения на выполнение полетов с EDTO является Акт инспекционной проверки с заключением о возможности выдачи такого разрешения.

251. При выдаче разрешения эксплуатанту конкретного типа самолета, на выполнение полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, АГАТ устанавливает соответствующее пороговое время и максимальное время ухода на запасной аэродром с целью того, чтобы обеспечить:

- а) выдачу конкретного эксплуатационного разрешения;
- б) чтобы эксплуатант располагал удовлетворительными показателями соблюдения правил и процедур и задействовал процессы, необходимые для успешного и надежного выполнения полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, и продемонстрировал, что такие процессы применяются при выполнении таких полетов;
- в) приемлемость применяемых эксплуатантом процедур на основе сертифицированных летно-технических характеристик самолета и их адекватность для обеспечения продолжения безопасного полета в случае ухудшения характеристик самолетных систем;
- г) соответствие программы подготовки экипажа эксплуатанта данному типу производства полетов;
- д) чтобы сопутствующая выдаче разрешения документация охватывала все относящиеся к этому аспекты;
- е) доказательства (в ходе сертификации самолета для полетов с EDTO), что полет может завершиться безопасной посадкой при ожидаемом ухудшении условий производства полетов, которые возникают в результате:
 - предельного значения ограничения времени полета для критически важных систем при полетах с EDTO, если таковые имеются, указанного (прямо или косвенно) в руководстве по летной эксплуатации самолета;
 - каких-либо других условий, которые государство эксплуатанта считает аналогичными для возникновения риска в области летной годности и летно-технических характеристик.

252. При отказе в выдаче допуска к полетам EDTO заявителю дается мотивированный ответ в письменном виде с указанием причин отказа.

253. В случае, если представленная документация и навигационное оборудование воздушных судов соответствует установленным требованиям, ОС, ОЛГ и ОЛС дают положительное заключение о возможности допуска заявителя (эксплуатанта) к полетам EDTO.

254. Разрешение на выполнение полетов с EDTO оформляется АГАТом в

эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта, с указанием значения порогового и максимального времени ухода на запасной аэродром для конкретных типов самолетов.

255. АГАТ аннулирует разрешение на выполнение полетов увеличенной дальности самолетами в случае обнаружения отклонений от соблюдения правил полетов с EDTO.

§12. Утверждение использования электронной системы бортовой документации (EFB)

256. Эксплуатант для получения одобрения от авиационных властей своей страны на использование Electronic Flight Bag (EFB) в летной кабине должен выполнить ряд процедур и предоставить авиационным властям пакет документов, подтверждающий готовность авиакомпания к использованию EFB пилотами на ВС. Подробно процедура одобрения EFB указано в Руководстве по процессу получения эксплуатантами Гражданской Авиации Туркменистана эксплуатационного одобрения Агентства «Туркменховаёллары» на использование в кабине воздушного судна электронных полётных планшетов (EFB)

257. Необходимая документация, представляемая для утверждения специального разрешения (допуска) эксплуатанта к использованию EFB:

- 1) Распорядительный документ авиакомпании о подготовке к переходу на EFB.
- 2) Отчёт о выборе аппаратных средств и программного обеспечения.
- 3) Заключение об оценке операторского интерфейса.
- 4) Руководство по работе с EFB.
- 5) Акт тестирования на быструю разгерметизацию.
- 6) Отчет об установке оборудования EFB, содержащий:
 - а) дополнительный сертификат типа, сервисный бюллетень, инженерный запрос (STC, SB, EO и т.д.) применимый к воздушному судну (парку судов), на которые установлено;
 - б) карты-наряды, подтверждающие выполнение установки EFB;
 - в) дополнения к технической и летной документации воздушного судна (АММ, АИРС, ЕLА, WDM, АFМ, QRH и т.д.);
 - г) инструкции по поддержанию летной годности оборудования EFB;
 - д) удостоверение о допуске к эксплуатации (CRS) после выполнения работ по установке оборудования EFB;
- 7) Итоговый эксплуатационный отчёт (представляется по истечении шести месяцев тестовой эксплуатации оборудования), включающий:
 - а) общее описание системы EFB;
 - б) внедряемая система EFB (оборудование и программное обеспечение);
 - в) перечень установленного ПО типа А или типа В;
 - г) перечень установленного вспомогательного ПО (не относящегося к EFB);

§13. Процесс эксплуатационной оценки EFB

258. Процесс эксплуатационной оценки рассчитан приводить к специальному эксплуатационному утверждению, когда такое утверждение необходимо, и включает приведенные ниже этапы.

259. На первоначальном этапе АГАТ и эксплуатант согласовывают такие вопросы, как существо оценки, роль АГАТа, применимые требования, необходимы ли экспериментальные проверки и когда и каким образом они должны проводиться и оформляться, за какие документы и действия несет ответственность эксплуатант на каждом этапе процесса утверждения.

260. На втором этапе эксплуатант представляет на рассмотрение АГАТа официальный план выполнения установленных требований. План рассматривается на предмет его полноты и соответствия применимым правилам, при этом АГАТ может, при необходимости, привлекать к оценке плана других инспекторов и другие регламентирующие органы. После принятия АГАТом представленного плана эксплуатант разрабатывает в соответствии с планом полную программу использования EFB. Эксплуатант должен четко определить назначение операций (с использованием или без использования резервной бумажной документации или сочетания электронной и бумажной информации). Заявитель будет обычно представлять информацию в виде пакета документации, включающей:

- а) доклад о пригодности EFB для эксплуатации (если применимо);
- б) спецификации оборудования и программных приложений EFB;
- в) изменения процедур/руководства по эксплуатации EFB;
- г) программа обучения использованию EFB; и
- д) доклад с результатами оценки EFB;
- е) оценка рисков использования EFB.

261. В тех случаях, когда эксплуатант планирует начать использование новой системы EFB, АГАТ должен участвовать в тренажерной или летной оценке EFB.

Дополнительные тренажерные или летные оценки не требуются для включения нового EFB в существующее утверждение, если отсутствуют значительные изменения предусмотренных функций EFB.

Когда в существующее утверждение EFB добавляется новое воздушное судно, необходимо рассмотреть пригодность EFB для данного воздушного судна.

АГАТ должен изучить техническую документацию и программу использования предлагаемого EFB, а также другую вспомогательную документацию и процедуры.

§14. Эксплуатационная оценка EFB

262. Эксплуатант должен провести эксплуатационную оценку, которая подтверждает выполнение упомянутых выше элементов. Эксплуатант уведомляет АГАТ о своем намерении провести эксплуатационную оценку путем представления плана и хранит подтверждение о таком уведомлении на воздушном судне в течение периода оценочных испытаний.

263. На протяжении данного этапа проверок эксплуатанты, переходящие от использования бумажной документации к применению EFB, должны сохранять бумажную документацию в качестве резервной для всей электронной информации. Этап оценки начинается с момента начала официального использования эксплуатантом информации EFB совместно с резервной бумажной документацией в течение установленного периода времени.

264. Эксплуатанты, приступающие к использованию EFB без резервной бумажной документации, должны предусмотреть надлежащие защитные процедуры доступа к необходимой информации в случае отказов EFB.

265. Окончательные выводы АГАТа:

а) **Неприемлемые** результаты оценки. Если, по мнению АГАТа, надежность и/или функции предлагаемого EFB являются неприемлемыми, АГАТ должен уведомить эксплуатанта о необходимости принятия корректирующих действий. До выдачи утверждения EFB недостатки должны быть устранены и проведена повторная оценка применения EFB.

б) **Приемлемые** результаты оценки. Если, по мнению АГАТа, надежность и/или функции предлагаемого EFB являются приемлемыми, исходя из полученных контрольных данных, то может быть выдано специальное утверждение.

266. АГАТ, выдающий эксплуатанту специальное утверждение EFB, должен

обновить эксплуатационные спецификации, включив в них EFB.

§15. Утверждение использования коллиматорных индикаторов (HUD)

267. Для получения специального утверждения в отношении расширенных эксплуатационных возможностей для полетов самолетов, оборудованных системами автоматической посадки, коллиматорным индикатором (HUD) или эквивалентными индикаторами, системами технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS), системами синтезированной визуализации (SVS) и/или комбинированными системами визуализации (CVS) эксплуатанту необходимо указать планируемые возможности и представить надлежащую заявку (Приложение № 6) которая должна содержать сведения согласно п.6.24 Приложения 6 ч.1 Чикагской Конвенции.

Если эти системы будут использоваться исключительно для повышения степени ситуативной осведомленности, уменьшения количества погрешностей техники пилотирования и/или сокращения рабочей нагрузки является одним из важных элементов обеспечения безопасности полетов, специального утверждения не требуется. Однако в РПП должны быть указаны стандартные эксплуатационные правила для таких систем.

268. Эксплуатант должен иметь утвержденные АГАТом Программы подготовки, которые разрабатываются с учетом подготовки и предыдущего опыта работы применительно к полетам с использованием HUD или эквивалентных индикаторов.

Подготовка должна охватывать все виды полетов, для которых используется HUD или эквивалентный индикатор. Надзор за проведением такой подготовки должен осуществляться АГАТом.

269. Любое предоставленное расширение эксплуатационных возможностей отражается в эксплуатационных спецификациях соответственно для конкретного типа или отдельного самолета.

§16. Условия выдачи разрешения для транспортировки опасных грузов на ВС

270. Эксплуатант для получения права перевозки опасных грузов обеспечивает наличие:

а) ответственного специалиста, имеющего сертификат, подтверждающий уровень квалификации по правилам перевозки опасных грузов, а также право принимать решение от имени эксплуатанта о допуске (отказе в допуске) к воздушной перевозке опасных грузов и об условиях их перевозки в зависимости от класса (категории) опасных грузов;

б) персонала (командира корабля, второго пилота, бортового инженера, штурмана, бортового проводника, бортового оператора), имеющего сертификат, подтверждающий уровень квалификации по правилам перевозки опасных грузов;

в) воздушных судов, в которых багажно-грузовые помещения отвечают требованиям норм летной годности и позволяют осуществлять перевозку опасных грузов;

г) Положение (Руководство) об организации перевозки опасных грузов разработанную эксплуатантом которая является составной частью РПП или издается отдельным документом, которая позволит выполнять персоналу функции, связанные с приемкой, обработкой, погрузкой, перевозкой опасных грузов и действиями в аварийной ситуации в процессе полета и наземного обслуживания;

д) согласовывается с АГАТом Программу подготовки авиационного персонала для перевозки опасных грузов.

271. Заявитель (эксплуатант) включает в Положение (Руководство) об организации перевозки опасных грузов информацию, необходимую для выполнения обязанностей в

отношении опасных грузов персоналу, обслуживающему пассажиров и обрабатывающему груз, почту или багаж.

Указанная информация должна включать сведения о порядке и процедурах информирования пассажиров о том, что некоторые виды опасных предметов и веществ:

запрещены для перевозки в багаже;

должны быть удалены из ручной клади;

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

272. Условия транспортировки опасных грузов на ВС должны отвечать требованиям Государственного стандарта и «Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» Doc 9284-AN/905, изданным ИКАО действующая редакция которой должна быть в наличии у заявителя (эксплуатанта).

273. Эксплуатант перед полетом организует предоставление в письменном виде командиру воздушного судна информацию (NOTOC), касающуюся опасных грузов, размещенных на борту воздушного судна.

§17. Минимальный Перечень Оборудования (Minimum Equipment List – MEL)

274. Эксплуатанты АГАТ разрабатывают для каждого эксплуатируемого типа ВС Минимальный Перечень Оборудования (Minimum Equipment List – MEL). Такой перечень разрабатывается эксплуатантом на основании Типового Минимального Перечня Оборудования для типа ВС (Master Minimum Equipment List – MMEL), утвержденного государством разработчика типа ВС.

275. Минимальные Перечни Оборудования эксплуатантов утверждаются АГАТом и включаются в РПП эксплуатанта. Перечень допустимых отказов для ВС «восточного» производства включены в РЛЭ ВС.

276. Эксплуатант может разрабатывать отдельным от Минимального Перечня Оборудования изданием Минимальный Перечень Отклонений от конфигурации ВС (Configuration Deviation List - CDL).

277. В случае использования ВС зарегистрированных в иностранном государстве, эксплуатанты обеспечивают содержание MEL не влияющее на соответствие ВС нормам лётной годности, применяемым в государстве регистрации.

278. Эксплуатанты не должны использовать ВС в случае отказа оборудования или систем, иначе, чем в соответствии с MEL, если на это нет разрешения АГАТа.

