

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САМАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ имени академика С.П. КОРОЛЕВА»

**Сертификация аэропортов
гражданской авиации**

Самара 2009 г.

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

«САМАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ имени академика С.П. КОРОЛЕВА»

**Сертификация аэропортов
гражданской авиации**

Методические указания

Самара 2009г.

УДК СГАУ: 656(075)

Сошин В.М., Чекрыжев Н.В. Сертификация аэропортов гражданской авиации: Методические указания. Самар. гос. аэрокосм. ун-т;. Самара, 2009,

Подробно изложен порядок и процедуры сертификации аэропортов гражданской авиации, рассмотрены особенности сертификации аэродромов и организаций, осуществляющих аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов, обеспечивающих обслуживание пассажиров и грузов, деятельности по обеспечению авиационной безопасности, поисково-спасательному обеспечению полетов.

Вся приведенная в методических указаниях информация соответствует действующей в Российской Федерации законодательной и нормативно-технической документации. Указания содержат примеры оформления реальной документации, применяемой при сертификации аэропортов.

Содержание методических указаний в значительной мере будет способствовать успешному освоению студентами смежных дисциплин: «Авиакомпания, аэропорты, аэродромы», «Эксплуатация аэропортов».

Методические указания разработаны на кафедре ЭАТ. Они предназначены для студентов 3 курса дневной формы обучения и 5 курса заочной формы обучения специальности 190701 «Организация перевозок и управление на транспорте (воздушный транспорт)» при изучении ими дисциплины «Сертификация и лицензирование на воздушном транспорте».

Рецензенты: доцент Г.А.Новиков

д-р техн. наук, проф. Б.А. Титов

1. ВВЕДЕНИЕ

Аэропортом называется транспортное предприятие, осуществляющее регулярные прием и отправку пассажиров, багажа, грузов и почты организацию и обслуживание полетов воздушных судов (ВС).

В Российской Федерации по состоянию на 2008 насчитывается 330 аэропортов (рис. 1)., в том числе 70 международных и 62 Федерального значения.



Рис. 1. Динамика изменения количества аэропортов РФ.

Современный аэропорт представляет собой сложный инженерный комплекс сооружений, зданий, технических средств и оборудования. Наиболее крупные аэропорты занимают территорию в несколько тыс. га. Объем годовых перевозок крупнейших аэропортов мира достигает 30-60 млн. пассажиров.

Для успешного функционирования аэропорта в его составе формируются службы (или привлекаются отдельные юридические лица), осуществляющие аэропортовую деятельность. Они выполняют работы по обеспечению взлета, посадки, руления, стоянки ВС, их техническому обслуживанию и обеспечению

горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями, коммерческому обслуживанию пассажиров, багажа, почты и грузов.

Состояние инженерного комплекса аэропорта и качество работы организаций, осуществляющих аэропортовую деятельность, в значительной мере влияет на безопасность полетов. Статистика свидетельствует, что по их вине происходит около 10% авиационных происшествий. Поэтому Федеральными органами власти РФ принимаются меры по совершенствованию оборудования аэропортов и контролю за выполнением аэропортами требований, позволяющих повысить безопасность полетов. Первое направление деятельности можно проиллюстрировать ростом средств, выделяемых на развитие материально-технической базы аэропортов (рис. 2), второе – сертификацией аэропортов (рис. 3).

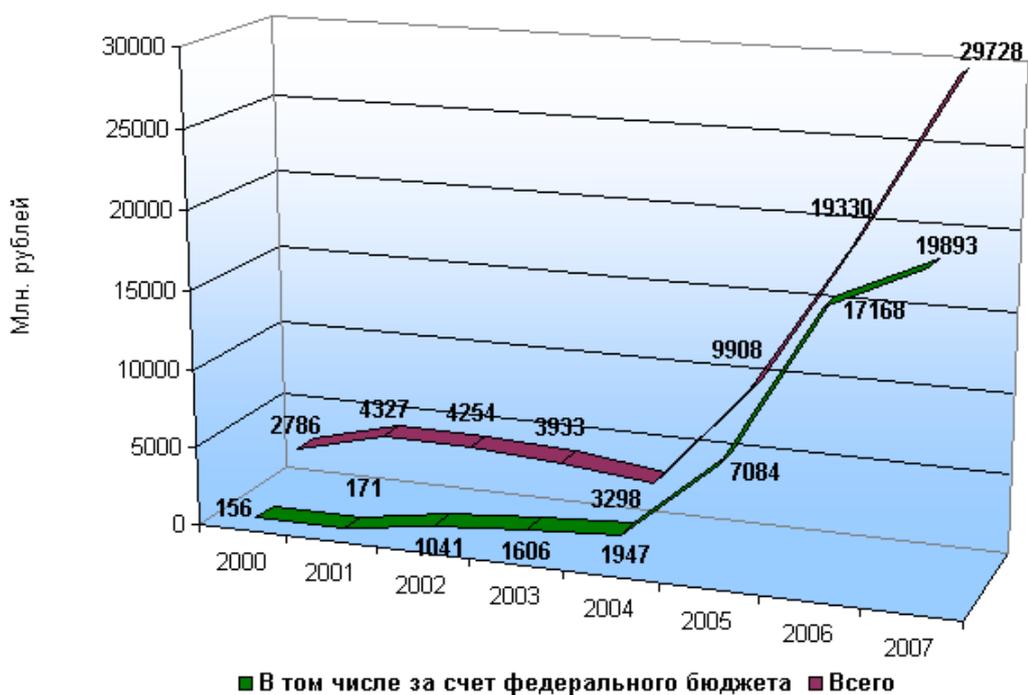


Рис. 2. Инвестиции в развитие материально-технической базы аэропортов РФ

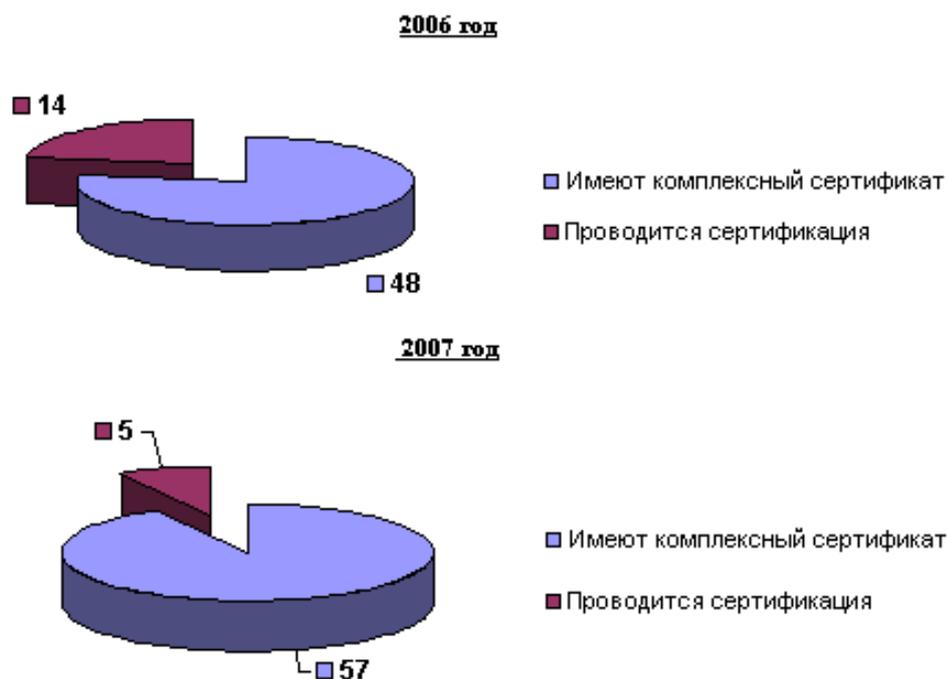


Рис. 3. Состояние работ по сертификации аэропортов РФ Федерального значения

Сертификации подлежит аэродром, инженерные сооружения аэропорта и все организации, осуществляющие аэропортовую деятельность. Сертификация проводится по системе добровольной сертификации в гражданской авиации «Авиатор».

В данных методических указаниях будут рассмотрены некоторые направления работ по сертификации аэропортов применительно к специальности 190701

«Организация перевозок и управление на транспорте (воздушный транспорт)». В пособии не рассматриваются вопросы, которые изучаются в дисциплинах: «Авиакомпании, аэропорты, аэродромы», «Эксплуатация аэропортов».

2. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОПОРТОВ

2.1. Общие положения.

2.1.1. Сертификация аэропортов, организаций, осуществляющих аэропортовую деятельность (далее - сертификация аэропортов) - деятельность, выполняемая в рамках системы сертификации в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации по подтверждению соответствия аэропортов, их объектов, оборудования, организаций осуществляющих

аэропортовую деятельность установленным требованиям, и имеющая своей целью:

- создание условий для эффективной деятельности воздушного транспорта Российской Федерации;

- обеспечение безопасности полетов и предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность аэропорта, безопасности для жизни, здоровья и имущества населения;

- охрану окружающей среды;

- защиту интересов государства, общества и его граждан от недобросовестности авиационных предприятий и других юридических и физических лиц, деятельность которых связана с обеспечением воздушных перевозок и авиационных работ в аэропорту.

2.1.2. Аэропортовая деятельность включает в себя:

- авиатопливообеспечение воздушных перевозок - комплекс мероприятий, направленных на обеспечение эксплуатации и обслуживания ВС кондиционными авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями (прием, хранение, подготовка и выдача на заправку, заправка воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями).