Порядок утверждения MEL/CDL устанавливается АГАТом.

Примечание:

Master Minimum Equipment List (MMEL) – документ, разработанный организацией, ответственной за типовую конструкцию для конкретного типа ВС, утверждаемый государством Разработчика и содержащий перечень компонентов и оборудования, неработоспособность одного или нескольких не препятствует началу полета.

В MMEL могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения и правила.

Minimum Equipment List (MEL) – документ, содержащий перечень отказов и условия, при которых ВС может быть допущено к эксплуатации.

MEL разрабатывается эксплуатантом в соответствии с MMEL для данного типа ВС или более жесткими требованиями и утверждается государством эксплуатанта.

Configuration Deviation List (CDL) – документ, разработанный организацией, ответственной за типовую конструкцию для конкретного типа ВС, утверждаемый государством Разработчика и содержащий перечень компонентов конструкции ВС, отсутствие одного или нескольких из которых не препятствует началу полета.

§18. Организация наземного обслуживания

279. Эксплуатант организует наземное обслуживание, необходимое для обеспечения вылета воздушного судна или завершения полета по прибытию в аэропорт, за исключением обслуживания воздушного движения и технического обслуживания, включающее обслуживание пассажиров, обработку багажа, груза и почты, обслуживание и загрузку воздушного судна, контроль загрузки, заправку топливом и анти/противообледенительную обработку воздушного судна.

Предусмотренное данным пунктом наземное обслуживание осуществляется эксплуатантом самостоятельно или по договорам с организациями.

280. Заявитель (эксплуатант) включает в РПП раздел или издает отдельным документом Руководство по наземному обслуживанию ВС (РНО), содержащее производственную политику, информацию включающую организационную структуру, методику управления и контроля, включающее требования по подготовке персонала, политику в области субподряда, процедуры и практику обслуживания в отношении всех видов наземного обслуживания., необходимую для исполнения своих обязанностей персоналом, осуществляющим наземное обслуживание.

281. Эксплуатант при помощи персонала по обеспечению полетов организует соблюдение требований РНО.

282. Эксплуатант при осуществлении регулярных полётов (по расписанию) обеспечивает наличие (или доступ к электронной копии) РНО в организациях, осуществляющих наземное обслуживание воздушных судов по договору в аэропортах, в которые выполняются полеты по расписанию.

283. Эксплуатант организует загрузку воздушных судов в соответствии с их эксплуатационной документацией.

284. Эксплуатант несет ответственность, когда все или некоторые из функций и задач по наземному обслуживанию передаются другому поставщику обслуживания.

СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА		
3	Государство эксплуатанта ¹ Выдающий полномочный орган ²	3
СЭ #4:	Название эксплуатанта ⁶ Dba Коммерческое название ⁷ Адрес эксплуатанта ⁹ : Телефон ¹⁰ : Факс: E-mail:	Оперативная связь в эксплуатации: ⁸ Контактная информация, позволяющая незамедлительно связаться с оперативным руководством, приведена в 11.
Настоящий сертификат удостоверяет в том, что 12 предоставлено право осуществлять коммерческие воздушные перевозки, как это определено в прилагаемых эксплуатационных спецификациях, в соответствии с Руководством по производству полетов и 13.		
Дата выдачи ¹⁴ : Фамилия и подпись ¹⁵ : Должность:		

- Примечания.**
1. Заменяется на название государства эксплуатанта.
 2. Заменяется на название выдающего полномочного органа государства эксплуатанта.
 3. Для использования государством эксплуатанта.
 4. Индивидуальный номер СЭ, выданного государством эксплуатанта.
 5. Дата, после которой прекращается действие СЭ (день-месяц-год).
 6. Заменяется на зарегистрированное название эксплуатанта.
 7. Коммерческое название эксплуатанта, если оно другое. Вставить "Dba" перед коммерческим названием (означает "осуществляет перевозки как").
 8. Контактная информация включает номера телефона и факса, в том числе код страны и адрес электронной почты (если имеется), по которым можно незамедлительно связаться с оперативным руководством по вопросам, касающимся производства полетов, летной годности, квалификации членов летного и обслуживающего экипажей, перевозки опасных грузов и других соответствующих вопросов.
 9. Адрес основного места деятельности эксплуатанта.
 10. Номера телефона и факса основного места деятельности эксплуатанта, включая код страны. Следует указать адрес электронной почты, если имеется.
 11. Указать находящийся на борту контролируемый документ, в котором приведена контактная информация, со ссылкой на соответствующий пункт или страницу. Например, "Контактная информация... приведена в главе 1, 1.1, Общие/основные положения Руководства по производству полетов"; или информация приведена на с. 1 Эксплуатационных спецификаций; или "...приведена в дополнении к настоящему документу".
 12. Зарегистрированное название эксплуатанта.
 13. Указать соответствующие правила гражданской авиации.
 14. Дата выдачи Свидетельства Эксплуатанта (день-месяц-год).
 15. Должность, фамилия и подпись представителя полномочного органа. Кроме того, на СЭ может быть проставлена официальная печать.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ (с соблюдением утвержденных условий в Руководстве по производству полетов)				
Контактная информация о выдающем полномочном органе. ¹				
Телефон : _____ ; Факс: _____ ; E-mail: _____				
СЭ# ² : _____ Название эксплуатанта ³ : _____ Дата ⁴ : _____ Подпись: _____ Dba Коммерческое название : _____				
Модель воздушного судна ⁵:				
Виды полетов: Коммерческие воздушные перевозки <input type="checkbox"/> Пассажиры; <input type="checkbox"/> Грузы; <input type="checkbox"/> Прочее ⁶ : _____				
Район полетов ⁷:				
Специальные ограничения ⁸:				
Специальные разрешения:	Да	Нет	Специальные утверждения ⁹	
Опасные грузы	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Полеты в условиях низкой видимости				
Заход на посадку и посадка	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	КАТ ¹⁰ : ___ RVR: ___ м DH: ___ фут	
Взлет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ¹¹ : ___ м	
Расширенные эксплуатационные возможности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	
RVSM ¹³ . <input type="checkbox"/> Неприменимо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO ¹⁴ . <input type="checkbox"/> Неприменимо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Пороговое время ¹⁵ : _____ мин Максимальное время полёта до запасного аэродрома ¹⁵ : _____ мин	
Навигационные спецификации (AR) для полётов в условиях PBN ¹⁵	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16	
Поддержание лётной годности			18	
EFB			19	
Прочее ²⁰	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Примечания.

1. Номера телефона и факса полномочного органа, включая код страны. Следует указать адрес электронной почты, если имеется.
2. Указать соответствующий номер СЭ.
3. Указать зарегистрированное название эксплуатанта и коммерческое название эксплуатанта, если оно другое. Вставить "ОПК" перед коммерческим названием (означает "осуществляет перевозки как").
4. Дата выдачи эксплуатационных спецификаций (день – месяц – год) и подпись представителя полномочного органа.
5. Указать принятое Группой по безопасности полётов коммерческой авиации (CAST)/ИКАО обозначение типа, модели и серии или эталонной серии воздушного судна, если серия обозначается (например, "Боинг-737-3К2" или "Боинг-777-232"). Таксономия CAST/ИКАО приведена на веб-сайте: <http://www.intlaviationstandards.org/>.
6. Прочие виды перевозок, подлежащие указанию (например, оказание скорой медицинской помощи).
7. Перечень географических районов разрешённых полётов (указываются географические координаты или конкретные маршруты, границы районов полётной информации, государственные границы или границы регионов).
8. Перечень применимых специальных ограничений (например, только ПВП, только в дневное время).
9. Перечислить в данной колонке допускающие наибольшую свободу критерии для каждого утверждения или типа утверждения (с соответствующими критериями).

10. Указать соответствующий заход на посадку по приборам, отнесенный к типу В (КАТ I, II, IIIA, IIIB или IIIC). Указать минимальное значение RVR в метрах и относительную высоту принятия решения в футах. По одной строке на указываемую категорию захода на посадку.
11. Указать утвержденное минимальное значение RVR в метрах для взлета. Может использоваться по одной строке на утверждение, если предоставлены различные утверждения.
12. Указать возможности бортового оборудования (например, системы автоматической посадки, коллиматорный индикатор, системы EVS, SVS, CVS) и предоставленные соответствующие расширенные эксплуатационные возможности.
13. Клетка "Неприменимо" может быть отмечена только в том случае, если максимальный потолок воздушного судна не достигает ЭП 290.
14. Если утверждение производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) на основе положений раздела 4.7 главы 4 не применяется, отметить клетку "Неприменимо". В противном случае должно быть указано время и максимальное время полета до запасного аэродрома.
15. Пороговое время и максимальное время полета до запасного аэродрома могут быть выражены также в единицах расстояния (м. мили).
16. Навигация, основанная на характеристиках (PBN): одна строка используется для каждого утверждения навигационной спецификации (AR) PBN (например, RNP AR APCH), а соответствующие ограничения перечисляются в колонке "Описание".
17. Указать фамилию лица/название организации, ответственных за обеспечение сохранения летной годности, а также нормы и правила, требующие проведения работ, т. е., в рамках норм СЭ или специального утверждения (например, ЕС 2042/2003, Part M, Subpart G).
18. Указать функции EFB и любые применимые ограничения.
19. Здесь могут быть указаны другие разрешения или данные с использованием одной строки (или группы из нескольких строк) на разрешение (например, разрешение на специальную процедуру захода на посадку, MNPS, утвержденные навигационные характеристики).

Структура Руководства по производству полетов.

I. Содержание руководства эксплуатанта

1. РПП разрабатываемое эксплуатантом должно содержать по крайней мере следующие разделы:

- а) общие положения;
- б) эксплуатация ВС;
- в) районы, маршруты, аэродромы;
- г) подготовка персонала;

II. Общие положения содержит:

1. Процедуру внесения изменения и дополнения.
2. Общие обязанности (должностные инструкции) персонала, имеющего отношение к производству полетов, организационно-административному обеспечению производства полетов.
3. Нормирование рабочего и полетного времени и времени отдыха летного состава и бортпроводников.
4. Перечень навигационного оборудования, которое должно находиться на борту, включая производство полетов в воздушном пространстве с RNP.
5. Правила полетов по EDTO (ETOPS), при использовании соответствующих ВС.
6. Методы определения минимальных абсолютных высот полета и эксплуатационных минимумов аэродромов.
7. Процедуры заправки топливом с пассажирами на борту.
8. Действие экипажа, ставшего свидетелями авиационного происшествия.
9. Состав летного экипажа.
10. Точные инструкции по расчету количества топлива и масла с учетом возможных условий отказа двигателя и систем ВС.
11. Условия применения и запас кислорода.
12. Масса и центровка ВС.
13. Процедуры устранения предупреждение обледенения.
14. Технические требования к рабочему плану полета.
15. Стандартные эксплуатационные процедуры для летного экипажа и бортпроводников, содержащие карты контрольных проверок.
16. Правила вылета в непредвиденных обстоятельствах.
17. Точные инструкции в отношении ведения радиосвязи.
18. Процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами.
19. Ограничения высоких скоростей снижения вблизи поверхности земли.
20. Процедуры выполнения точных и неточных заходов на посадку.
21. Инструкции и требования к методам обучения предотвращения столкновения исправного ВС с землей.
22. Правила и требования к обучению методики предупрежденных столкновений и использование БСПС.
23. Инструкции касающиеся перехвата гражданских ВС
24. Подробная информация о программе предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов. Политика в области обеспечения безопасности полетов и ответственность персонала.
25. Подробные инструкции по перевозке опасных грузов, включая действия персонала в случае возникновения аварийной ситуации.
26. Инструкции и указания по авиационной безопасности, включая правила досмотра ВС.
27. Инструкция экипажу по действиям при подозрении об инфекционном заболевании на борту ВС.

III. Эксплуатация ВС

28. Эксплуатационные ограничения.
29. Информация по системам и оборудованию эксплуатации ВС в различных условиях полета, содержащаяся в РЛЭ.
30. Порядок приема передачи ВС (требование к оформлению бортового журнала).
31. Действия летного экипажа и бортпроводников в нештатных и аварийных ситуациях.
32. Перечень аварийного и спасательного оборудования и инструкции по его использованию.
33. Действия летного экипажа и бортпроводников в случае аварийной эвакуации.
34. Перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации ВС (MEL/CDL).

IV. Районы, маршруты, аэродромы.

35. Маршрутные справочные данные для обеспечения летного экипажа в каждом полете сведениями о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах, заходах на посадку и вылетах по приборам, необходимыми для выполнения конкретного полета и прочими сведениями, которые эксплуатант может счесть необходимыми для правильного выполнения полетов.
36. Минимальные абсолютные высоты полета на каждом намеченном маршруте.
37. Эксплуатационные минимумы каждого из аэродромов, которые предполагается использовать в качестве аэродромов намеченной посадки или запасных аэродромов.
38. Информация об увеличении эксплуатационных минимумов аэродромов в случае ухудшения работы средств обеспечения захода на посадку или аэродромных средств.
39. Необходимая информация для соблюдения всех профилей полетов, предусмотренных правилами, включая, в числе прочего, определение:
 - а) требований к длине ВПП при взлете сухой, влажной и загрязненной поверхности ВПП, в том числе требований, обусловленных отказами систем, которые влияют на взлетную дистанцию;
 - б) ограничений набора высоты при взлете;
 - в) ограничений набора высоты при полете по маршруту;
 - г) ограничений высоты при заходе на посадку и посадке;
 - д) требований к длине ВПП при посадке в случае сухой, влажной и загрязненной поверхности ВПП, в том числе при отказах систем, которые влияют на посадочную дистанцию;
 - е) дополнительной информации, например, ограничений скорости пневматика.

V. Подготовка персонала.

40. Программы подготовки летного состава.
41. Программы подготовки бортпроводников.
42. Программы подготовки персонала по обеспечению полетов.

ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ, ПЕРЕЧЕНЬ И ФОРМЫ
ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОСНОВНЫХ ДАННЫХ ПО ЗАЯВКЕ

**ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ
ЭКСПЛУАТАНТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ТУРКМЕНИСТАНА**

ЗАЯВКА

Прошу

выдать сертификат эксплуатанта

продлить срок действия сертификата

эксплуатанта переоформить сертификат

эксплуатанта возобновить действие сертификата

эксплуатанта выдать дубликат сертификата

эксплуатанта прекратить действие сертификата

эксплуатанта аннулировать сертификат

эксплуатанта

ЗАЯВИТЕЛЬ

(полное наименование и адрес авиапредприятия/авиакомпания)

ПЛАНИРУЕМАЯ ДАТА НАЧАЛА ПОЛЁТОВ _____

(при продлении/ внесении изменений указывается соответственно срок окончания действующего Сертификата Эксплуатанта или планируемая дата начала полётов в новых эксплуатационных условиях)

Приложение к сертификату данные по разделам (см. внизу)

(наименования документов, их номера, даты подписания, количество листов, форма представления) Заявитель _____ « ____ » 20 ____ г.
(подпись, Ф.И.О.) (дата)

**Типовые формы
отчётов соответствия эксплуатанта сертификационным требованиям**

ОТЧЁТ № 1
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Организация и управление производством

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

№	Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить	Статус соответствия	Рекомендации
1	2	3	4

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА, УКОМПЛЕКТОВАННОСТЬ.

1. Организационная структура

1.1	Лётная служба	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.2	Инженерно-авиационная служба	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.3	Производственно-диспетчерская служба или сотрудник по организационному обеспечению полётов (диспетчер)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.4	Инспекция по безопасности полётов или заместитель руководителя эксплуатанта (советник) по безопасности полётов	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.5	Служба авиационной безопасности или заместитель руководителя эксплуатанта по авиационной безопасности	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.6	Служба организации перевозок и/или авиационных работ или ответственный за организацию перевозок и/или авиационных работ	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.7	Служба бортпроводников	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.8	Медицинская	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.9	Служба охраны труда или ответственный, за состояние охраны труда	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.10	Служба или ответственный за подготовку эксплуатанта к сертификации и инспекции (Приказ о назначении)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.11	Положения о подразделениях, входящих в организационную структуру эксплуатанта. Методика управления и контроля за производством полётов, программа подготовки, а также система наземного и технического обслуживания, которые должны соответствовать установленному характеру и объёму полётов.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.12	Должностные инструкции руководящего персонала эксплуатанта, распределение обязанностей и ответственности	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

2. Комплектованность структурных подразделений

2.1	Штатная численность и укомплектованность лётной службы Численность по штату Численность фактическая	_____ работников _____ работников	
2.2	Штатная численность и укомплектованность инженерно-авиационной службы Численность по штату Численность фактическая	_____ работников _____ работников	
2.3	Квалификация руководящего персонала лётной службы	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.4	Квалификация руководящего персонала инженерно-авиационной службы	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.5	Квалификация руководящего персонала других подразделений эксплуатанта, полномочия по управлению функциями наземного обслуживания в отношении следующих, если это применимо, видов обслуживания: обслуживание на перроне, обслуживание пассажиров, обработка багажа, обслуживание в салоне ВС, контроль массы и центровки,	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

	вспомогательное наземное оборудование, обслуживание по заправке топлива и т.д.		
1	2	3	4
3. Система документации по безопасности полётов			
3.1	Перечень и наличие нормативно-правовых и руководящих документов, утверждённых руководителем эксплуатанта и принятых к исполнению	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.2	Руководство по производству полётов	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3	Руководство эксплуатанта по техническому обслуживанию	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4. Делопроизводство			
4.1	Дело эксплуатанта. Ответственные за ведение и хранение дела (Приказ о назначении)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.2	Утверждённая инструкция по делопроизводству	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3	Ответственные за ведение делопроизводства (Приказ о назначении)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.4	Утверждённая номенклатура дел	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность)
(подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 2
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Финансовое состояние эксплуатанта

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

<i>№</i>	<i>Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить</i>	<i>Статус соответствия</i>	<i>Рекомендации</i>
1	2	3	4
1	Наличие средств на расчётных счетах (справка)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2	Оплата предоставленных кредитов (справка)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3	Финансирование авиационной деятельности, технического обслуживания воздушных судов, подготовки авиационного персонала (справка)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4	Оплата обязательств по договорам и страхованию (копии договоров и справка)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5	Аудиторское заключение независимого аудита (копия заключения аудита)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность) _____
(подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 3
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Производственная база

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

№	Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить	Статус соответствия	Рекомендации
1	2	3	4
1. Наличие и содержание помещений для работы			
1.1	Руководящего персонала	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.2	Лётной службы	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.3	Инженерно-авиационной службы	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.4	Производственно-диспетчерской службы	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.5	Инспекции по безопасности полётов	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.6	Службы авиационной безопасности	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.7	Службы организации перевозок	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.8	Службы бортпроводников	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2. Документы, подтверждающие использование помещений на правах			
2.1	Собственности	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.2	Хозяйственного ведения	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.3	Оперативного управления	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.4	Аренды	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.5	Ином законном основании	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность) (подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 4
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Состояние безопасности полётов

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

№	Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить	Статус соответствия	Рекомендации
1	2	3	4

1. Наличие в структуре эксплуатанта органа ИБП (советник по БП)

1.1	Укомплектованность специалистов в соответствии со штатным расписанием	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.2	Специальная подготовка персонала к инспекторской работе	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.3	Подготовка специалистов по программе:	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.4	«Правила расследования АП и АИ»	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.5	Наличие стендов информации о состоянии БП	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

2. Учёт авиасобытий в установленном порядке в соответствии с ПРАС, инструкции о порядке ведения ЛШД, ДОС-9422- AN/923 ИКАО

2.1	Статистика состояния БП по годам за последние три года	Год	АП	АпбЧЖ	СИ	ИНЦ	ПВС		
		20__ г.							
		20__ г.							
		20__ г.							
2.2	Наличие журнала установленного образца	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет							
2.3	Заполнение журналов в установленном порядке	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет							

3. Анализы состояния безопасности полётов за последние три года

Год	За полугодие	За год	
20__ г.			
20__ г.			
20__ г.			

4. Учёт выполнения мероприятий

4.1	Комиссий по расследованию АП и АИ	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.2	Предписаний АГАТ	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3	Мероприятий разрабатываемых, эксплуатантом при анализе состояния БП;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.4	Наличие инструкции, определяющей порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при АП (ПРАПИ)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.5	Наличие и полнота раздела «Предотвращение авиационных происшествий и организационная деятельность в период после авиационного происшествия»	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность) _____
(подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 5
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Состояние безопасности полётов. Внедрение СУБП

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

№	Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить	Статус соответствия	Рекомендации
1	2	3	4

1. Наличие в структуре эксплуатанта органа ИБП (советник по БП), персонал по внедрению СУБП.

1.1	Укомплектованность специалистов в соответствии со штатным расписанием	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.2	Специальная подготовка персонала к инспекторской работе, СУБП.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.3	Подготовка специалистов по программе: «Правила расследования АП и АИ»	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.4	Наличие: Положение об ИБП, подразделения по внедрению СУБП; должностные инструкции; планы работы	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

2. СУБП (минимум)

2.1	Определение и анализ рисков для безопасности полётов;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.2	Принятые корректирующих действий, необходимых для выдерживания согласованных показателей безопасности полётов;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.3	Проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полётов;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.4	Улучшение общих показателей работы СУБП.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

3. Управление факторами риска.

3.1	Управление факторами риска.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.2	Обеспечение БП	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3	Контроль и количественная оценка.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.4	Осуществление изменений.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.5	Популяризация вопросов БП.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность) (подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 6
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Организация лётной работы

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

№	Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить	Статус соответствия	Рекомендации
1	2	3	4

1. Организационная структура.

1.1	Положение о лётном подразделении.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.2	Штатная численность и укомплектованность.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.3	Должностные инструкции руководителей и старших специалистов.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

2. Делопроизводство, лётно-штабная документация

2.1	Ведение делопроизводства в подразделении.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.2	Перечень и наличие нормативно-правовых и руководящих документов, регулирующих деятельность гражданской авиации Туркменистана	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.3	Наличие приказа о закреплении ответственных лиц за ведение контрольных экземпляров документов.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.4	Порядок внесения изменений и дополнений в контрольные экземпляры документов.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.5	Наличие и качество документов по охране труда. Организация работ по охране труда.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

3. Документы, регламентирующие организацию и выполнение полётов.

3.1	Наличие Руководства по производству полётов (РПП) и его соответствие установленным требованиям.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.2	Своевременность и качество вносимых в РПП изменений и дополнений.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3	Ведение лётно-штабной документации.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.4	Наличие сверенных экземпляров РЛЭ.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

4. Планирование лётной работы

4.1	Наличие плана основных мероприятий.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.2	Наличие плана-работы лётного подразделения на месяц.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3	Наличие плана-графика подготовки, тренировки и проверки (годовой) лётного состава (КЛС). Выполнение и учёт.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.4	Наличие плана-графика работы и отдыха лётного состава (месячный) график отпусков.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.5	Планирование и выполнение мероприятий, вытекающих из анализов, инструкций, указаний и др. нормативных документов. Контроль исполнения.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

5. Полётная документация, отчёты о рейсах

5.1	Наличие действующих форм полётной документации и правильность её заполнения.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5.2	Достоверность информации о запасе топлива, загрузке, взлётной массе, центровке.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5.3	Наличие перевозочной документации (дополнительной при перевозке опасных грузов).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5.4	Соблюдение норм рабочего времени и времени отдыха членов экипажа.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

1	2	3	4
6. Лётный персонал			
6.1	Потребное количество экипажей (специалистов) фактическое количество экипажей (специалистов) (по штатному расписанию).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
6.2	Лётные книжки, лётные дела у КЛС и лётных специалистов. Порядок их ведения, правильность дополнения.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
6.3	Повышение квалификации по специальности, по должности, КПК МВЛ, аварийно-спасательная подготовка, подготовка по правилам перевозки опасных грузов.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
6.4	Прохождение подготовки на МВЛ (где, когда, № свидетельства, задания на тренировку).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
6.5	Проведение предварительных подготовок экипажей (вопросники, организация проведения и их учёт).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
6.6	Своевременность прохождения лётных проверок в т.ч. после перерыва в лётной работе	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
6.7	Подтверждение минимума, заходы в СМУ, учёт самостоятельных полётов, подтверждение инструкторского допуска (для КВС). Допуски по видам специальных авиационных работ: авиационно-химические работы; аэросъёмочные работы; внутрирассовые полёты с подбором площадок с воздуха; десантирование парашютистов; воздушная радиационная разведка; лесоавиационные работы; Допуски к посадкам в высокогорье (для вертолётов); Срок действия допуска по САР 12 месяцев	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
6.8	Тренировка и проверка на тренажёре (своевременность, учёт, оформление, выводы)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
7. Профессиональная подготовка членов экипажа			
7.1	Подготовка к сезонному периоду и проведение лётно-технической конференции.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
7.2	Тематика теоретической подготовки на планируемый период.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
7.3	Тематика для самостоятельной подготовки (наличие конспектов).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
7.4	Состав преподавателей и наличие у них утверждённых конспектов по специальным дисциплинам.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
7.5	Контроль и учёт проводимых занятий, посещаемость, учёт выдачи и выполнения индивидуальных заданий.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
7.6	Организация занятий с отсутствующим лётным персоналом, их учёт.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
7.7	Своевременность изучения руководящих документов, информации по БП, изменений в РЛЭ ВС, технологию работы, документов ИКАО, МАК и РУз.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
8. Формирование экипажей и допуск их к полётам			
8.1	Порядок формирования, утверждения и учёта состава экипажей.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
8.2	Стабильность экипажей, причины замены членов экипажей.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
8.3	Прохождение программы подготовки лётного состава (ППЛС).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
8.4	Выполнение требований по провозкам экипажей по маршрутам и на аэродромы.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
9. Подготовка экипажей к выполнению полётов			
9.1	Выполнение требований документов по организации и проведению предварительных подготовок (вопросники, организация, розыгрыш полётов, учёт, сроки).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
9.2	Организация методического обеспечения предварительной подготовки (наличие учётно-методической базы и качество оборудования).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
9.3	Наличие технологии предполётной подготовки экипажей в базовом аэропорту.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
10. Анализ лётной работы и проведение разборов			