- осуществление контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов - комплекс мероприятий по контролю количественных и (или) качественных характеристик свойств авиационных горюче-смазочных материалов на этапах авиатопливообеспечения воздушных перевозок;

- аэродромное обеспечение - комплекс мероприятий по поддержанию летного поля аэродрома в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

- электросветотехническое обеспечение - комплекс мероприятий по светотехническому обеспечению взлета, захода на посадку, посадки и руления воздушных судов и централизованного обеспечения электроэнергией аэропорта и его объектов;

- штурманское обеспечение - комплекс мероприятий, осуществляемых на этапах организации, подготовки и выполнения полетов и направленных на создание условий безопасной, точной и экономичной аэронавигации;

- радиотехническое обеспечение и авиационная электросвязь - комплекс организационных и технических мероприятий, выполняемых соответствующими службами авиапредприятий, государственных предприятий по использованию воздушного пространства (ИВП) и управлением воздушным движением (УВД), других юридических лиц и направленных на обеспечение безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации, а также комплекс мероприятий по организации внутриаэропортовой (производственно-технологической) электросвязи, техническому обслуживанию средств оповещения и информации пассажиров, охранно-пожарной сигнализации и специальных технических средств (СТС), вычислительной техники;

- обеспечение обслуживания (управления) воздушного движения - комплекс мероприятий по полетно-информационному, консультативному, диспетчерскому обслуживанию (управлению) воздушного движения, а также аварийному оповещению;

- инженерно-авиационное обеспечение - комплекс мероприятий по своевременному и качественному техническому обслуживанию воздушных судов;

- обеспечение авиационной безопасности - комплекс режимно-охранных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности пассажиров и экипажей воздушных судов;

- обеспечение обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов - комплекс организационных и технологических мероприятий, позволяющих осуществить посадку (высадку) пассажиров, обработку, хранение багажа, почты и грузов, погрузку (разгрузку) багажа, почты и грузов на борт (с борта) воздушного судна с целью их перевозки в пункт назначения по заявленному маршруту при соблюдении условий авиационной безопасности и безопасности полетов;

- поисковое и аварийно-спасательное обеспечение - комплекс мероприятий, направленных на организацию и выполнение немедленных и эффективных поисковых, аварийно-спасательных и противопожарных работ по спасению пассажиров и экипаже и воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, оказанию помощи пострадавшим и эвакуацию их с места происшествия;

- метрологическое обеспечение - комплекс обязательных и рекомендуемых к исполнению действий, направленных на обеспечение единства и требуемой

точности измерений, повышение эффективности и качества работ по испытанию, технической эксплуатации и ремонту авиационной техники и средств наземного обслуживания воздушных судов, повышение безопасности полетов;

- метеорологическое обеспечение - комплекс мероприятий по получению и своевременному доведению до должностных лиц авиационных предприятий и аэропорта метеорологической информации.

Для осуществления всех аэропортовых видов деятельности в составе аэропорта создаются соответствующие службы, отделы (см. приложение 1) либо эти задачи выполняют сторонние сертифицированные организации (юридические лица).

2.1.3. Участниками сертификации аэропортов являются:

- органы по сертификации, например:

- орган по сертификации аэропортов;
- орган по сертификации организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;
- орган по сертификации объектов, средств и систем организаций воздушного движения;
- орган по сертификации авиационной безопасности;
- орган по сертификации службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации;
- орган по сертификации авиационно-технических средств гражданской авиации;

и др.

- центры сертификации, испытательные центры (лаборатории), эксперты;

- заявители.

Распределение обязанностей между участниками сертификации аэропортов определяется их правовым статусом, областями аккредитации.

2.1.4. Сертификация аэропорта проводится по заявке организации, занимающейся аэропортовой деятельностью.

2.1.5. По результатам сертификации аэропортовой деятельности оформляются сертификаты соответствия установленного образца по каждому заявленному виду аэропортовой деятельности, либо дается отказ в выдаче сертификатов соответствия с необходимыми обоснованиями.

2.1.6. В соответствии с установленным порядком к объектам и оборудованию аэропортов, подлежащим сертификации, относятся: аэродромы, система светосигнального оборудования аэродромов, светосигнальное оборудование аэродромов, радиотехническое оборудование, объекты радионавигации, объекты радиолокации, объекты авиационной электросвязи, поисковое и аварийно-спасательное оборудование, оборудование для обеспечения авиационной безопасности, технические средства, применяемые в технологиях авиатопливообеспечения, наземная авиационная техника, материалы для эксплуатационно-технического содержания и восстановления искусственных покрытий аэродрома, авиационные горюче-смазочные материалы и специальные жидкости.

2.1.7. При наличии полного комплекта сертификатов соответствия на аэродром, на все виды аэропортовой деятельности, на применяемое оборудование, наземную технику и др. (см. п.2.1.2, п.2.1.6) органом по сертификации аэропортов выдается сертификат соответствия аэропорта.

2.1.8. Держатель сертификата соответствия в процессе эксплуатации аэропорта несет ответственность за поддержание аэропорта на уровне сертификационных требований, требований нормативных документов в течение всего срока действия выданного сертификата соответствия.

2.1.9. Держатель сертификата соответствия не имеет права передавать его другому юридическому лицу.

2.1.10. Сертификаты соответствия по видам аэропортовой деятельности оформляют, регистрируют и выдают органы по сертификации.

2.1.11. Эксплуатация аэропорта без действующего сертификата соответствия не допускается.

2.2. Общие сертификационные требования к аэропорту

2.2.1 Для удовлетворения потребности в аэропортовом обслуживании пассажиров и других клиентов - потребителей авиауслуг, а также авиапредприятий, непосредственно осуществляющих авиационные перевозки, и обеспечения при этом требуемой безопасности выполнения полетов воздушных судов в аэропорту должны осуществляться следующие виды аэропортовой деятельности:

- аэродромное обеспечение;
- электросветотехническое обеспечение;
- радиотехническое обеспечение и авиационная электросвязь;
- обеспечение обслуживания (управления) воздушного движения;
- авиатопливообеспечение воздушных перевозок;
- осуществление контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов;
- инженерно- авиационное обеспечение;
- обеспечение авиационной безопасности;
- обеспечение обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов;
- штурманское обеспечение;
- поисковое и аварийно-спасательное обеспечение;
- метеорологическое обеспечение.

2.2.2. В аэропортах регионального значения может не осуществляться аэропортовая деятельность по:

- электросветотехническому обеспечению;
- радиотехническому обеспечению и авиационной электросвязи;
- штурманскому обеспечению.

В аэропортах местных воздушных линий может не осуществляться аэропортовая деятельность по:

- электросветотехническому обеспечению;
- радиотехническому обеспечению и авиационной электросвязи;

- обеспечению обслуживания (управления) воздушного движения;
- авиатопливообеспечению воздушных перевозок;
- осуществлению контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов;
- инженерно-авиационному обеспечению.

При этом должны быть внесены соответствующие записи в инструкцию по производству полетов.

2.2.3. В соответствии с документами, регламентирующими деятельность аэропортов, принятыми в установленном порядке, для выполнения указанных услуг аэропорт должен иметь:

- аэродром;
- аэровокзал;
- склад горюче-смазочных материалов;
- грузовой склад;
- здания, сооружения и другие объекты технического обслуживания воздушных судов;
- административно-бытовые здания и производственные помещения;
- спецавтотранспорт и средства механизации.

2.2.4. Аэропорт должен вести и регулярно обновлять фонд официально-правовой и организационно-методической документации, используемой в соответствующей системе сертификации, а также иметь комплект официальных изданий ФАВТ, ФСНТ.

2.3. Процедуры проведения сертификации аэропортов

2.3.1 Сертификация аэропортов включает следующие этапы:

- а) представление и проверка заявки на сертификацию и документации к ней;

- б) рассмотрение документации;
- в) проверка сертифицируемого аэропорта;
- г) оформление результатов сертификации;
- д) инспекционный контроль деятельности аэропорта.

2.3.2. Представление и проверка заявки на сертификацию и документации к ней.

2.3.2.1. Этап представления заявки и документации включает:

- подачу Заявителем заявки на сертификацию и документации в орган по сертификации;
- регистрацию и рассмотрение заявки органом по сертификации.

2.3.2.2. Заявка должна включать в себя:

- а) полное официальное название юридического лица;
- б) юридический адрес, реквизиты связи и банковские реквизиты;
- в) указание сферы деятельности, которая сертифицируется;
- г) копии договоров с другими юридическими лицами на выполнение видов аэропортовой деятельности, подлежащих обязательной сертификации, либо лицензированию, но не включенных в заявку, с приложением соответствующих сертификатов соответствия и лицензий, в соответствии с требованиями действующего законодательства;
- д) дополнительные сведения, отражающие:
 - имеющийся опыт, выполняемые или планируемые объемы работ в заявленных видах аэропортовой деятельности;
 - имеющуюся систему обучения и подготовки инженерно-технического и руководящего персонала, повышения их квалификации;
 - перспективы развития аэропорта и его объектов.

К заявке прилагается заключение территориального управления ФАВТ, подтверждающее:

- регистрацию Заявителя как юридического лица по территориальной принадлежности;

- осуществление систематического контроля за деятельностью Заявителя в сертифицируемых сферах деятельности;

- наличие замечаний по деятельности Заявителя, отмеченных в материалах (актах, протоколах) проверок, а также реализацию мероприятий по их устранению.

2.3.2.3. Орган по сертификации аэропортов и другие организации (см. п. 2.1.3), принимающие участие в сертификации, в 10-дневный срок осуществляют проверку представленной документации (далее - "проверка").

При положительных результатах проверки органом по сертификации оформляется решение по проведению сертификации, которое визируется руководителями органов по сертификации, участвующих в сертификации и направляется в адрес Заявителя, территориального управления ФАВТ.