1	2	3	4
10.1	Журналы проведения разборов (оформление).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
10.2	Обработка и анализ полётной информации, и их использование на разборах.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
10.3	Систематический контроль и анализ деятельности экипажей, замечания проверяющих.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
10.4	Анализ состояния безопасности полётов.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
10.5	Материалы проверок по ОЛР, планы мероприятий по устранению недостатков (сроки и качество их выполнения).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
10.6	Профилактические мероприятия по предупреждению авиационных происшествий. Выполнение рекомендаций комиссией по расследованию авиационных событий.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
11. Лётно-методическая работа			
11.1	Методические советы. Наличие приказа об утверждении совета.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
11.2	Регулярность заседаний, актуальность вопросов, обсуждаемых на заседаниях, их связь с текущим состоянием безопасности полётов и организации лётной работы.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
12. Международные полёты			
12.1	Соблюдение требований нормативных документов при подготовке ЛС к выполнению международных полётов	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
12.3	Соблюдение правил подготовки и выполнение полётов по трекам	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
12.4	Провозки экипажей, впервые выполняющие полёты по МВЛ	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
12.5	Соблюдение сроков прохождения КПК для международных полётов	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
12.6	Готовность заявителя к выполнению полётов по RNAV, EDTO (ETOPS), RVSM и др.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
13. Наличие и соответствие включённых заявителем в рамках эксплуатационной деятельности договоров нормативным правовым актам			
	Договор аренды ВС с экипажем	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
	Договор аренды ВС без экипажа	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____

(должность)

(подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 6А
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Инспекция лётной эксплуатации

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

№	Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить	Статус соответствия	Рекомендации
1	2	3	4

1. Планирование.

1.1	Порядка действий в полете, изложенного в руководстве по производству полётов, и его соблюдения	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.2	Средств и оборудования, предоставляемых лётному экипажу для безопасного выполнения полёта в соответствии с правилами	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.3	Поддержки, предоставляемой лётному экипажу службой руководства полётами	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.4	Общего обеспечения наземного обслуживания воздушных судов и помощи лётному экипажу в выполнении им своих обязанностей на всех аэродромах, используемых заявителем на маршрутах	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.5	Маршрутных средств и оборудования	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

2. Предполётная инспекция

2.1	Метеорологический инструктаж и инструктаж по маршруту, предоставление NOTAM	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.2	Представление плана полёта ОВД	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.3	Планирование полёта	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.4	Расчёт топлива	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.5	Меры, принимаемые командиром воздушного судна для того, чтобы убедиться в:	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

3. Меры, принимаемые командиром по принятию воздушного судна.

3.1	Лётная годность воздушного судна, включая свидетельство о техническом обслуживании, использование MEL и, если предусмотрено, CDL	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.2	Наличии полного комплекта инструментов и оборудования, требующихся на борту воздушного судна	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3	Наличии подготовленного рабочего плана полёта	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.4	Наличии достаточного бортового запаса топлива и масел	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.5	Соблюдении требований к массе и центровке воздушного судна	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.6	Способности обеспечить соблюдение ограничений по массе и лётно-техническим характеристикам, требований по градиенту набора высоты и запасу высоты над препятствием	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.7	Правильном расчёте критических скоростей (V1, V _R , V2, и т. д.), соответствующих характеристикам ВПП и условиям взлёта	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.8	Надёжном закреплении груза и его правильном распределении	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.9	Наличии информации об опасных грузах	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.10	Наличии заполненных и подписанных рабочего плана полёта и сводно-загрузочной ведомости	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.11	Наличии требуемых публикаций и руководств, например, руководства по эксплуатации воздушного судна, руководства по лётной эксплуатации, справочника по маршрутам, MEL и CDL, если предусмотрены, с внесёнными в них последними изменениями	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

1	2	3	4
3.12	Наличие на борту требуемых документов или надлежащих копий документов, например, свидетельства о регистрации, сертификата лётной годности, свидетельств членов экипажа, разрешения на работу бортовой радиостанции, журнала полётов или технического обслуживания и аттестата сертификации по шуму (после начала коммерческих перевозок и выдачи СЭ этот список будет включать СЭ и относящиеся к нему эксплуатационные спецификации, а также, в соответствующих случаях, пассажирскую и/или грузовую ведомость)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.13	Принятие на борт всего экипажа, включая сверхштатный персонал, и его инструктаж относительно размещения и использования аварийно-спасательного оборудования, знаков запрета на курение, использования поясных привязных ремней, расположения и использования аварийных выходов и т. д.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.14	Внешний и внутренний осмотр воздушного судна лётным экипажем и осмотр пассажирского салона кабинным экипажем	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.15	Подготовительные процедуры по настройке радио- и навигационного оборудования, включая ввод данных в бортовые системы управления полётом, если имеются	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.16	Процедуры включения и проверки инерциального оборудования	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.17	Подготовка и порядок действий в кабине экипажа и использование контрольных перечней	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.18	Координация действий членов экипажа	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4. Инспекция в полете			
4.1	Процедуры подготовки к запуску двигателей и процедуры запуска двигателей	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.2	Надлежащая связь и координация действий с наземным персоналом в отношении процедур запуска двигателей, уборки стояночных колодок, буксировки, если это необходимо, после запуска двигателей и до руления	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3	Руление и использование карт аэродрома	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.4	Использование контрольных перечней	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.5	Принятие и регистрация разрешений органа управления воздушным движением (УВД)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.6	Инструктаж лётного экипажа относительно взлёта, вылета и начального набора высоты, включая использование навигационных средств	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.7	В ходе полёта выполнение правил полёта	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.8	Знание членами лётного экипажа ограничений воздушного судна	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.9	Знание членами лётного экипажа порядка действий в штатных и аварийных ситуациях	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.10	Знание членами лётного экипажа бортовых систем и оборудования	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.11	Знание членами лётного экипажа процедур управления полётом в крейсерском режиме	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.12	Адекватность порядка действий в кабине экипажа	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.13	Дисциплинированность, координация действий и внимательность членов экипажа	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.14	Контролирование высоты и процедуры изменения абсолютной высоты/смены эшелона полёта	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.15	Руководство по производству полётов, включая руководство по эксплуатации воздушного судна, для подтверждения их соответствия потребностям, которые могут возникнуть в полете	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.16	Использование процедур обеспечения безопасности кабины экипажа	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.17	Компетентность членов экипажа, включая знание членами лётного экипажа языка, используемого при ведении радиотелефонной связи	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.18	Прослушивание лётным экипажем частот авиакомпаний и службы руководства полётом	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.19	Использование аэронавигационных средств на маршруте и на аэродроме	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

1	2	3	4
4.20	Знание пилотом маршрутов и аэродромов, включая порядок вылета при чрезвычайных обстоятельствах	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.21	Адекватность предоставляемой метеорологической информации и экологических данных и их использование лётным экипажем	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.22	Использование связи "воздух – земля"	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.23	Использование навигационных процедур и оборудования	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.24	Использование контрольных перечней для каждого этапа полёта	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.25	Выполнение диспетчерских разрешений и изменений разрешений	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.26	Соблюдение процедур передачи метеорологической информации и сообщений об опасных условиях полёта	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.27	Использование и наличие на борту полётной документации в электронном формате или в печатном виде. Особое внимание следует обратить на то, как используются во время полёта и при выполнении снижения, захода на посадку и ухода на второй круг карты и схемы, содержащиеся в разделе руководства по производству полётов, посвящённом описанию маршрутов	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.28	Достаточность запаса кислорода и его использование для дыхания в полете	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.29	Использование членами экипажа привязной системы	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.30	Использование в пассажирском салоне знаков, запрещающих курение и рекомендующих пользоваться привязными ремнями	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.31	Общее соблюдение правил государства эксплуатанта и других государств, имеющих отношение к данному полёту	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.32	Управление полётом членами лётного экипажа, включая аспекты возможностей человека, управления факторами угрозы и ошибок и принятия решений, и подготовленность в отношении ручного и автоматического управления воздушным судном на всех этапах полёта	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.33	Проведение инструктажа лётного экипажа относительно прибытия, захода на посадку и посадки	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.34	Соблюдение эксплуатационных минимумов аэродрома/вертодрома	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.35	Выполнение процедур захода на посадку и посадки, порядка действий после приземления, процедур руления и выключения двигателей и использование соответствующих контрольных перечней	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.36	Членами кабинного экипажа процедур информирования пассажиров о: а) размещении ручного багажа; б) наблюдении за знаками "не курить"; в) правильном и своевременном использовании привязных ремней; г) необходимости привести спинки кресел в вертикальное положение; д) приёмах надевания кислородных масок и ограничениях при пользовании кислородом; е) аварийных процедурах, включая расположение и использование аварийных выходов; ж) местонахождении и использовании спасательных жилетов; з) ограничении пользования туалетами; и) местонахождении и содержании памяток для пассажиров с информацией о порядке действий в аварийной обстановке.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5. Послеполётная инспекция			
5.1	Использование соответствующих контрольных перечней после выключения двигателей	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5.2	Заполнение командиром воздушного судна бортового журнала и регистрации в нем любой неисправности воздушного судна	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5.3	наличие и, при необходимости, заполнение соответствующих форм отчётов об инцидентах, опасных сближениях, столкновениях с птицами, ударах молнии, наблюдении облаков вулканического пепла или его засасывании в двигатели и любых других необычных явлениях, оказывающих влияние на выполнение полёта	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

1	2	3	4
5.4	если запланирована остановка для отдыха экипажа, адекватность предоставляемых мест отдыха и фактического периода отдыха	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5.5	во время промежуточной остановки осуществление мер по оказанию помощи экипажу в подготовке к следующему этапу полёта.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

Примечание. Все упомянутые выше процедуры должны осуществляться таким образом, чтобы не мешать членам экипажа выполнять свои обязанности и соблюдать бдительность в полёте. В некоторых случаях, в частности, в отношении изложенных выше положений пункта б), может потребоваться, чтобы инспектор ВГА закончил проверку после завершения полёта.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность)

(подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 7
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Обработка и анализ полётной информации

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

№	Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить	Статус соответствия	Рекомендации
1	2	3	4
1. Документация			
1.1	Наличие сертификационной организации по ТОи Р эксплуатанта на выполнение работ по обработке и анализу полётной информации	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.2	Организационная структура лаборатории	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.3	Наличие нормативно-правовой документации и соответствующего раздела РПП для заявленного вида деятельности	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2. Организация			
2.1	Персонал: подготовка и специализация, наличие сертификата, допусков на обслуживание бортовых накопителей полётной информации.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.2	Наличие регламентирующих документов по обслуживанию средств сбора обработки ПИ.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.3	Используемое оборудование, программное обеспечение и инструктивные документы по вопросам организации эксплуатации средств сбора ПИ	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.4	Обслуживание бортовых средств полётной информации и обеспечение их рабочего состояния	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.5	Контроль качества и учёт выполненных работ	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.6	Данные об объёмах расшифровки, в подразделениях эксплуатантов выполняющих полёты по внутренним и международным линиям, при базировках ВС Туркменистана за рубежом и при выполнении особо важных полётов	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.7	Соблюдение нормативов расшифровки СПИ по типам ВС руководствуясь действующим нормативными документами ИКАО, приказами, указаниями, распоряжениями АГАТ	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.8	Контроль за состоянием АТ с использованием средств сбора и использования полётной информации	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3. Наличие и соответствие договоров установленным требованиям			
3.1	Наличие договоров на обработку и анализ полётной информации	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность) (подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 8
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Инженерно-авиационное обеспечение полётов ВС

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

№	Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить	Статус соответствия	Рекомендации
1	2	3	4
1	Обязанности, ответственность и полномочия эксплуатационного персонала и персонала технического обслуживания в области технического обслуживания, осмотра и общего обслуживания	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2	Подробная информация об используемой системе технического обслуживания, включая порядок проведения текущих и внеплановых технических осмотров, изменений, ремонта и общего обслуживания;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3	Подробное изложение программы контроля надёжности	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4	Наличие и порядок учёта экземпляров «Руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания ВС», разработанного эксплуатантом	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5	Соответствие и полнота содержания изложенных в «Руководстве эксплуатанта по регулированию технического обслуживания ВС» принципов и процедур по регулированию ТО установленным нормативным требованиям	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
6	Порядок внесения необходимых изменений и дополнений в «Руководство эксплуатанта по техническому обслуживанию ВС» в соответствии с текущими требованиями	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
7	Организация выполнения ТО ВС эксплуатанта собственной утверждённой Организацией по ТО ВС, наличие и срок действия сертификата утверждения, выданного полномочным органом	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
8	Организация выполнения ТО ВС эксплуатанта сторонней утверждённой Организацией по ТО ВС. Наличие договора(ов) на ТО ВС эксплуатанта с утверждённой сторонней Организацией по ТО ВС по соответствующим направлениям поддержания лётной годности ВС	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
9	Наличие и срок действия сертификата утверждения сторонней Организацией по ТО ВС, выданного полномочным органом	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
10	Порядок представления отчётности (передача информации) сторонней Организацией по ТО ВС о выполнении своих обязательств в отношении сохранения лётной годности согласно заключённого договора(ов)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
11	Организация контроля и обеспечения расшифровки носителей полётной информации за состоянием ВС с использованием средств объективного контроля. Наличие договоров со сторонними Организациями	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
12	Наличие документации, касающейся распределения параметров, уравнений преобразования, периодической калибровки, эксплуатационной пригодности и техническому обслуживанию FDR	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
13	Воздушные суда эксплуатанта. Обеспечение исправности ВС и легитимности судовой документации (сертификат эксплуатанта с приложениями, сертификатов лётной годности, свидетельств о регистрации ВС, сертификатов на радиооборудование, сертификатов по шумам и т.д.), наличие на воздушное судно этих документов	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

Примечание: Инспектор АГАТ должен также удостовериться в эффективности и своевременности внесения поправок, а также в том, что все инструкции по сохранению лётной годности, принятые организацией, ответственной за конструкцию типа, и соответствующими государствами, оперативно рассматриваются и рассылаются тем, кому такая информация требуется

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность) _____
(подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 9
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Инспекционная проверка аэронавигационного (штурманского) обеспечения полётов и готовности Лётных подразделений авиапредприятий

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

№	Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить	Статус соответствия	Рекомендации
1	2	3	4

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА, УКОМПЛЕКТОВАННОСТЬ.

1	Положения о службе	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2	Структура службы	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3	Должностные инструкции	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4	Укомплектованность персоналом Численность по штату Численность фактическая	_____ работников _____ работников	
5	Наличие документов регламентирующих деятельность по обеспечению полётов аэронавигационной информацией.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
6	Наличие контрольных экземпляров сборников аэронавигационной информацией.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
7	Уровень профессиональной подготовки руководителей и старших специалистов аэронавигационного (штурманского обеспечения полётов).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
8	Организация аэродромных органов аэронавигационного обеспечения полётов по представлению предполётного информационно- консультативного обслуживания- Брифинг.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
9	Обеспечение программными продуктами для выполнения предварительных и предполётных штурманских расчётов для лётного состава и других служб обеспечивающих полёты	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
10	Наличие договоров с аэродромными органами аэронавигационного обеспечения полётов по представлению предполётного информационно-консультативного обслуживания- Брифинг.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
11	Наличие договоров на обеспечение экипажей ВС документами аэронавигационной информации (АНИ).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность)

(подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 10
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Организация перевозок и/или авиационных работ

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

№	Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить	Статус соответствия	Рекомендации
1	2	3	4
1. Организационная структура.			
1.1	Соответствие организационной структуры эксплуатанта заявленному виду перевозки	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.2	Наличие Положения, должностных инструкций, распределение обязанностей и ответственности	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2. Нормативно-правовая документация			
2.1	Наличие нормативно-правовой документации и соответствующего раздела в РПП заявленному виду перевозок	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.2	Меры, принимаемые эксплуатантом по предотвращению перегрузки ВС и нарушения правил перевозки	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.3	Наличие подтверждающих документов о прохождении КПК, занятий по сезонам, учет технической учебы	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3. Организация перевозок, работ и услуг.			
3.1	Организация перевозочного процесса эксплуатанта	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.2	Практические проверки организации работ и услуг эксплуатанта, включая их представительства	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4. Наличие и соответствие договоров			
3.3	Наличие договоров с аэропортами, агентствами по продаже и их соответствие установленным требованиям	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.4	Соответствие договора страхования перевозок пассажиров, грузов, почты, авиационных работ установленным требованиям	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность) _____
(подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 11
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Авиационная безопасность

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

<i>№</i>	<i>Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить</i>	<i>Статус соответствия</i>	<i>Рекомендации</i>
1	2	3	4
1	Наличие нормативно-правовой документации, организационной структуры и должностных инструкций. Распределение обязанностей и ответственности	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2	Обеспечение безопасности сооружений и наземных средств	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3	Обеспечение безопасности ВС	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4	Организация предполётного досмотра пассажиров и ручной клади, членов экипажей ВС и авиационного персонала	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5	Организация предполётного досмотра багажа, груза, почты и бортприпасов	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
6	Организация и принятие мер по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность ГА	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
7	Организация и проведение занятий с сотрудниками службы авиационной безопасности, авиационным персоналом, членами экипажей ВС по мерам обеспечения авиационной безопасности и практической отработке взаимодействия с заинтересованными ведомствами	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
8	Наличие договоров с аэропортами и их соответствие установленным требованиям	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность) _____
(подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 12
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полётов

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

№	Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить	Статус соответствия	Рекомендации
1	2	3	4

1. Перечень нормативно-правовых и руководящих документов, регламентирующих ПАСОП.

1.1	Воздушный Кодекс;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.2	Стандарты и рекомендации ИКАО (Приложение 12);	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.3	Устав о дисциплине работников ГА Туркменистана	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.4	Воздушный кодекс Туркменистана	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.5	Правила расследования авиационных событий ПРАС 2012г.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.6	Приказ № 171 от 18.08.1998 «О состоянии трудовой и технологической дисциплины в национальном управлении ТХЕ».	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.7	Приказ № 278 от 11.08.2017г. «Руководство по организации движения воздушных судов, автотранспорта и средств перронной механизации на аэродромах гражданской авиации Туркменистана»	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.8	Приказ № 85 от 12.04.2006г. «О мерах по дальнейшему укреплению производственной дисциплины в авиапредприятиях ГНС «Туркменховаёллары»	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.9	Приказ №27 от 26.01.2010 Усовершенствование СДС на предприятиях ГНС ТХЕ. Памятка о СДС.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.10	Руководство по действиям персонала при получении информации «О угрозе в адрес воздушного транспорта».	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.11	Положение о пропускном и внутриобъектовом режиме международного аэропорта	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.12	Аварийный план международного аэропорта	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.13	Инструкция экипажам ВС эксплуатанта Привлекаемых для ПСР и по действиям при возникновении аварийной ситуации на борту ВС;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

2. Обучение ЛС

2.1	Наличие договоров с сертифицированными УЦ на Обучение лётного состава, бортпроводников (бортпроводников) по вопросам АСП.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.2	Расписание занятий (согласованные с ШПАП, утверждённые начальником службы).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.3	Организация подготовки личного состава осуществляющих и привлекаемых к ПСР, АСР авиакомпании по действиям в аварийных ситуациях (теоретическое обучение и практика);	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.4	Участие персонала в учениях, тренировках, имитирующих условие аварийной обстановки.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.5	Тематический план проведения теоретических занятий.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.6	Конспекты преподавателей по каждой теме (согласованные с ШПАП, утверждённые начальником службы).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.7	Утверждённый состав преподавателей.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

3. Организация дежурства поисково-спасательных ВС и экипажей:

3.1	Организация дежурства на аэродроме экипажей ПС ВС;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.2	Подготовленность и допуск экипажей ПС ВС к выполнению поисково-спасательных работ;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

1	2	3	4
3.3	Знания и умение экипажами ПС ВС способов и методов проведения ПСР;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.4	Укомплектованность ПС ВС аварийно- спасательным имуществом и оборудованием (табель имущества для укомплектования);	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.5	Наличие аварийного запаса (НАЗ) на ПС ВС;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.6	Наличие на борту каждого ВС «Инструкции экипажам ВС эксплуатанта привлекаемых для ПСР и по действиям при возникновении аварийной ситуации на борту ВС	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4. Организация периодичности и контроля оснащение воздушных судов аварийно-спасательным оборудованием и средствами			
4.1	средства сигнализации, связи и оповещения и их техническое состояние	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.2	Наличие воздушной и наземной техники для проведения	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3	аварийные трапы, желоба, канаты;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.4	аварийные приводные радиомаяки;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.5	аварийные плавательные средства (жилеты, плоты);	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.6	комплекты неприкосновенного аварийного запаса (НАЗ);	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.7	кислородное оборудование	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.8	медицинские комплекты первой необходимой помощи;	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.9	средства визуальной сигнализации.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность)

_____ (подпись, Ф.И.О.)

ОТЧЁТ № 13
проверки соответствия сертификационным требованиям эксплуатанта

Медицинское обеспечение

№ _____ Дата инспекции _____ Эксплуатант _____
(наименование предприятия)

Руководитель службы _____
(фамилия, имя, отчество)

№	Аспекты, подлежащие проверке, и вопросы, на которые необходимо ответить	Статус соответствия	Рекомендации
1	2	3	4
1. Общая организация медицинского обеспечения.			
1.1	Соответствие структуры медицинской службы, штата.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.2	Наличие нормативно-правовой документации, регламентирующая деятельность медицинской службы.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.3	Специальное образование врачебного персонала (авиамедицина, лечебный факультет, наличие категорий и т.д.).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.4	Комплектование воздушных судов медицинскими аптечками.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2. Организация медицинского обеспечения в аэропорту			
2.1	Наличие медицинского пункта в базовом аэропорту (штат, документация, работа врача и т.д.).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.2	Наличие в базовом аэропорту помещения для отдыха членов экипажа. Контроль за питанием лётного состава (профилакторий, гостиница и т.д.).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3. Проверка работы ВЛЭК			
3.1	Штаты ВЛЭК, размещение ВЛЭК.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.2	Наличие руководящих документов согласно Перечня.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3	Архив. Хранение медицинской документации.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.4	Оказание практической и методической помощи врачам лётного отряда и контроль за исполнением рекомендации ВЛЭК.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.5	Стационар (штат, документация, хранение медикаментов, работа врача стационара).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4. Контроль за работой врача лётного отряда			
4.1	Наличие нормативных документов согласно Перечня.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.2	Ведение медицинской документации на авиаспециалистов, в том числе отчёты.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3	Диспансеризация лётного состава.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.4	Санитарно-просветительская работа.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.5	Выполнение рекомендаций ЦВЛЭК и ВЛЭК.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5. Наличие договоров			
5.1	Медицинское обслуживание медицинским учреждением гражданской авиации.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5.2	Наличие страхового полиса на медицинское обслуживание.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5.3	Проведение врачебно-лётной экспертизы.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5.4	Проведение санитарно-гигиенических и противоэпидемиологических (в т.ч. дезинсекция и дератизация) мероприятий Центром санэпиднадзора на ВС.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ: Перечень несоответствий на _____ листах

Проверку провёл _____
(должность) _____
(подпись, Ф.И.О.)