При отрицательных результатах проверки заявка и прилагаемый к ней комплект документов возвращаются Заявителю на доработку.

2.3.3. Рассмотрение документации.

2.3.3.1. Комплектность и содержание документации должны соответствовать действующим сертификационным требованиям и требованиям нормативных документов.

2.3.3.2. В соответствии с решениями органов по сертификации, центры сертификации, испытательные центры (лаборатории), отдельные эксперты проводят рассмотрение представленной документации по видам аэропортовой деятельности

2.3.3.3. На основании результатов рассмотрения документации по видам аэропортовой деятельности центры сертификации, испытательные лаборатории (центры, эксперты) оформляют заключение по документации, в котором делаются следующие выводы:

- о соответствии документации требованиям нормативных документов;
- о необходимости и сроках ее доработки;

- о возможности проведения проверки сертифицируемого аэропорта по конкретному виду аэропортовой деятельности или нецелесообразности дальнейшего проведения работ по сертификации.

При необходимости центр сертификации, испытательный центр (лаборатория), запрашивают необходимые дополнительные материалы, формируют и передают Заявителю предварительные замечания по документации. В этом случае процесс сертификации:

- приостанавливается до устранения замечаний и/или получения дополнительных материалов;

- продолжается в случае возможности устранения замечаний непосредственно к началу проверки аэропорта при письменном подтверждении Заявителем такой возможности.

2.3.3.4. При выявлении несоответствия документации Заявителя требованиям нормативных документов и невозможности устранения этого несоответствия в сроки, определенные условиями договора, процесс сертификации прекращается с оформлением центрами сертификации, испытательными центрами (лабораториями), отрицательного заключения по документации и его согласованием соответствующим органом по сертификации.

В этом случае для возобновления процесса сертификации необходимо повторное представление заявки и комплекта документации.

2.3.4. Проверка аэропорта

2.3.4.1. Соответствующий орган по сертификации при получении положительного заключения по документации принимает решение о проведении проверки аэропорта. После согласования руководителем органа по сертификации сроков проверки и состава группы по проверке аэропорта органом по сертификации издается соответствующее указание, которое доводится до Заявителя и других участников сертификации. Руководителем группы по проверке аэропорта назначается представитель органа по сертификации

Ответственность за проведение проверки аэропорта и оформление ее результатов возлагается на руководителя группы по проверке аэропорта.

2.3.4.2. Целью проверки является получение подтверждения того, что аэропорт соответствует сертификационным требованиям, требованиям действующих нормативных документов, а представленная Заявителем документация правильно отражает фактическое состояние сертифицируемого вида аэропортовой деятельности по всем контролируемым параметрам.

2.3.4.3. По результатам проверки аэропорта оформляется Акт проверки аэропорта, заключительная часть которого должна содержать общие выводы в части:

- соответствия аэропорта (по конкретному виду деятельности) действующим сертификационным требованиям;
- возможности оформления аэропорту сертификата по виду деятельности, указанному в заявке, или необходимости предварительного устранения выявленных недостатков с проведением дополнительной инспекционной проверки;
- целесообразных сроков проведения планового инспекционного контроля деятельности сертифицированного аэропорта.

2.3.4.4. В случае выявления отступлений от сертификационных требований, которые не влекут за собой нарушений в обеспечении безопасности полетов, группа по проверке аэропорта должна рекомендовать Заявителю разработать план мероприятий по устранению отмеченных несоответствий, согласовать его с ФАВТ и представить в орган по сертификации, одновременно с Актом проверки аэропорта.

2.3.4.5. Выполнение плана мероприятий по устранению выявленных несоответствий контролируется территориальным управлением ФАВТ и проверяется при инспекционном контроле деятельности аэропорта.

2.3.5. Оформление и выдача сертификатов соответствия.

2.3.5.1. Результаты сертификации вне зависимости от общей оценки (положительной или отрицательной) подлежат обязательному оформлению в виде соответствующих заключений и Актов.

2.3.5.2. Итоговым документом по сертификации аэропорта на конкретный вид деятельности является комплексное заключение.

Проект комплексного заключения на конкретный вид деятельности готовится центром сертификации, испытательным центром (лабораторией) на основании заключения по документации и Акта проверки аэропорта и представляется в орган по сертификации.

2.3.5.3. Комплексное заключение на конкретный вид деятельности выносится органом по сертификации на утверждение Управляющему Совету Центрального органа системы сертификации. На основании положительного решения Управляющего Совета органом по сертификации оформляется сертификат соответствия на вид аэропортовой деятельности.

2.3.5.4. Сертификат соответствия аэропорта на конкретный вид деятельности оформляется органом по сертификации.

2.3.5.5. На основании комплекта комплексных заключений по конкретным видам аэропортовой деятельности органом по сертификации аэропортов формируется комплексное заключение и решение по результатам сертификации аэропорта, которое выносится на рассмотрение Управляющему Совету Центрального органа системы сертификации. На основании положительного решения Управляющего Совета органом по сертификации аэропортов оформляется сертификат соответствия аэропорта. Выдача Заявителю сертификата соответствия аэропорта осуществляется после его внесения в реестр сертифицированных объектов воздушного транспорта.

2.3.5.6. Срок действия сертификата соответствия на конкретный вид аэропортовой деятельности, определяется органом по сертификации с учетом результатов сертификации конкретного аэропорта. Формы сертификатов на аэропорт и аэродром приведены в приложениях 2, 3

2.3.5.7. Сертификат соответствия аэропорта выдается на срок до 3 лет.

2.3.5.8. Начало срока действия сертификата соответствия исчисляется с даты его внесения в реестр сертификационных объектов воздушного транспорта.

2.3.5.9. Копии сертификатов соответствия хранятся в органе по сертификации.

2.3.6. Инспекционный контроль деятельности аэропорта.

2.3.6.1. Инспекционный контроль деятельности аэропорта (далее - инспекционный контроль) организует и проводит орган по сертификации, выдавший сертификат соответствия.

2.3.6.2. Орган по сертификации, выдавший сертификат соответствия, с учетом выводов Акта проверки аэропорта или Акта последнего инспекционного контроля деятельности аэропорта принимает решение о проведении инспекционного контроля деятельности аэропорта. После утверждения руководителем органа по сертификации представленных центром сертификации, испытательным центром (лабораторией), отдельными экспертами программы инспекционного контроля и состава группы по инспекционному контролю деятельности аэропорта органом по сертификации издается соответствующее указание, которое доводится до сведения Заявителя и других участников сертификации. Ответственность за проведение инспекционного контроля аэропорта и оформление его результатов возлагается на руководителя группы по инспекционному контролю деятельности аэропорта.

2.3.6.3. Инспекционный контроль осуществляется в целях подтверждения:

- соответствия аэропорта сертификационным требованиям;
- соответствие действующей производственной структуры аэропорта, укомплектованности инженерно-техническим персоналом и контролируемых характеристик сферам деятельности и объемам работ.
- своевременности и полноты отражения в документации аэропорта необходимых изменений, а также информирования об этих изменениях органа по сертификации, выдавшего сертификат.

2.3.6.4. Инспекционный контроль деятельности аэропорта осуществляется в течение срока действия сертификата соответствия в виде плановых и внеплановых проверок, но не реже одного раза в год.

Срок очередного планового инспекционного контроля устанавливается органом по сертификации, выдавшим сертификат соответствия деятельности, с учетом результатов проведенного инспекционного контроля.

2.3.6.5. Внеплановый инспекционный контроль проводится по специальному распоряжению органа по сертификации, выдавшего сертификат соответствия, в случае:

а) получения информации о снижении требований к обеспечению безопасности полетов;

б) получения информации о снижении требований к профессиональной подготовке авиационного персонала, нарушении сертификационных требований;

в) получения информации о невыполнении требований по эксплуатации аэропорта;

2.3.6.6. Программа и основные процедуры инспекционного контроля определяются органом по сертификации, выдавшим сертификат соответствия.

2.3.6.7. При инспекционном контроле могут использоваться результаты инспекторских проверок, проведенных должностными лицами других Федеральных органов власти России в соответствии с действующими положениями.

2.3.6.8. По результатам инспекционного контроля оформляется Акт инспекционного контроля деятельности аэропорта, отражающий основные выводы по разделам программы инспекционного контроля о соответствии или несоответствии аэропорта по конкретному виду аэропортовой деятельности действующим сертификационным требованиям и рекомендации по устранению выявленных в процессе инспекционного контроля недостатков. Акт инспекционного контроля деятельности аэропорта хранится в органе по сертификации, выдавшем сертификат.

2.3.6.9. В случае выявления в деятельности аэропорта нарушений сертификационных требований к нему применяются санкции (см. п. 2.5).

2.4. Получение дополнительных сертификатов либо расширение сферы действия сертификата (дополнительная сертификация)

2.4.1. Дополнительная сертификация аэропорта проводится на основании заявки и комплекта документации, оформленными в соответствии с требованиями п.2.3.2. и п.2.3.3.

2.4.2. Процедуры сертификации при дополнительной сертификации аналогичны процедурам, изложенным в п. 2.3. Расширение сферы действия

сертификата оформляется путем замены приложения к сертификату соответствия на вид аэропортовой деятельности и, при необходимости, приложения к сертификату соответствия аэропорта.

2.5. Отмена, приостановление и возобновление действия сертификата соответствия

2.5.1. Орган по сертификации, выдавший сертификат соответствия может применить санкции к организации, занимающейся аэропортовой деятельностью, по временному приостановлению действия либо отмене выданного сертификата соответствия на вид деятельности в случае:

- ликвидации его подразделения;
- выявления нарушений сертификационных требований, зафиксированных в Акте инспекционного контроля деятельности аэропорта.