ПЕРЕЧЕНЬ НЕСООТВЕТСТВИЙ

(Приложение к отчету № _____ на _____ листах)

Дата проверки:			
Подразделение:		Руководитель подразделения (Ф.И.О):	
Инспектор (Ф.И.О):		Представитель подразделения (Ф.И.О):	
Критерий инспекторской проверки (ГАПТ, п.п.)	Значительное		
	Незначительное		
Требование:			
Несоответствие (краткое описание):			
Требование:			
Несоответствие (краткое описание):			
Требование:			
Несоответствие (краткое описание):			
Выводы и уровни серьезности для обеспечения безопасности эксплуатанта/эксплуатанта:			
Инспектор:		Представитель подразделения	
	(подпись)		(подпись)

Примечание: Изложение несоответствий приводится в следующей форме: отсутствует, не ведется, не укомплектован и т.д. со ссылкой на пункт НД, стандарта предприятия, РПП, РОТО эксплуатанта, договора, с которым обнаружено несоответствие

ПЛАН
работы комиссии по
сертификации

(наименование эксплуатанта)

Основание: Приказ начальника АГАТа от “ _____ ” _____ 20__ г. №_

№	Направление проверки	Члены комиссии Ф.И.О.	Представитель заявителя
1.	Организация и управление производством.		
2.	Финансовое состояние эксплуатанта		
3.	Производственная база		
4.	Состояние безопасности полетов		
5.	Состояние безопасности полётов. Внедрение СУБП		
6.	Организация летной работы		
7.	Обработка и анализ полетной информации		
8.	Инженерно-авиационное обеспечение полетов		
9.	Аэронавигационное (штурманское) обеспечение полетов		
10.	Организация перевозок и /или авиационных работ		
11.	Авиационная безопасность		
12.	Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов		
13.	Медицинское обеспечение полетов		

Сроки работы:

Начало работы комиссии _____
(дата)

Постановочное совещание в _____
(время, место)

Сдача отчетов председателю комиссии _____
(дата)

Подготовка Комплексного заключения по итогам
работы комиссии, утверждение _____
(дата)

Председатель комиссии:

(фамилия, подпись)

Члены комиссии:

(фамилия, подпись)

«УТВЕРЖДАЮ»
Начальника АГАТ

_____ Ф.И.О.

“___” ___ 20__ г.

**Комплексное заключение
о возможности выдачи (продления) Сертификата
эксплуатанта**

_____ (полное название заявителя)

1. Основание для проведения работ по сертификации.

Заявление № _____ от “___” _____ г. на получение (продление) Сертификата эксплуатанта, приказ начальника АГАТа № _____ от “___” _____ г.

2. Объекты сертификации.

Объектами сертификационной проверки являлись следующие элементы деятельности заявителя (согласно плана инспекционной проверки).

3. Проведенные работы.

Для подтверждения соответствия объектов сертификации требованиям “Руководства по процедурам сертификации и инспектированию эксплуатантов” выполнены следующие работы:

3.1. Предварительно рассмотрена доказательная документация, представленная с Заявкой.

3.2. В период с _____ по _____ проведена эксплуатационная инспекция объектов сертификации согласно плана проверки.

3.3. По результатам проверки оформлено _____ отчетов с перечнями
(количество)

несоответствий. Выявленные несоответствия относятся к категориям:

Категория 1 - _____ несоответствий, которые препятствуют выдаче
(количество)
(продлению) Сертификата эксплуатанта.

Категория 2 - _____ несоответствий, не препятствующие выдаче
(количество)
(продлению) Сертификата эксплуатанта, но требующие устранения в согласованные с АГАТом сроки.

3.4. Отчеты с перечнями несоответствий переданы руководству _____ для разработки мероприятий по их устранению.

(название заявителя)

4. Заключение.

Вариант 1.

4.1. В результате проведенных работ установлено соответствие _____ сертификационным требованиям на заявленные

(название заявителя)

виды деятельности.

4.2. Выявленные несоответствия (Категория 2) не препятствуют выдаче (продлению) Сертификата эксплуатанта.

4.3. На основании изложенного выше, комиссия считает возможным выдать (продлить) Сертификат эксплуатанта на срок _____.

Вариант 2.

4.1. В результате проведенных работ установлено, что _____ не соответствует сертификационным требованиям из-за _____
(название заявителя)

наличия недостатков, угрожающих безопасности полетов.

4.2. Выявленные несоответствия (Категория 1) препятствуют выдаче (продлению) Сертификата эксплуатанта.

4.3. На основании изложенного выше, комиссия считает, что выдача (продление) Сертификата эксплуатанта _____ возможна
(название заявителя)

после устранения несоответствий по Категории 1, с составлением отчета по их устранению и проведения повторной проверки.

Вариант 3.

4.1. В результате проведенных работ установлено, что _____ способен выполнять полеты только на _____
(название заявителя)
внутренних линиях на ВС _____
(типы ВС)

4.2. Комиссия считает Сертификат эксплуатанта выдать (продлить) на срок _____ с ограничением полетов по МВЛ.

5. Рекомендации.

5.1. Подготовить план мероприятий по устранению несоответствий, отмеченных в отчетах членов комиссии, согласовав его с АГАТом.

5.2. Информировать АГАТ о ходе выполнения плана мероприятий.

Председатель комиссии:

(фамилия, подпись)

Члены комиссии:

(фамилия, подпись)

Приложение № 8

**«УТВЕРЖДАЮ»
Начальника АГАТ**

_____ **Ф.И.О.**

“ _____ ” _____ 20__ г.

**АКТ
по результатам инспекционной
проверки**

(наименование эксплуатанта)

**Основание для инспекционной
проверки Направление проверки
Дата проверки:**

Результаты проверки:

Выводы и рекомендации:

Проверку выполнили: _____

(должность, подписи, ф.и.о. проверяющих)

С актом ознакомлен: _____

(должность, подписи, ф.и.о. проверяемых)

Формы заявлений на специальные разрешения

**ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТОВ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА**

ЗАЯВКА

**на допуск эксплуатанта к полетам
по второй и третьей категории ИКАО (САТ II, III)**

1. Прошу допустить к полетам по второй (третьей) категории ИКАО (САТ II, САТ III)

_____ (полное название заявителя)

Адрес эксплуатанта: _____

Телефон: _____

Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта: _____

2. Воздушные суда: _____

(перечень заявляемых ВС с указанием регистрационных номеров)

3. Планируемая дата начала полетов с применением второй и третьей категории ИКАО (САТ II, САТ III): _____

4. Сертификационный статус каждого воздушного судна к выполнению заходов на посадку с высотой принятия решения (ВПП, ДН) менее 60м (200 футов) или без ВПП: _____

5. Информация о квалификационных характеристиках членов экипажа и допуске летного состава к полетам по второй и третьей категории ИКАО:

6. Наличие программы технического обслуживания (Регламента), отражающей особенности эксплуатации самолета по второй и третьей категории ИКАО (САТ II, САТ III): _____

7. Заявитель обязуется:

- выполнять процедуры допуска;
- отвечать требованиям и предоставлять возможность уполномоченному органу осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов.

Руководитель _____

(должность, подпись, дата)

М. П.

RMA F1

**УСТАНОВЛЕНИЕ/ИЗМЕНЕНИЕ КОНТАКТНОЙ ИНФОРМАЦИИ ПО ВОПРОСАМ
УТВЕРЖДЕНИЙ RVSM**

**STATE POINT OF CONTACT DETAILS/CHANGE OF POINT OF CONTACT
DETAILS FOR MATTERS RELATING TO RVSM APPROVALS**

Данная форма должна быть заполнена и возвращена по указанному ниже адресу при первом контакте с RMA EURASIA или при любых изменениях ранее представленных в форме F1 данных (ПРИ ЗАПОЛНЕНИИ ИСПОЛЬЗУЙТЕ ЗАГЛАВНЫЕ ПЕЧАТНЫЕ БУКВЫ).

(This form should be completed and returned to the address below on the first reply to the RMA or when there is a change to any of the details requested on the form (PLEASE USE BLOCK CAPITALS)).

Государство:
(State)

Одно-/двухбуквенный указатель государства ИКАО: ¹
(ICAO 1 or 2 letter identifier for state)

Эксплуатант ² (Заполняется только Эксплуатантом)
(Operator² (Fill by Operator only))

Адрес и название
эксплуатанта:
(Address and
name of
Operator)

Контактное лицо по вопросам утверждений RVSM:
Contact person for matters concerning RVSM approvals:

Ф.И.О.:
(Full Name)

Обращение:
(Title:) Фамилия¹⁷: Инициалы:
(Surname¹⁷:) (Initials:)

Должность:
(Post/Position)

Телефон:
(Telephone) Факс:
(Fax:)

E-mail:

RMA F2

ЗАПИСЬ УТВЕРЖДЕНИЯ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ RVSM

RECORD OF APPROVAL TO OPERATE IN RVSM AIRSPACE

1. При выдаче или изменении государством регистрации ВС или государством эксплуатанта статуса утверждения (допуска) ВС или разрешения эксплуатанту к полета в RVSM к полетам в пространстве с RVSM, информация об утверждении должна быть незамедлительно передана в RMA EURASIA по указанному ниже адресу.

(When a State of Registry OR State of the Operator approves or amends the approval of an operator/aircraft for RVSM operations, details of that approval must be recorded and sent to the appropriate RMA without delay.)

2. Перед заполнением ознакомьтесь с Указанием по заполнению бланков (ПРИ ЗАПОЛНЕНИИ ИСПОЛЬЗУЙТЕ ЗАГЛАВНЫЕ ПЕЧАТНЫЕ БУКВЫ)

(Before providing the information requested below, reference should be made to the accompanying notes (PLEASE USE BLOCK CAPITALS)).

Государство регистрации¹:
(State of Registry¹)

Эксплуатант²:
(Operator²)

Государство Эксплуатанта³:
(State of the Operator³)

Тип ВС⁴:
(Aircraft Type⁴)

Серия ВС⁵:
(Aircraft Series⁵)

Серийный номер производителя⁶:
(Manufacturers Serial No⁶)

Регистрационный номер⁷:
(Registration Mark⁷)

Код ответчика⁸:
(Mode S aircraft address⁸)

Утверждение летной годности⁹:
(Airworthiness Approval⁹)

Дата выдачи сертификата¹⁰:
(Date Issued¹⁰)

Утверждение (допуск) к RVSM¹¹:
(RVSM Approval¹¹)

Дата выдачи утверждения к RVSM¹²:
(Date Issued¹²)

Дата истечения утверждения срока¹³:
(Date of Expiry¹³ (If Applicable))

Метод утверждения¹⁸:
(Method of Compliance (Service Bulletin, STC etc))

Примечания¹⁶:
(Remarks¹⁶)

RMA F3

ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА ИЗ РЕЕСТРА ИЛИ ОТЗЫВ УТВЕРЖДЕНИЯ (ДОПУСКА) НА ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ В ПРОСТРАНСТВЕ RVSM

DE-REGISTRATION OF AIRCRAFT OR WITHDRAWAL OF APPROVAL TO OPERATE IN RVSM AIRSPACE

1. Если у государства регистрации или государства эксплуатанта имеется причина для отзыва утверждения эксплуатанта/воздушного судна для выполнения полётов в воздушном пространстве с RVSM, подробная информация, согласно бланку формы F3, должны быть направлена RMA EURASIA. Этот бланк также следует использовать для уведомления RMA EURASIA об изъятии воздушного судна из государственного реестра.

(When a State of Registry or State of the Operator has cause to withdraw the approval of an operator/aircraft for operations within the RMA airspace, details as requested below must be submitted to the RMA by the most appropriate method. This form should also be used to notify the RMA of a deregistration from a state's registry.)

2. Перед заполнением ознакомьтесь с Указанием по заполнению бланков (ПРИ ЗАПОЛНЕНИИ ИСПОЛЬЗУЙТЕ ПЕЧАТНЫЕ БУКВЫ)

Before providing the information requested below, reference should be made to the accompanying notes (PLEASE USE BLOCK CAPITALS).

Государство регистрации¹:
(State of Registry¹)

Эксплуатант²:
(Operator²)

Государство Эксплуатанта³:
(State of the Operator³)

Тип ВС⁴:
(Aircraft Type⁴)

Серия ВС⁵:
(Aircraft Series⁵)

Серийный номер производителя⁶:
(Manufacturers Serial No⁶)

Регистрационный номер⁷:
(Registration Mark⁷)

Код ответчика⁸:
(Mode S aircraft address⁸)

Дата отзыва утверждения RVSM¹⁴:
(Date of Withdrawal of RVSM Approval¹⁴)

Причина отзыва утверждения RVSM¹⁵:
(Reason for Withdrawal of RVSM Approval¹⁵)

Примечания¹⁶:
(Remarks¹⁶)

После заполнения вернуть по указанному адресу:

(When complete, please return to the following address)

Адрес RMA: Россия,123182,Москва,Волоколамское ш.,26

(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)

Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19, Факс(Fax): +7(499) 190-3579, E-Mail: rma@rma-eurasia.ru,

RMA_Eurasia@atminst.ru

БЛАНКИ RMA ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ОТ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПОЛНОМОЧНЫХ ОРГАНОВ И ЭКСПЛУАТАНТОВ ДАННЫХ О ВЫДАННЫХ ИМИ УТВЕРЖДЕНИЯХ RVSM

Назначение

1. Региональное мониторинговое агентство (RMA) должно иметь точную информацию о контактных лицах для направления им запросов, которые могут возникнуть при решении задач контроля выдерживания относительной высоты, уточнении статуса утверждения RVSM эксплуатанта/ВС и т.д. Поэтому, уполномоченным государственным органам необходимо представить такую информацию в RMA заполнив бланк формы F1. Авиакомпании (эксплуатанты) и службы ОВД государств при первоначальном обращении в RMA также должны заполнить бланк формы F1. В случае последующего изменения поданной контактной информации бланк F1 передается повторно.
2. На каждое воздушное судно, получившее утверждение для полетов в пространстве RVSM уполномоченный орган, выдавший утверждение, (в отдельных случаях эксплуатант) должен заполнять отдельный бланк по форме F2.
3. Уполномоченный орган государства регистрации эксплуатанта/воздушного судна должен заполнить и направить в RMA бланк формы F3, как только будет принято решение об отзыве утверждения (допуска) эксплуатанта/воздушного судна для полетов в воздушном пространстве RVSM. Форма F3.

Инструкция по заполнению бланков
RMA F1, F2 и F3.

(Notes to aid completion of RMA forms F1, F2 and F3.)

Указанные ниже числа относятся к верхним индексам, используемым в полях бланка F1, F2 и F3. Информацию RMA Евразия желательно предоставлять в электронном виде по электронной почте.

- 1) Государство регистрации – указывается одно- или двухбуквенный указатель (индекс) ИКАО согласно последней действующей редакции Doc 7910 ИКАО. Если государству присвоено более одного кода, используйте тот, который указан первым.
- 2) Эксплуатант – указывается трёхбуквенное условное обозначение ИКАО согласно последней действующей редакции Doc 8585 ИКАО. Для воздушных судов авиации общего назначения впишите “IGA”. Для военных воздушных судов впишите “MIL”. Если ни то, ни другое, то поставьте X в этом поле и впишите эксплуатанта/владельца в строке Примечания.
- 3) Государство эксплуатанта – указывается одно- или двухбуквенный указатель (индекс) ИКАО согласно последней действующей редакции Doc 7910 ИКАО. Если государству присвоено более одного кода, используйте тот, который указан первым.
- 4) Тип воздушного судна – указывается условное обозначение ИКАО согласно последней действующей редакции Doc 8643 ИКАО, например, для Airbus A320-211, впишите A320; для Boeing B747-438 впишите B744.
- 5) Серия воздушного судна – указывается серия воздушного судна, или условное обозначение заказчика изготовителя. Например, для Airbus A320-211 необходимо указать 211; для Boeing B747-438, необходимо указать 400 или 438.
- 6) Серийный номер производителя – указывается серийный номер, присвоенный производителем (заводской номер).
- 7) Регистрационный номер – указывается регистрационный номер воздушного судна, например, для AA-XYZ впишите AAXYZ.
- 8) Код ответчика режима S – укажите присвоенный ICAO код ответчика режима S воздушного судна (6 цифр, шестнадцатеричная система).
- 9) Утверждение лётной годности – Указывается «да» или «нет».
- 10) Дата выдачи сертификата лётной годности – DD/MM/YY. Например: для 26 октября 2020 впишите 26/10/20. (Эта дата может совпадать с датой выдачи утверждения (допуска) для полетов с RVSM).
- 11) Утверждение (допуск) для полетов с RVSM – впишите «да» или «нет».
- 12) Дата выдачи утверждения (допуска) для полетов с RVSM – DD/MM/YY. Например: для 26 октября 2020 впишите 26/10/20.
- 13) Дата истечения срока действия утверждения (допуска) для полетов с RVSM – DD/MM/YY. Например: для 26 октября 2020 впишите 26/10/20.
- 14) Дата отзыва утверждения (допуска) для полетов с RVSM – DD/MM/YY. Например: для 26 октября 2020 впишите 26/10/20.
- 15) Причина отзыва
- 16) Примечания.
- 17) Фамилия – Впишите вашу фамилию и инициалы.
- 18) Метод утверждения – Укажите ссылку на документ, на основе которого проводилась работа/доработка в части выполнения требований к полетам с RVSM. Например, номер Сертификата типа ВС или дополнения к Сертификату типа ВС или бюллетеня по доработкам или служебной записки.

**ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТОВ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА**

**Заявление
на получение допуска к полетам
в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS**

Прошу провести инспекционную проверку _____
(полное название заявителя)

с целью получения разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS

Адрес эксплуатанта: _____

Телефон: _____

Факс: _____

E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта: _____

1. Планируемая дата начала полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики по правилам MNPS: _____;

Тип ВС, серия	Регистрационный номер	Тип установленных двигателей	Наработка планера	Наработка каждого двигателя самолета	Перечень навигационного оборудования, установленного на ВС

3. Доказательная документация:

Документация о летной годности	<input type="checkbox"/>	Записи о навигационной точности (выписки из AFM, FCOM, TDSC, SB)	<input type="checkbox"/>
Программа технического обслуживания	<input type="checkbox"/>	Программа подготовки летного состава	<input type="checkbox"/>
Minimum Equipment List MEL	<input type="checkbox"/>	Дополнения к РПП (эксплуатационные процедуры)	<input type="checkbox"/>
Допуск к полетам в воздушном пространстве RVSM	<input type="checkbox"/>	Допуск к полетам в воздушном пространстве PBN	<input type="checkbox"/>

4. Заявитель обязуется предоставлять возможность уполномоченному органу в сфере гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики MNPS.

Руководитель _____

(должность, подпись, дата)

МП

**ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТОВ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА**

ЗАЯВКА

**на получение заключения о соответствии заявленных ВС
требованиям по обеспечению полетов в системе (указать тип PBN)**

ЗАЯВИТЕЛЬ: _____

Почтовый адрес: _____

Телекс/телефон: _____

Факс: _____

Прошу Вашего указания провести работы по оценке соответствия заявленных ВС требованиям по обеспечению полётов в системе PBN и оформить заключение.

ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Заявитель предполагает эксплуатировать в системе зональной навигации PBN следующие воздушные суда:

(тип ВС, бортовой номер, состав навигационного оборудования)

Руководитель _____
(должность, подпись, дата)

М.П.

**ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТОВ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА**

**ЗАЯВКА
на получение разрешения на выполнение полетов
с увеличенным временем ухода на запасной аэродром
(EDTO)**

Прошу провести инспекционную проверку _____
(полное название

заявителя)

с целью получения разрешения на выполнение полетов с
EDTO

Адрес эксплуатанта: _____

Телефон: _____

Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта: _____

1. Планируемая дата начала полетов с EDTO: _____;

2. Регионы (маршруты) полетов заявляемых самолетов для выполнения
полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO):

_____;

(Северная (Южная) Атлантика, Тихоокеанский регион, Полярные
маршруты, Транссибирские маршруты, Регион Индийского океана, маршруты,
где время полета до пригодного запасного аэродрома превышает 60 минут)

Тип ВС, серия	Регистра- ционный номер	Тип установлен- ных двигателей	Наработка планера	Наработка каждого двигателя самолета	Запрашиваемые величины порогового времени/ максимального времени ухода на запасной аэродром

4. Заявитель обязуется предоставлять возможность уполномоченному
органу в сфере гражданской авиации осуществлять контроль за организацией,
обеспечением и выполнением полетов с увеличенным временем ухода на
запасной аэродром (EDTO).

Руководитель _____
(должность, подпись, дата)

МП

**ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТОВ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА**

**ЗАЯВКА
на допуск эксплуатанта к полетам с
использованием коллиматорного
индикатора (HUD)**

1. Прошу допустить к полетам с использованием HUD

(полное название заявителя)

Адрес эксплуатанта: _____

Телефон: _____

Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта: _____

2. Воздушные суда: _____
(с указанием изготовителя, модели и регистрационных номеров)

3. Планируемая дата начала полетов с использованием HUD:

4. Запрашиваемые расширенные эксплуатационные возможности и
соответствующие эксплуатационные минимумы аэродрома:

Приложение: Контрольный перечень соответствия системы визуализации.

Руководитель _____
(должность, подпись, дата)

М. П.

Приложение к Заявке

Контрольный перечень соответствия системы визуализации:

- а) Справочные документы, использованные при составлении заявки на утверждение;
- б) летное руководство;
- в) порядок обратной связи и информирования о существенных проблемах;
- г) запрашиваемые расширенные эксплуатационные возможности и соответствующие эксплуатационные минимумы аэродрома;
- д) выдержки из руководства по производству полетов, включая MEL и стандартные эксплуатационные правила;
- е) результаты оценки риска для безопасности полетов; ж) программы подготовки персонала;
- з) поддержание летной годности.

Не обязательно направлять полностью руководства, требуется направить только соответствующие разделы/страницы.

Более полный инструктивный материал по этим вопросам содержится в Руководстве по всепогодным полетам (Doc 9365)

Перечень частей Заявления

- Часть 1 - Основные данные
- Часть 2 - Сведения о месте базирования ВС, о видах предлагаемых полетов и деятельности, географические зоны (регионы полетов и маршруты) эксплуатации
- Часть 3 - Банковские реквизиты
- Часть 4 - Данные по административно-управленческому персоналу, указанному в пункте 5 приложения № 4 к настоящему Положению, с указанием наименования должностей, фамилии лиц, их занимающих, их квалификации и опыта соответствующей руководящей работы в гражданской авиации
- Часть 5 - Утвержденная структурная схема организации и управления заявителя.
- Часть 6 - Документы, подтверждающие право владения ВС.
- Часть 7 - Заявляемые воздушные суда. Сводная таблица
- Часть 8 - Основные данные воздушных судов
- Часть 9 - Допуска по использованию воздушных судов
- Часть 10 - Арендованные воздушные суда. Сведения об аренде.
- Часть 11 - Воздушные суда, переданные в аренду. Сведения об аренде.
- Часть 12 - Техническое обслуживание воздушных судов
- Часть 13 - Обработка и анализ полетной информации
- Часть 14 - Командно-летный, летный состав, бортпроводники.
- Часть 15 - Используемые аэропорты
- Часть 16 - Обеспечение полетов
- Часть 17 - Страхование

Ведомость основных данных и необходимой документации Заявления

№ п/п	Раздел Заявления часть/ лист	Необходимая документация по разделу Заявления название листов

(должность, подпись, дата)

ЧАСТЬ 1

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

1. Номер Сертификата Эксплуатанта _____

2. Дата выдачи (дата последнего продления) Сертификата Эксплуатанта _____

3. Код ИКАО _____

4. Код ИАТА _____

5. Полное и сокращенное название Заявителя на туркменском языке _____

6. Полное и сокращенное название Заявителя на русском и английском языках _____

7. Организационно-правовая форма Заявителя _____

8. Юридический адрес _____

Примечание: при первоначальном получении Сертификата атрибуты, которые присваиваются действующим эксплуатантам, не заполняются (пункты №№ 1-4).

ЧАСТЬ 2

Сведения о месте базирования ВС, о видах предлагаемых полетов и деятельности, географические зоны (регионы полетов и маршруты)

1. Почтовые адреса центрального офиса компании, филиалов и представительств: _____

2. Аэродром (аэродромы) базирования, приписные аэродромы (если имеются) _____

3. Виды перевозок и авиационных работ _____

4. Регионы и маршруты полетов _____

5. Контактные телефоны _____

6. Факс _____

7. Адрес электронной почты _____

8. Телефон производственно-диспетчерской службы _____

9. Код АФТН _____

10. Код SITA _____

Часть 3 Банковские реквизиты

№ п/п	Вид счета*	Наименование банка, банковские реквизиты	Документ подтверждающий о наличии финансовых ресурсов.
1	2	3	4

*) расчетный (текущий), ссудный, депозитный, валютный или иной счет

ЧАСТЬ 4

Данные по административно-управленческому персоналу, указанному в пункте 5 приложения № 4 к настоящему Положению, с указанием наименования должностей, фамилии лиц, их занимающих, их квалификации и опыта соответствующей руководящей работы в гражданской авиации.