2.5.2. До принятия решения об отмене действия сертификата (кроме случая ликвидации аэропорта) его действие временно приостанавливается. Решение о приостановлении действия сертификата соответствия принимается органом по сертификации, его выдавшим, по письменному представлению руководителя группы по инспекционному контролю.

2.5.3. В случае приостановления действия сертификата соответствия информация о применяемых санкциях немедленно доводится до сведения руководства ФАВТ, участников сертификации. Представление об отмене действия сертификата в 5-дневный срок направляется руководителем группы по инспекционному контролю деятельности аэропорта в орган по сертификации, выдавший сертификат соответствия на вид аэропортовой деятельности.

Орган по сертификации, выдавший сертификат соответствия, принимает решение об отмене действия сертификата соответствия либо отменяет решение о приостановлении его действия, устанавливает срок устранения имеющихся несоответствий. В необходимых случаях назначается специальная комиссия для проведения внепланового инспекционного контроля.

2.5.4. При получении уведомления о временном приостановлении действия сертификата соответствия организация, занимающаяся аэропортовой деятельностью, обязана:

- немедленно принять все необходимые меры по устранению выявленных недостатков;
- немедленно уведомить об этом обслуживаемые им авиационные предприятия.

2.5.5. Возобновление приостановленного действия сертификата соответствия осуществляется после устранения выявленных недостатков, подтвержденного соответствующим Актом проверки. На основании Акта проверки орган по сертификации, выдавший сертификат соответствия принимает соответствующее решение.

Возобновление приостановленного действия сертификата соответствия состоит в его возврате держателю сертификата.

2.5.6. Возобновление действия отмененного сертификата соответствия не производится.

2.5.8. Организация, у которой был отменен сертификат соответствия, имеет право представить новую заявку на сертификацию в соответствии с п. 2.3.2. не ранее, чем через 6 месяцев после отмены действия сертификата соответствия.

2.6. Оформление сертификата соответствия на очередной срок

2.6.1. Держатель сертификата соответствия подает заявку на продление срока действия сертификата соответствия не позднее, чем за шесть месяцев до окончания срока действия оформленного (выданного) сертификата соответствия.

2.6.2. Контроль за сроком действия сертификата соответствия на вид аэропортовой деятельности осуществляется органом по сертификации, его выдавшим.

2.6.3. Оформление сертификата на очередной срок производится в соответствии с процедурами, предусмотренными п. 2.3.

2.6.4. Состав документации, представляемый вместе с заявкой на оформление сертификатов соответствия на очередной срок, должен включать всю документацию, определенную п. 2.3.3.

Допускается не представлять повторно документацию, в которую не внесены изменения за период действия сертификата соответствия. В этом случае при регистрации заявки делается ссылка на место нахождения соответствующей документации.

3. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К АЭРОДРОМАМ

3.1. Общие положения

Аэродром - определенный участок земной или водной поверхности с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный полностью или частично для прибытия, стоянки, отправления и движения воздушных судов.

На территории аэродрома имеется **рабочая площадь** - специально подготовленная часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов. В ее состав входят: взлетно-посадочная полоса (ВПП), место стоянки ВС, рулежные дорожки и перрон, предназначенный для размещения воздушных судов и для посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа, почты и грузов, а также для выполнения других видов обслуживания.

На аэродроме также имеются здания, сооружения и оборудование для выполнения всех видов аэропортовой деятельности (см. п. 2.2.1).

В данном вопросе будут рассмотрены основные сертификационные требования к рабочей площади аэродрома, авиационной безопасности и аварийно-спасательному и противопожарному обеспечению полетов.

3.2. Требования к рабочей площади аэродромов

3.2.1. Взлетно-посадочные полосы (ВПП)

3.2.1.1. ВПП должна содержаться и в возможно короткие сроки ремонтироваться таким образом, чтобы:

а) на ВПП с искусственным покрытием отсутствовали:

- уступы между соседними плитами и кромками трещин высотой более 25 мм;

- выбоины глубиной более 25 мм, за исключением случаев, когда весь участок выбоины может быть накрыт кругом диаметром 12 см;

- оголенные стержни арматуры;

- посторонние предметы или продукты разрушения покрытия;

- волнообразования, образующие просвет под трехметровой рейкой более 25 мм (кроме вершин двускатного профиля и дождеприемных лотков);

б) на ВПП без искусственного покрытия отсутствовали:

- колеи от воздушных судов, участки с разрыхленным, неуплотненным грунтом;

- участки, на которых скапливается вода после осадков или таяния снега;

- выбоины и впадины грунта, которые могут оказать влияние на управляемость воздушного судна или привести к поломке шасси;

- посторонние предметы, которые могут привести к поломке шасси или попасть в воздухозаборники двигателей воздушных судов;

- неровности поверхности просветом более 100 мм под трехметровой рейкой.

3.2.1.2. На ВПП с искусственным покрытием должны:

а) регулярно измеряться, регистрироваться и сообщаться службе Организации воздушного движения (ОрВД) характеристики сцепления на ВПП.

Для этой цели должны быть:

- устройство измерения коэффициента сцепления;

- инструкция по проведению измерений;

б) регулярно проводится оценка слоя осадков на ВПП, регистрироваться и сообщаться службе УВД.

3.2.1.3. На ВПП без искусственного покрытия должен быть обеспечен контроль прочности грунтовой поверхности ВПП, для чего должны быть средства измерений и методики их применения.

3.2.2. Рулежные дорожки

3.2.2.1. Рулежная дорожка (РД) должна содержаться и в возможно короткие сроки ремонтироваться таким образом, чтобы на ее поверхности отсутствовали:

а) на РД с искусственным покрытием:

- уступы между соседними плитами или кромками трещин более 30 мм;
- выбоины глубиной более 30 мм, за исключением случаев, когда весь участок выбоины может быть накрыт кругом диаметром 12 см;
- оголенные стержни арматуры;
- посторонние предметы, продукты разрушения покрытия.

б) на РД без искусственного покрытия:

- колеи от воздушных судов, участки с разрыхленным неуплотненным грунтом;
- участки, на которых застаивается вода после выпадения осадков или при таянии снега;
- посторонние предметы, которые могут привести к поломке шасси или попасть в воздухозаборники двигателей воздушных судов.

3.2.2.2. РД должна иметь спланированные обочины, которые необходимо подготовить и содержать таким образом, чтобы они:

- предотвращали попадание посторонних предметов в двигатели воздушных судов;

- сводили к минимуму риск повреждения воздушного судна при выкатывании его с РД.

Обочины РД с искусственным покрытием должны содержаться и ремонтироваться таким образом, чтобы на их поверхности отсутствовали:

- посторонние предметы и продукты разрушения покрытия;
- оголенные стержни арматуры;
- уступы поверхности высотой более 50 мм.

3.2.3. Перроны

3.2.3.1. Перрон должен содержаться и ремонтироваться таким образом, чтобы:

- на поверхности искусственных покрытий перрона отсутствовали посторонние предметы или продукты разрушения покрытий;
- на поверхности отсутствовали оголенные стержни арматуры;
- выбоины имели глубину не более 30 мм, за исключением случаев, когда весь участок выбоины может быть накрыт кругом диаметром 12 см.

3.2.3.2. На покрытии перронов и мест стоянок должны быть нанесены маркировочные знаки (рис. 4):

- осей руления ВС (линий заруливания, разворота, выруливания);
- Т-образных знаков остановки ВС;
- номеров стоянок;
- контуров зон обслуживания ВС или линий безопасного расстояния от концов крыла;
- путей движения и мест остановок спецавтотранспорта.

3.2.3.3. Маркировочные знаки перрона должны быть следующих цветов:

- желтого (оранжевого) - для осей руления ВС, Т-образных знаков места остановки ВС и номеров стоянок;

- красного - для линий контуров зон обслуживания ВС;
- белого - для путей движения и знаков остановки спецавтотранспорта.

3.2.3.4. Прожекторное освещение перронов.

а) Прожекторы следует располагать таким образом, чтобы они обеспечивали соответствующее освещение всех зон обслуживания на перроне при исключении слепящего действия на экипажи ВС в полете и на земле, диспетчеров, обеспечивающих управление воздушным движением и технического персонала на перроне. Схема установки прожекторов и направление световых пучков выбираются такими, чтобы стоянки ВС освещались с двух и более сторон с целью сведения к минимуму резких теней и, по возможности, равномерному освещению поверхности перрона.

б) Лампы, используемые в перронных прожекторах, следует выбирать с такими спектральными характеристиками, чтобы исключалось искажение цвета линий и знаков, применяемых для маркировки мест обслуживания ВС и маркировки искусственных поверхностей и препятствий.

в) Рекомендуемые средние уровни освещенности составляют:

- стоянки ВС на перроне:

- в горизонтальной плоскости на уровне земли - 20 лк при коэффициенте неравномерности (отношении средней освещенности к минимальной) не более 4:1;

- в вертикальной плоскости - 20 лк на высоте 2 м над поверхностью перрона в соответствующих направлениях;

- другие участки перрона - в горизонтальной плоскости на уровне земли не менее 50% от среднего уровня освещенности стоянок ВС при коэффициенте неравномерности не более 4:1.

г) Должно быть предусмотрено дежурное (аварийное) освещение перронов, обеспечивающее горизонтальную освещенность не менее 1 лк на уровне покрытия.