Должность	Фамилия, имя, отчество	Стаж работы в ГА	Приказ о назначении	
			номер	дата
1	2	3	4	5

В таблицу заносятся данные по руководящему составу и специалистам, непосредственно связанным с обеспечением безопасности полетов, включая:

- генерального директора;
- первых заместителей генерального директора;
- заместителя генерального директора по организации летной работы;
- руководителя, отвечающего за организацию и обеспечение полетов;
- заместителя генерального директора по инженерно-авиационному обеспечению;
- шеф пилота, командира летного отряда;
- главного штурмана (ответственного за аэронавигационное обеспечение);
- главного инспектора (начальника инспекции) или советника по обеспечению БП;
- службу авиационной безопасности или заместителя руководителя эксплуатанта по авиационной безопасности;
- руководитель УТЦ.

ЧАСТЬ 5

ЗАЯВЛЯЕМЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА. СВОДНАЯ ТАБЛИЦА

Тип ВС	Регистрационный номер	Собственник	Основание для использования ВС	№ табл.	Сдано в аренду в Туркменистан (тип)	Аренда за рубеж (тип), работа за рубежом
1	2	3	4	5	6	7

Примечания:

1. Тип ВС - тип воздушного судна.
2. Регистрационный номер - регистрационный номер воздушного судна.
3. Собственник - собственник воздушного судна.
4. Основание для использования ВС - основание для использования воздушного судна (на балансе, арендованное (вид аренды), арендованное за рубежом).
5. № таблицы. - номера таблиц, содержащих информацию о воздушном судне.
6. Сдано в аренду в Туркменистан (тип) - отметка о передаче в аренду в Туркменистан. Указывается тип аренды.
7. Аренда за рубеж (тип), работа за рубежом - отметка о передаче в аренду в иностранное государство (указывается тип аренды) или работа за рубежом.

ЧАСТЬ 6

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Тип ВС	Национальный и регистрационный знак	Назначение ВС	Заводской номер	Завод-изготовитель	Дата изготовления	Свидетельство о государственной регистрации		Сертификат летной годности		Сертификат по шумам		Особые отметки
						номер	дата	номер	дата	номер	дата	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Примечания:

- | | |
|--|--|
| 1. Тип ВС | - тип воздушного судна |
| 2. Регистрационный номер | -государственный и регистрационный знак воздушного судна |
| 3. Назначение | - назначение воздушного судна |
| 4. Заводской номер | - заводской номер |
| 5. Завод-изготовитель | - завод - изготовитель |
| 6. Дата изготовления | - дата изготовления |
| 7,8. Свидетельство о государственной регистрации | - номер и дата выдачи Свидетельства о регистрации, кем выдано |
| 9,10. Сертификат летной годности | - номер, дата выдачи и срок действия Сертификата летной годности, кем выдано |
| 11,12Сертификат по шумам | - номер, дата выдачи Сертификата по шумам, кем выдано |
| 13. Особые отметки | |

Данные по воздушным судам для заполнения спецификации

1. Тип воздушного судна _____
2. Регистрационный номер _____
3. Назначение (пасс. Груз) _____
4. Заводской номер _____
5. Завод изготовитель _____
6. Дата изготовления _____
7. Свидетельство о регистрации _____
(№, дата выдачи)
8. Удостоверение о годности к полетам _____
(№, дата выдачи)
9. Удостоверение о годности по шуму _____
(№, дата выдачи)
10. Предельная масса _____
(взлет, посадка)
11. Масса изделия _____ кг., центровка _____ % САХ _____ мм
12. Центровка _____ Макс. пасс. вместим, груз. под _____
(пред. перед.) (пред. зад.)
13. Количество ремонтов, дата и место посл. рем. _____
14. Назначенный ресурс _____
(час, пос, лет)
15. Межремонтный ресурс _____
(час, пос, лет)
16. Нарботка с начала эксплуатации _____
(час, пос)
17. Нарботка после посл. ремонта _____
(час, пос)
18. Основание продления ресурса _____
(в случае продления ресурса)

19. Допуск к полетам на МВЛ и категория ИКАО _____

20. Район(ы) полётов: _____

21. Указать соответствующий заход на посадку по приборам, отнесённый к типу В (КАТ I, II, III, IIIВ или IIIС). Указать минимальное значение RVR в метрах и относительную высоту принятия решения в футах. По одной строке на указываемую категорию захода на посадку:

КАТ.: _____ RVR: _____ м DH: _____ фут

22. Указать утверждённое минимальное значение RVR в метрах для взлёта: RVR : _____ м

23. Навигационные спецификации (AR) для полётов в условиях PBN: _____

24. Указать возможности бортового оборудования (например, системы автоматической посадки, коллиматорный индикатор, системы EVS, SVS, CVS) и предоставленные соответствующие расширенные эксплуатационные возможности: _____

EDTO	TCAS	NAT-MNPS	RVSM	EFB

25. Особые отметки _____
(разукомплектовано, законсервировано, в ожидании ремонта, на AP3)

Подпись ответственного лица АТБ эксплуатанта _____
(должность, фамилия, дата)

Подпись ответственного лица ЛО эксплуатанта _____
(должность, фамилия, дата)

При изменении веса самолёта во время эксплуатации, эксплуатант обязан проинформировать АГАТ в виде таблицы и краткого письма где и когда было крайнее взвешивание ВС:

№	Board №	MTO W kg	Limited Heaviness % CAX				Aircraft Empty Weight kg	Heaviness of Empty Aircraft, % CAX	Maximum Load Aircraft, PAX/CGO	Notes
			Tail		Bow					
			Off	Land	Off	Land				
1	EZ -XXX	XXXX	In accordance with data in balance schedule				XXXX kg	XXX%	Passenger/ Cargo XX pax	

ЧАСТЬ 7

РЕСУРСНОЕ СОСТОЯНИЕ ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ

№	Национальный и регистрационный знак	Тип ВС	Дата ремонта	Завод ремонта	Назначенный ресурс и срок службы			Межремонтный ресурс и срок службы		
					часы	посадки	лет	часы	посадки	лет
1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12

Примечания:

Наработка СНЭ - наработка с начала эксплуатации (часов/посадок).
 Нарботка ППР - наработка после последнего ремонта (часов/посадок).

ЧАСТЬ 9

ДОПУСКА ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Тип ВС	Регистр. номер	Категория ИКАО	Допуска по использованию	Примечания
1	2	3	4	5

Примечания:

1. Тип ВС - тип воздушного судна
2. Регистр. номер - регистрационный номер воздушного судна
3. Категория ИКАО - соответствие I, II или III категории ИКАО (по посадкам)
4. Допуски по использованию:
- удовлетворяет требованиям EDTO(ETOPS);
 - оборудовано для полетов по B-RNAV;
 - допуск к полетам по международным воздушным линиям;
 - допуск к полетам в Североатлантическом регионе (NAT-MNPS);
 - RVSM ;
 - допуск к использованию EFB;
 - допуск к использованию HUD;
 - оборудовано TCAS
5. Примечания

ЧАСТЬ 10

АРЕНДОВАННЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Тип ВС	Регистрационный номер	Арендодатель	Договор		
			номер	дата	срок
1	2	3	4	5	6

Примечания:

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. Тип ВС | - тип воздушного судна. |
| 2. Регистрационный номер | - регистрационный номер воздушного судна. |
| 3. Арендодатель | - название и адрес арендодателя и номер Сертификата |
| эксплуатанта. 4,5,6. Договор | - номер и дата заключения договора, срок действия |
| договора. | |

ЧАСТЬ 11

ВОЗДУШНЫЕ СУДА, ПЕРЕДАННЫЕ В АРЕНДУ

Тип ВС	Национальный и регистрационный знак	Арендатор	Договор			Разрешение собственника
			номер	дата	срок	номер, дата
1	2	3	4	5	6	7

Примечания:

- | | | |
|----------|-------------------------------------|--|
| 1. | Тип ВС | - тип воздушного судна |
| 2. | Национальный и регистрационный знак | - Национальный и регистрационный знак воздушного судна |
| 3. | Арендатор | - название; адрес и номер Сертификата эксплуатанта арендатора |
| 4, 5, 6. | Договор | - номер, дата заключения и срок действия договора |
| 7. | Разрешение собственника | - номер и дата разрешения собственника (для случаев субаренды, когда это предусмотрено в договоре аренды ВС) |

ЧАСТЬ 12

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ

Тип ВС	Государство, город, аэропорт	Организация (вид обслуживания)	Сертификат организации			Договор на обслуживание		
			номер	дата	срок	номер	дата	срок
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Примечания:

1. Тип ВС - тип воздушного судна.
2. Государство, город, аэропорт - государство, город и аэропорт в том числе и зарубежные, куда эксплуатант выполняет (планирует выполнять) регулярные полеты.
3. Организация - название и адрес организации, выполняющей техническое обслуживание. Указываются конкретные виды ТО.
- 4,5,6. Сертификат организации - номер, дата выдачи и срок действия сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, выполняющей данные виды работ.
- 7,8,9. Договор - номер, дата заключения и срок действия договора на обслуживание.

ЧАСТЬ 13

АНАЛИЗ И ОБРАБОТКА ПОЛЕТНОЙ
ИНФОРМАЦИИ

Тип ВС	Организация	Сертификат организации			Договор на обслуживание		
		номер	дата	срок	номер	дата	срок
1	2	3	4	5	6	7	8

Примечания:

1. Тип ВС -тип воздушного судна
2. Организация - наименование, адрес организации, выполняющей работы по расшифровке полетной информации
- 3,4,5. Сертификат организации - номер, дата выдачи и срок действия свидетельства организации, выполняющей работы (при наличии)
- 6,7,8. Договор на обслуживание - номер, дата заключения и срок действия договора

ЧАСТЬ 14

КОМАНДНО-ЛЕТНЫЙ, ЛЕТНЫЙ СОСТАВ, БОРТПРОВОДНИКИ,
БОРТОПЕРАТОРЫ

Должность	Ф.И.О.	Класс	Свидетельство специалиста ГА	Налет общий	Приказ о приеме на работу	Допуски к выполнению полетов	Налет по типам (общ./КВС). Инструкторский допуск	Медиц. освидет.	Курсы повышения квалификации
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Примечания:

1. Должность - занимаемая должность.
2. ФИО - фамилия, имя, отчество, дата рождения.
3. Класс - класс специалиста гражданской авиации.
4. Свидетельство специалиста ГА - номер, дата выдачи, срок действия свидетельства специалиста гражданской авиации.
5. Налет общий - общий налет на всех типах воздушных судов.
6. Приказ о приеме на работу - номер и дата приказа о приеме на работу.
7. Допуски к выполнению полетов - допуск к полетам на международных воздушных линиях, допуск к полетам в Североатлантическом регионе, сертификат на перевозку опасных грузов, допуск к выполнению полетов в системе BRNAV, допуск к полетам по III категории ИКАО: наименование допуска, номер и дата приказа, кем выдан
8. Налет по типам (Общ./КВС) Инструкторский допуск. - допуск к полетам на типах воздушных судов: налет на каждом указанном типе воздушных судов (общий / в качестве командира воздушного судна); инструкторский допуск на тип, номер приказа, когда и кем выдан
9. Мед.освидетельствование - дата, срок, организация
10. Курсы повышения квалификации - номер и дата выдачи свидетельства, учебное заведение

ЧАСТЬ 15

РАЗРЕШЕННЫЕ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ
АЭРОПОРТЫ

Страна	Город	Аэропорт		Цель использования	Типы воздушных судов
		название	код		
1	2	3	4	5	6

Примечания:

- 1, 2, 3 Страна Город Аэропорт - страна, город, название аэропорта
 4 Код - коды аэропорта (ИКАО, ИАТА)
 5 Цель использования - **R** = постоянный, **A** = запасной, **RF** = аэродром дозаправки, **NA** = к использованию не разрешен
 6 Типы воздушных судов - типы воздушных судов

13
ЧАСТЬ 16

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

Аэропорт	Виды обеспечения	Организация, выполняющая обеспечение	Договор на обеспечение		
			номер	дата	срок
1	2	3	4	5	6

Примечания:

1. Аэропорт - аэропорт базирования и все аэропорты, куда выполняет (планирует выполнять) регулярные рейсы эксплуатант
2. Виды обеспечения - для каждого аэропорта необходимо привести все виды обеспечения
3. Организация, выполняющая обеспечение - по каждому виду обеспечения указывается организация, с которой заключен договор на данное обеспечение или название собственного структурного подразделения
- 4, 5, 6 Договор на обеспечение - номер, дата и срок действия договора на обеспечение (по каждому виду обеспечения)