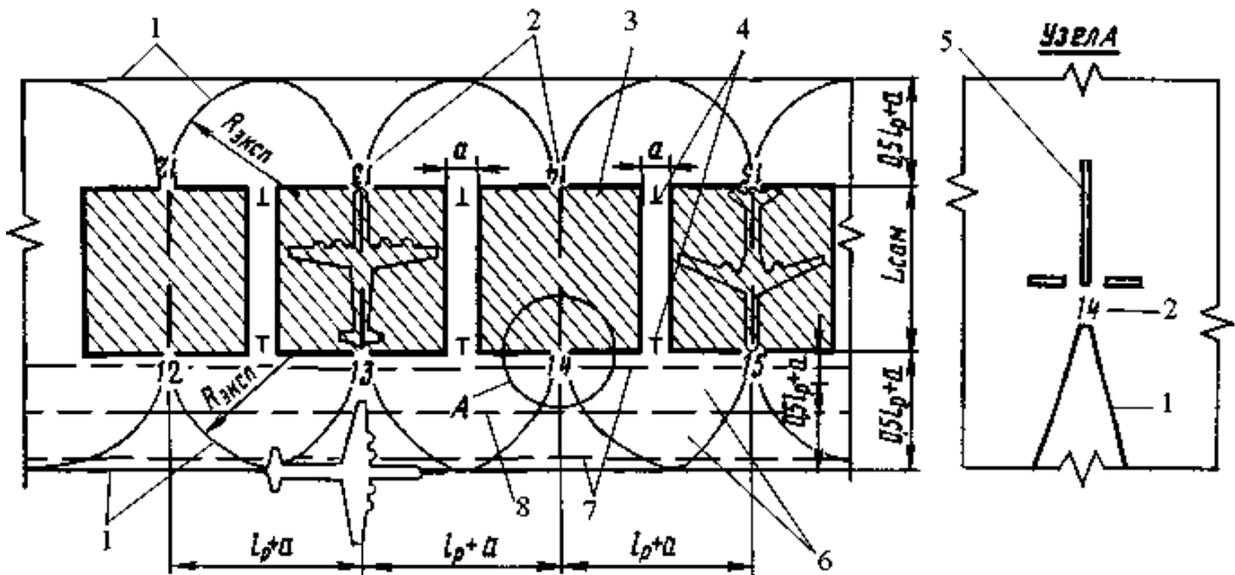


Рис. 4. Пример маркировки мест стоянки и перронов с двухсторонним заходом ВС:

1– оси руления ВС (желтый цвет); 2– номера стоянок (желтый цвет); 3– зона обслуживания ВС (контуры зоны красного цвета); 4– знак остановки спецмашин (белый цвет); 5– Т-образный знак места остановки ВС (желтый цвет); 6– пути движения спецмашин; 7– линии, ограничивающие пути движения спецмашин (белый цвет); 8– разделительная ось пути движения спецмашин (белый цвет)

3.3. .Требования к оборудованию аэродрома для обеспечения авиационной безопасности

3.3.1. Ограждение аэродрома

3.3.1.1. Территория аэропорта должна иметь сплошное ограждение высотой 2,13 - 2,44 метра по всему периметру с предупредительными аншлагами, запрещающими проникновение в контролируемую зону. Расстояние между предупредительными аншлагами не более 100 метров.

В ограждении в качестве средства обеспечения безопасности могут быть использованы системы защитной сигнализации, системы видеонаблюдения и видеозаписи, охранное освещение, а также иные инженерные и технические средства охраны, типы и виды которых согласуются с подразделением, осуществляющим охрану аэропорта и объектов его инфраструктуры.

Поверх периметрового ограждения устанавливаются металлические конструкции различного профиля (козырьки из угловых консолей с несколькими рядами колючей проволоки, армированной колючей ленты и др.).

С внутренней и внешней сторон периметрового ограждения полоса шириной 3 метра должна быть очищена от мусора, кустарника и деревьев. На ней не допускается строительство объектов, складирование оборудования и материалов, стоянка транспортных средств и т.п.

3.3.1.2. На аэродроме должна быть обеспечена возможность осуществления визуального контроля периметра территории аэродрома (ограждения) и последующего пресечения преднамеренного несанкционированного появления на аэродроме транспортных средств и людей. Для чего на участках ограждения вдоль периметра объектов аэропорта дополнительно могут устанавливаться:

а) постовые вышки или смотровые площадки для наблюдения за состоянием ограждения и прилегающей местностью;

б) контрольно-следовая полоса для определения места проникновения нарушителя пропускного режима;

в) блок-посты служебных собак;

г) системы охранной (защитной) сигнализации;

д) электронные устройства обнаружения и подачи сигнала тревоги при преодолении или попытке преодоления ограждения нарушителем.

Примечание: Для патрулирования на автотранспорте по периметру ограждения могут использоваться аэропортовые дороги, подъездные дороги к аэродрому и средствам радиотехнического оборудования, другие элементы аэродрома (например, РД) и др.

3.3.1.3. С внутренней стороны вдоль ограждения аэропорта прокладывается дорога с искусственным покрытием.

3.3.2. Контрольно-пропускной режим

3.3.2.1. На аэродроме должен быть установлен контрольно-пропускной режим для допуска на его территорию людей, грузов и техники. Все постоянно

используемые места въезда или входа на территорию аэродрома должны быть оборудованы контрольно-пропускными пунктами (КПП).

3.3.2.2. КПП аэропорта оборудуются средствами связи, освещением, турникетами, металлическими воротами с автоматизированными системами открытия и закрытия, приводимыми в действие с помощью средств дистанционного управления, системой видеонаблюдения и видеозаписи, тревожной сигнализацией, стационарными техническими средствами досмотра физических лиц, а также смотровыми площадками, специальными устройствами для досмотра транспортных средств и грузов и принудительной остановки.

3.3.2.3. В помещениях КПП оборудуются стенды с образцами действующих в аэропорту удостоверений и пропусков, а также с образцами подписей должностных лиц, имеющих право подписи постоянных, временных, разовых и материальных пропусков.

3.3.2.4. В периметровом ограждении территории аэропорта предусматривается необходимое количество запасных выездов, оборудованных запираемыми воротами и системой охранной сигнализации.

Использование запасных выездов для проезда транспортных средств к отдельно стоящим объектам гражданской авиации контролируется САБ и подразделением, осуществляющим охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры.

3.3.2.5. Для допуска пассажиров на воздушные суда на аэродроме должны быть оборудованы пункты регистрации и досмотра пассажиров, багажа и установлен порядок производства досмотра, учитывающий местные условия. Порядок или технология досмотра должны быть утверждены руководителем аэропорта.

Примечание: Под местными условиями, оказывающими влияние на порядок производства досмотра, имеются ввиду: оборудованность и количество пунктов досмотра, принятая схема досмотра, типы эксплуатируемых воздушных судов и интенсивность их движения.

3.3.3. Орнитологическое обеспечение полетов на аэродроме

3.3.3.1. На аэродроме должен проводиться комплекс мероприятий по орнитологическому обеспечению безопасности полетов, включающий по крайней мере:

а) визуальный и радиолокационный контроль за орнитологической обстановкой (при наличии средств);

б) оперативное оповещение экипажей ВС при возникновении опасности столкновений с птицами;

в) отпугивание скоплений птиц;

г) учет и расследование случаев столкновений с птицами;

д) предотвращение создания условий, способствующих концентрации птиц;

е) принятие инструкции, определяющей порядок орнитологического обеспечения.

3.3.3.2. На аэродроме со сложной орнитологической обстановкой должно быть проведено эколого-орнитологическое обследование, рекомендации которого должны быть реализованы при его эксплуатации.

Примечание: Аэродромом со сложной орнитологической обстановкой следует считать аэродром:

- вблизи которого имеются места больших скоплений и маршруты массовых перелетов птиц или

- имеющий по данным учета по 5 и более случаев столкновений ВС с птицами за календарный год.

3.3.4. Обеспечение безопасности движения в пределах рабочей площади аэродрома

3.3.4.1. На аэродроме должны быть разработаны и включены в Инструкцию по производству полетов:

- порядок движения воздушных судов по аэродрому с указанием:

а) порядка движения (руления) ВС на старт и после посадки;

б) мер предосторожности при рулении с учетом условий видимости и состояния РД;

в) ответственности за соблюдение правил руления, буксировки и сопровождения ВС должностными лицами;

- схемы стоянок ВС и схемы руления (организации движения ВС);

- порядка управления движением ВС и технических средств при пересечении ими критических зон радиомаячной системы (РМС);

- схемы критических зон РМС;

- схемы расположения транспорта, маршрутов его движения и движения людей по аэродрому.

3.3.4.2. Все средства спецавтотранспорта, участвующие в движении по площади маневрирования аэродрома, должны быть:

а) оборудованы средствами аэродромной радиосвязи с руководителем полетов и диспетчерами УВД;

б) окрашены с использованием одного преимущественного цвета:

- красного - для аварийных транспортных средств;

- желтого - для обслуживающих транспортных средств;

в) оборудованы проблесковыми огнями желтого цвета с эффективной силой света не менее 40 и не более 400 кд с частотой вспышек от 60 до 90 в минуту;

г) оборудованы передними и задними габаритными огнями, если они используются в условиях ограниченной видимости и в ночное время;

д) снабжены буксировочными устройствами для удаления при выходе из строя.

3.3.4.3. На автомашине лица, ответственного за проведение работ на летной полосе и РД, должен быть установлен радиоприемник для прослушивания радиообмена на частоте диспетчера посадки.

3.3.4.4. На аэродроме с учетом местных условий должны быть разработаны:

- схема расстановки и организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации;

- схемы подъезда, отъезда и маневрирования спецмашин и механизмов при обслуживании воздушных судов.

Указанные схемы должны быть наглядны, доступны для понимания и изучены всеми водителями и другим персоналом служб, связанных с использованием спецмашин на аэродроме.

3.3.4.5. Для обеспечения безопасности полетов при работе спецмашин на летном поле аэродрома с учетом местных условий должна быть разработана и утверждена руководителем аэропорта технология взаимодействия служб, обеспечивающих полеты.

3.3.4.6. В случае эксплуатации аэродрома в условиях ограниченной видимости (менее 350 м) должны быть разработаны дополнительные меры по обеспечению безопасности движения ВС в пределах его рабочей площади, а также использованы дополнительные технические средства.

3.3.4.7. Все средства спецавтотранспорта, работающего в аэропорту, должны быть сертифицированы.

3.3.4.8. Места стоянок воздушных судов, территории отдельно стоящих объектов с горюче-смазочными материалами, специальными жидкостями и газами, почтово-грузовые терминалы, цеха бортового питания, коммерческие склады, склады хранения опасных грузов и КПП оборудуются охранным освещением.

3.4. Требования к аварийно-спасательному и противопожарному обеспечению полетов на аэродроме

3.4.1. Планирование и организация

3.4.1.1. На аэродроме должны быть:

- инструкция по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома;
- оперативный план тушения пожаров на воздушных судах;
- план взаимодействия с другими организациями, предприятиями и учреждениями.

3.4.1.2. На аэродроме должна быть организована аварийно-спасательная команда (АСК), включающая штатные пожарно-спасательные расчеты (ПСР) и нештатные аварийно-спасательные расчеты для проведения аварийно-спасательных работ при авиационных происшествиях на воздушных судах на территории аэродрома. Из персонала аварийно-спасательной команды должна быть организована поисково-спасательная группа (ПСГ) для проведения поисково-спасательных работ в районе аэродрома.

3.4.1.3. Персонал аварийно-спасательной команды должен быть подготовлен к проведению аварийно-спасательных работ на ВС в соответствии с планами и программами подготовки персонала и проведения учений АСК. Результаты подготовки персонала аварийно-спасательной команды и учений АСК должны регистрироваться в документе (журнале) установленного образца.

3.4.2. Управление, связь, оповещение

3.4.2.1. На аэродроме должен быть стационарный командный пункт (СКП) для руководства и координации аварийно-спасательных работ. СКП должен быть оснащен средствами электросвязи с:

- местными административными и правоохранительными органами;
- взаимодействующими организациями, предприятиями и учреждениями;
- службами и объектами аэропорта;
- передвижным командным пунктом.

На СКП должны быть средства для объявления тревоги и оповещения расчетов АСК при авиационном или чрезвычайном происшествии на ВС.

Примечание: СКП может оборудоваться в служебном помещении должностного лица, назначаемого руководителем аварийно-спасательных работ.

3.4.2.2. На аэродроме должен быть передвижной командный пункт (ПКП) для руководства аварийно-спасательными работами на месте происшествия, выполненный на транспортном средстве повышенной проходимости. ПКП должен быть оснащен мегафоном, биноклем и средствами воздушной электросвязи с СКП, аварийно-спасательными станциями, диспетчерскими

пунктами ОрВД, пожарными автомобилями аэропорта и аварийно-спасательным автомобилем (транспортным средством).

3.4.2.3. На аэродроме должен быть наблюдательный пункт для наблюдения за взлетом и посадкой ВС на всех ВПП. Наблюдательный пункт (НП) должен быть оснащен оптическими средствами для наблюдения (биноклем) и средствами для объявления тревоги и оповещения расчетов АСК и СКП при авиационном или чрезвычайном происшествии на ВС.

Допускается совмещение НП с диспетчерскими пунктами УВД, имеющими обзор летного поля.

3.4.2.4. На диспетчерских пунктах ОрВД аэродрома должны быть средства для объявления тревоги и оповещения расчетов АСК при авиационном или чрезвычайном происшествии на ВС.

3.4.3. Противопожарные средства

3.4.3.1. На аэродроме должна быть установлена и объявлена категория каждой ВПП по уровню требуемой пожарной защиты (УТПЗ) воздушных судов, совершающих регулярные полеты на данной ВПП (таблица 1).

3.4.3.2. Для обеспечения уровня требуемой пожарной защиты ВС на аэродроме должны быть пожарные автомобили (ПА), рекомендованные для тушения пожаров на ВС.

Количество ПА, огнетушащих веществ (ОТВ), имеющих расчетную огнетушащую интенсивность подачи $0,14 \text{ кг/м}^2 \text{ с}$, которые находятся на этих ПА, и суммарная производительность подачи ОТВ, должны быть не менее, приведенных в таблице 2.

Общее количество ПА на аэродроме должно обеспечивать установленный уровень требуемой пожарной защиты ВС для всех ВПП.

3.4.3.3. Время разворачивания в любой точке ВПП первого ПА не должно превышать 3-х минут, а последующих - 4-х минут от момента объявления сигнала тревоги до момента начала подачи ОТВ.

3.4.3.5. На аэродромах, имеющих ВПП 6-9-категорий по УТПЗ, должна обеспечиваться возможность покрытия ВПП пеной (нанесения пенной полосы) при аварийных посадках самолетов с отказавшим шасси. Нанесение пенной

полосы, имеющей размеры не менее приведенных в таблице 3, должно производиться за время, не превышающее 10 мин. от начала подачи пены на ВПП.

Таблица 1.

Определение категории ВПП по уровню пожарной защиты ВС

Длина фюзеляжа наибольших ВС, м	Категория ВПП по УТПЗ	Максимальная ширина фюзеляжа наибольших ВС, м
От 0 до 9	1	2
От 9 до 12	2	2
От 12 до 18	3	3
От 18 до 24	4	4
От 24 до 28	5	4
От 28 до 39	6	5
От 39 до 49	7	5
От 49 до 61	8	7
От 61 до 76	9	7

Таблица 2

Количество ПА, огнетушащих веществ (ОТВ), и суммарная производительность подачи ОТВ в зависимости от категории ВПП по УТПЗ.

Категория ВПП по УТПЗ	Количество ПА, шт.	Количество ОТВ на ПА, кг	Суммарная производительность подачи ОТВ, кг/с

1	1	800	6
2	1	1 700	14
3	1	2 600	20
4	2	8 000	60
5	2	12 000	80
6	2	15 200	100
7	3	24 000	130
8	4	32 500	180
9	4	41 000	220

3.4.3.6. На аэродроме должна быть аварийно-спасательная станция (станции) для размещения и обеспечения дежурства персонала ПСР, пожарных автомобилей и других аварийно-спасательных средств. Аварийно-спасательные станции должны быть оснащены средствами для приема сигналов тревоги и оповещения со стороны СКП, ПКП, диспетчерских пунктов УВД и НП.

Допускается (на время взлета и посадки ВС) размещение ПА с пожарно-спасательными расчетами вблизи ВПП, в месте, обеспечивающем нормативное время развертывания пожарных автомобилей, если это не приводит к снижению готовности расчетов и автомобилей.

Таблица 3

Размеры пенной полосы	Тип самолета			
	2-х моторные винтовые	2-3-х моторные с ГТД	4-х моторные винтовые	4-х моторные с ГТД
Толщина, см	5	5	5	5
Длина, м	600	750	750	900
Ширина, м	12	12	24	24

3.4.3.7. На аэродроме должен быть, по крайней мере, двукратный запас огнетушащих веществ по отношению к количеству ОТВ, имеющемуся на ПА, и пункты, обеспечивающие одновременную заправку водой ПА, находящихся на дежурстве.

3.4.3.8. Стоянки ВС должны оснащаться (по крайней мере, на время выполнения работ на ВС), огнетушителями из расчета не менее одного огнетушителя на две стоянки. Огнетушитель должен иметь запас ОТВ не менее 40 кг и возможность перемещения и приведения в действие одним человеком.

Допускается замена одного огнетушителя несколькими, суммарный запас ОТВ в которых, не менее 40 кг.

3.4.4. Аварийно-спасательные средства

3.4.4.1. На аэродроме должен быть аварийно-спасательный автомобиль (транспортное средство), выбираемый с учетом географических и климатических условий местности, для проведения поисковых и аварийно-спасательных работ в районе аэродрома, обеспечивающий доставку поисково-спасательной группы и аварийно-спасательного снаряжения к месту происшествия.

Перечень основного аварийно-спасательного снаряжения для проведения поисковых и аварийно-спасательных работ в районе аэродрома приведен в приложении 4.

3.4.4.2. На аэродроме должен быть санитарный автомобиль (автомобили) или фургон-прицеп, оснащенные носилками и аварийными медицинскими укладками с перевязочным материалом, рассчитанным на одну четвертую часть пассажироместимости самого крупного ВС, регулярно совершающего полеты на аэродроме. В случае использования фургона-прицепа должно быть предусмотрено транспортное средство для его буксировки.

3.4.4.3. На аэродроме должны быть обеспечены транспортные средства для эвакуации потерпевших бедствие с места происшествия.

Допускается обеспечение транспортными средствами по планам взаимодействия с другими организациями и предприятиями.

3.4.4.4. Аэродром, где взлет или посадка производятся над водным пространством (море, крупное озеро, водохранилище), должен быть обеспечен плавучими транспортными средствами (катера, моторные лодки), укомплектованными:

- средствами воздушной электросвязи с СКП и ПКП;
- оборудованием для освещения места работ на воде;
- звуковыми и световыми сигнальными устройствами;
- индивидуальными и групповыми плавсредствами в количестве, соответствующем пассажироместимости самого крупного ВС, совершающего взлеты-посадки на аэродроме. Допускается обеспечение плавучими транспортными средствами по планам взаимодействия с другими организациями и предприятиями.

4. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИЯМ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ АЭРОПОРТОВУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ

4.1 Требования к направлениям деятельности

Аэропортовая деятельность по аэродромному обеспечению полетов гражданских воздушных судов на внутренних и международных воздушных линиях Российской Федерации должна включать в себя:

- эксплуатационное содержание и текущий ремонт аэродромных покрытий, водоотводных и дренажных систем, грунтовой части летного поля, внутриаэропортовых дорог и привокзальной площади;
- разработку изменений к схемам руления воздушных судов на перроне и местах стоянок; обеспечение информацией об ограничениях, действующих на аэродроме; внесение изменений в документы аэронавигационной информации;
- согласование и контроль за строительством объектов на аэродроме и приаэродромной территории;

- подготовку документации по вводу вертолетных площадок в эксплуатацию в зоне ответственности аэропорта и осуществление контроля за их техническим состоянием;
- обеспечение работ по ликвидации последствий авиационных происшествий имеющимися в наличии средствами и техникой в составе аварийно-спасательной команды аэропорта;
- орнитологическое обеспечение;
- обеспечение контроля за работой сторонних подрядных организаций на аэродроме;
- обеспечение спецмашинами и средствами механизации работ по эксплуатационному содержанию аэродрома и восстановительному ремонту искусственных покрытий;
- обеспечение спецмашинами перевозок в пределах аэропорта работников, хозяйственных и иных грузов;
- обеспечение спецмашинами работ по организации аварийно-спасательных работ, медицинскому обеспечению полетов, расследованию авиационных и транспортных происшествий;
- организацию технической эксплуатации и ремонта спецтранспорта согласно требованиям инструкций предприятий-изготовителей;
- обеспечение подготовки и аттестации водителей и руководителей подъезда (отъезда) к воздушному судну по соблюдению правил движения спецмашин на перроне с выдачей допуска;
- эксплуатацию грузоподъемных машин и механизмов;
- техническое обслуживание и ремонт спецмашин, средств механизации, технологического оборудования.

4.2. Требования к организационной структуре

4.2.1. Для осуществления аэропортовой деятельности по аэродромному обеспечению полетов Заявитель должен иметь в своей структуре аэродромную службу и службу спецтранспорта.

Состав и название указанных служб могут изменяться в зависимости от организационной структуры аэропорта Заявителя.

Пример организационной структуры аэродромной службы приведен в приложении 5.

4.2.2. Статус, организация и управление функциональной деятельностью служб, осуществляющих аэродромное обеспечение полетов, должны быть определены:

- уставом и другими документами, предусмотренными для юридического лица;
- организационной структурой Заявителя, утвержденной в установленном порядке;
- положениями о службах, утвержденными в установленном порядке;
- штатным расписанием, утвержденным в установленном порядке.

4.2.3. Положения о службах должны содержать:

- общие положения, отражающие статус, назначение и подчиненность службы в соответствии с уставом и организационной структурой Заявителя;
- функции службы, включающие перечень работ выполняемых службой в соответствии с возложенными на нее задачами;
- нормативные и правовые документы, регламентирующие деятельность службы;
- структуру службы, в которой должны быть указаны все подразделения, входящие в состав службы, их подчиненность и функциональное назначение.

4.2.4. Структура подразделений Заявителя, занимающихся аэродромным обеспечением, должна состоять из администрации, эксплуатационных участков, где группируются по технологическим признакам персонал и спецмашины, ремонтной мастерской для проведения технического обслуживания и ремонта спецмашин.

Ремонтная мастерская должна состоять из ремонтных участков, которые должны быть оснащены оборудованием в соответствии с технологическим процессом технического обслуживания и ремонта спецмашин.

4.3. Требования к функциональной деятельности.

4.3.1. Функциональная деятельность Заявителя должна осуществляться согласно утвержденному руководителем Заявителя плану мероприятий по содержанию и ремонту аэродрома, табеля выделения спецмашин и механизмов, разрабатываемого с учетом объема выполняемых работ, который должен составляться два раза в год на осенне-зимний период и весенне-летний период.

4.3.2. План мероприятий должен включать:

- объемы работ на планируемый период;
- способы и сроки выполнения работ;
- расчетные значения потребной численности личного состава на планируемый объем работ;
- расчетные значения количества машин и механизмов, материалов и топлива для содержания и ремонта летного поля.

4.3.3. Обеспечение спецмашинами других служб (подразделений) Заявителя должно производиться согласно плану распределения (табеля выделения), разрабатываемого с учетом объема выполняемых работ и утвержденного его руководителем.

Выделение спецмашин для хозяйственных нужд должно осуществляется на основании заявок соответствующих служб.

4.3.4. Заявитель должен иметь на текущий год план подготовки к осенне-зимнему периоду (весенне-летнему периоду), который должен утверждаться руководителем Заявителя и содержать перечень планируемых мероприятий, сроки их выполнения, ответственных лиц и отметку о выполнении мероприятий.

4.3.5. Для учета производственной деятельности подразделения Заявителя должны иметь:

- журнал учета и контроля выполняемых работ;
- журнал выхода спецмашин на линию;
- журнал учета наработки (пробега) спецмашин.

4.3.6. Заявитель должен иметь утвержденный руководителем организации документ о фактических данных элементов летного поля с указанием типа, размеров и очередности очистки элементов аэродрома, внутриаэропортовых дорог и привокзальной площади.

4.3.7. Заявитель должен иметь альбом технологических карт выполнения работ по эксплуатационному содержанию и восстановительному ремонту аэродромных покрытий, содержащих информацию по используемым методам и средствам.

4.3.8. Для выполнения работ по эксплуатационному содержанию и восстановительному ремонту искусственных покрытий допускается использование только сертифицированных материалов.

4.3.9. В службах, осуществляющих аэродромное обеспечение полетов, должна быть отработана схема взаимодействия эксплуатационных участков, ремонтной мастерской, персонала между собой.

4.3.10. Взаимодействие служб Заявителя с другими службами аэропорта должно осуществляться в соответствии с утвержденной руководителем аэропорта технологией взаимодействия аэродромной службы со службой движения и другими наземными службами, обеспечивающими полеты (далее "технология взаимодействия").

4.3.11. Управление производственной деятельностью и схема взаимодействия служб, осуществляющих аэродромное обеспечение полетов, между собой и с другими службами должны обеспечивать выполнение основных правил безопасности и регулярности полетов воздушных судов, исключать случаи повреждения воздушных судов на земле при техническом обслуживании воздушных судов, эксплуатационном содержании аэродрома, выполнении транспортных работ в аэропорту.

4.3.12. Технология взаимодействия должна содержать:

- указание должностного лица, определяющего готовность аэродрома к полетам, разрешающего и запрещающего прием и выпуск воздушных судов;
- требования к проведению работ на летном поле;
- требования при выезде транспортных средств на летные полосы, рулежные дорожки и другие рабочие площади;
- требования при выполнении работ на аэродроме сторонними организациями;

- обязанности ответственных должностных лиц, обеспечивающих выполнение полетов, до начала проведения работ, в процессе выполнения работ, после выполнения работ на летном поле;
- требования при замере коэффициента сцепления;
- инструкцию по ведению журнала учета состояния летного поля;
- позывные абонентов;
- позывные аэродромных машин, назначаемые в соответствии с их типом и гаражным номером;
- фразеология радиообмена между абонентами и аэродромной службой;
- порядок вызова и ответа на вызов;
- действия при отказе радиосвязи.

4.3.13. Выбор метода организации работы водителей осуществляется в зависимости от конкретных условий, характера и объемов работы аэропорта.

4.3.14. Организация работы спецмашин при эксплуатационном содержании аэродрома должна соответствовать требованиям технологических карт проведения работ.

4.3.15. Должна быть разработана схема расстановки и организация движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме.

4.3.16. Распоряжением начальника соответствующей службы Заявителя должны быть установлены Правила внутреннего распорядка, которые определяют порядок:

- обеспечения сохранности спецмашин, зданий, оборудования и имущества;
- допуска личного состава на территорию службы и к стоянкам спецмашин;
- выезда на линию и возвращения спецмашин;
- организации работы на летном поле, в ремонтно-профилактической зоне и складах;
- вывод личного состава и спецмашин с территории службы в случае стихийных бедствий.

4.3.17. В службах должны быть организованы контроль и регистрация выхода спецмашин на линию.

4.4. Требования к наличию зданий и сооружений

4.4.1. Для выполнения производственной деятельности, удовлетворения собственных хозяйственных нужд Заявителя должно быть обеспечено необходимыми производственными площадями и должно иметь в пользование на весь срок сертифицируемой деятельности:

- административно-бытовыми зданиями;
- производственными помещениями для проведения технического обслуживания и ремонта спецавтотранспорта и оборудования;
- закрытыми складами для хранения запасных частей, химического реагента, красок, растворителей, мастик и других материалов для эксплуатационного содержания и восстановительного ремонта аэродромных покрытий;
- открытыми площадками с навесом для хранения песка и щебня и приготовления материалов для содержания и текущего ремонта аэродромных покрытий;
- закрытыми и открытыми стоянками спецавтотранспорта;
- зоной консервации;
- контрольно-пропускным пунктом;
- площадкой для установки емкостей отработавших нефтепродуктов;
- пунктом чистки и мойки техники;
- площадкой для санитарной обработки спецавтотранспорта;
- очистными сооружениями;
- автозаправочной станцией;
- площадкой для мусоросборников.

4.4.2. Административно-бытовое здание должно включать в себя следующие рабочие и санитарно-бытовые помещения:

- рабочие комнаты начальника службы, а также других должностных лиц, имеющих непосредственное отношение к деятельности Заявителя, оснащенные мебелью, средствами связи и оргтехникой;

- комнаты разборов и технической учебы, оснащенные соответствующими стендами, схемами и плакатами;

- комнаты отдыха рабочего состава и водителей спецавтотранспорта, оборудованные средствами связи;

- санитарно-бытовые помещения.

4.4.3. Производственные помещения для проведения технического обслуживания и ремонта спецавтотранспорта должны быть оснащены соответствующим оборудованием, инструментами и запасными частями, а также иметь помещение для их хранения.

4.4.4. Складские помещения должны обеспечивать сохранность запасных частей, материалов, инвентаря.

Склад для химического реагента должен быть сухим, не отапливаемым и обеспечивать возможность растаривания, а при необходимости - дробления химического реагента и его загрузку в распределитель.

Вместимость склада химических реагентов должна соответствовать максимальной потребности реагента, расходуемого за сезон. Складские помещения для хранения лакокрасочных материалов и растворителей должны иметь вентиляцию и отвечать требованиям пожарной безопасности и взрывобезопасности в соответствии с техническими условиями на них. Помещение для травосмесей должно обеспечивать их хранение с соответствующей температурой и влажностью для данных семян.

4.4.5. Площадки для хранения строительных материалов и приготовления материалов должны быть оснащены оборудованием для дозирования и приготовления материалов для содержания и текущего ремонта аэродромных покрытий.

4.4.6. Места проезда и стоянок спецавтотранспорта должны иметь твердое и ровное искусственное покрытие и дневную маркировку. Должны быть установлены указатели проездов и проходов. Зоны, опасные для движения должны быть ограждены или их границы обозначены предупредительными знаками, видимыми как в дневное, так и в ночное время.

4.5. Требования к наличию спецавтотранспорта и средств механизации

4.5.1. Заявитель должен быть оснащен спецавтотранспортом и средствами механизации в соответствии с функциональной деятельностью.

4.5.2. Заявитель должен располагать следующей номенклатурой спецавтотранспорта и средств механизации:

для зимнего содержания аэродрома

- роторные снегоочистители;
- тепловые и ветровые машины;
- комбинированные (универсальные) с плужным, щеточным и поливомоечным оборудованием;
- машины для очистки от снега посадочных огней;
- машины для распределения химреагентов;
- пескоразбрасыватели;
- оборудование для определения коэффициента сцепления;
- аэродромные передвижные электроагрегаты;

для летнего содержания аэродрома и восстановительного

ремонта искусственных покрытий

- поливомоечные машины;
- тракторы с косилками;
- маркировочные машины;
- электромагнитные очистители;
- разбрасыватели минеральных удобрений;
- катки самоходные (прицепные) для уплотнения грунтовой части летного поля;

- оборудование для очистки и заливки швов;
- оборудование для восстановления дефектных участков покрытия;

для обеспечения хозяйственной деятельности

- автогрейдеры (прицепные грейдеры);
- бульдозеры;
- экскаваторы;
- автокраны;
- тракторы вспомогательные;
- автосамосвалы;
- грузовые и легковые автомобили;
- автобусы;

4.6. Требования к наличию материалов для содержания и ремонта искусственного покрытия аэродрома

4.6.1. Заявитель должен иметь необходимый запас материалов для эксплуатационного содержания и проведения восстановительного ремонта искусственных покрытий.

4.6.2. Заявитель должен располагать следующей номенклатурой материалов для эксплуатационного содержания и проведения восстановительного ремонта, искусственных покрытий:

- эмали для дневной маркировки покрытий;
- эмали для маркировки переносных маркировочных знаков;
- мастики для герметизации швов;
- антигололедные реагенты;
- быстротвердеющие материалы для проведения восстановительного ремонта покрытий.

4.7. Требования к квалификации персонала

4.7.1. Заявитель должен иметь квалифицированный персонал в количестве, необходимом для выполнения функций по аэродромному обеспечению полетов.

4.7.2. На каждого сотрудника службы Заявителя должна быть разработана должностная инструкция с учетом возложенных на него функций, утвержденная руководителем Заявителя. Должностные инструкции должны отражать основные обязанности и квалификационные требования к персоналу, рекомендованные квалификационным справочником, утвержденным в установленном порядке.

- наличие высшего или среднего специального образования;
- наличие необходимых квалификационных документов, удостоверений, дипломов, свидетельств, дающих право осуществлять деятельность по аэродромному обеспечению полетов;
- знание правовой и нормативно-технической документации;
- наличие опыта работы по сертифицируемой деятельности.

4.7.3. Обеспечение подготовки (переподготовки, технической учебы, переучивания) сотрудников должно осуществляться в соответствии с утвержденным руководителем организации Заявителя планом на календарный год.

4.7.4. Допуск к работе персонала должен быть оформлен приказом руководителя организации Заявителя.

5. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИЯМ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ АЭРОПОРТОВУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА, ГРУЗОВ И ПОЧТЫ

5.1 Требования к направлениям деятельности

5.1.1. Аэропортовая деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров и багажа при внутренних и международных воздушных перевозках, в том числе в залах официальных лиц и делегаций (далее - ЗОЛид) - деятельность по выполнению процедур, связанных с оформлением и осуществлением воздушной перевозки пассажиров и их багажа, а также с предоставлением дополнительных платных или бесплатных услуг с целью удовлетворения соответствующих потребностей пассажиров, должна включать в себя следующие виды работ:

- регистрация билетов и оформление багажа к перевозке;
- оформление перевозочной документации на воздушную перевозку пассажиров и багажа, проведение расчета центровочного графика;
- доставка пассажиров к месту стоянки воздушного судна (далее - ВС) и организация посадки пассажиров на ВС;
- доставка багажа к месту стоянки ВС, погрузка багажа и его швартовка на борту ВС;
- встреча пассажиров при выходе из ВС, доставка пассажиров в здание аэровокзала;
- выгрузка багажа из ВС, транспортировка багажа и выдача его пассажирам;
- техническое обслуживание и ремонт наземной техники, используемой при обслуживании пассажиров и багажа;
- информационное обеспечение авиаперевозок пассажиров и багажа.

5.1.2. Аэропортовая деятельность по обеспечению обслуживания грузов и почты - комплекс операций, связанных с приемом, оформлением к перевозке, комплектованием груза и почты при подготовке рейса к вылету, а также с раскомплектованием и выдачей груза и почты по прилету включает в себя следующие виды работ:

- прием груза и (или) почты от грузоотправителей;
- временное хранение груза, его комплектование для последующей воздушной перевозки;
- оформление перевозочной документации на воздушную перевозку груза и почты, проведение расчета центровочного графика;
- доставка груза и почты к месту стоянки ВС;
- погрузка груза и почты, их швартовка на борту ВС;
- выгрузка груза и почты из ВС, доставка груза и почты на территорию грузового комплекса;
- раскомплектование груза по прилету, временное хранение груза и почты;
- техническое обслуживание и ремонт наземной техники, используемой при обслуживании груза и почты;
- информационное обеспечение авиаперевозок груза и почты.

5.1.3. Организация осуществляющая деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров и багажа при внутренних и международных воздушных перевозках (далее – «Организация») вправе осуществлять как все указанные в пунктах 5.1 и 5.2. виды работ, так и отдельные их виды.

5.1.4. Организация имеет документацию в соответствии с перечнями, приведенными в приложениях N 6 и 7.

5.1.5. Осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты при внутренних и международных воздушных перевозках без получения сертификата соответствия не допускается.

5.2. Общие сертификационные требования

5.2.1. Для осуществления аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты Организация создает следующие производственные подразделения, службы (далее - службы):

- организации пассажирских и почтово-грузовых перевозок на внутренних и международных воздушных линиях (службу организации перевозок, службу организации внутренних перевозок, службу организации международных перевозок, службу организации почтово-грузовых перевозок, почтово-грузовой комплекс и др.);
- спецтранспорта (службу спецтранспорта и др.);
- главного механика (службу главного механика, отделы главного механика и т.д.).

Службы организации пассажирских и почтово-грузовых перевозок осуществляют свою деятельность при взаимодействии со службой авиационной безопасности, а при международных перевозках - также и с государственными контрольными органами (органами, осуществляющими таможенный, пограничный, ветеринарный, санитарно-карантинный, фитосанитарный и иммиграционный контроль).

Состав и наименования указанных служб, обеспечивающих выполнение определенных видов аэропортовой деятельности, могут быть иными в зависимости от организационной структуры Организации.

5.2.2. Организация разрабатывает и утверждает положения о службах, осуществляющих деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты.

5.2.3. В структуре служб Организации, занимающихся обеспечением обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты, в зависимости от выполняемых службами функций должно предусматриваться наличие:

- администрации;
- эксплуатационных участков со сгруппированными по технологическим признакам персоналом, спецтранспортом, средствами перронной механизации и технологическим оборудованием;
- подразделений, осуществляющих техническое обслуживание и ремонт спецмашин, средств перронной механизации и технологического оборудования и оснащенных необходимым оборудованием.

5.2.4. Для осуществления деятельности Организация:

- имеет организационную структуру и квалифицированный авиационный персонал, численность которого позволяет обеспечить качественное выполнение работ, осуществляемых Организацией;
- имеет (на праве собственности или иных законных основаниях) необходимые здания и сооружения, спецтранспорт, средства механизации, автоматизации и иное технологическое оборудование.

Пример организационной структуры службы организации перевозок аэропорта приведен в приложении 8.

5.2.5. Организация разрабатывает и утверждает должностные инструкции персонала с учетом выполняемых работниками Организации трудовых функций.

5.2.6. Организация обеспечивает проведение профессиональной подготовки (переподготовки, повышения квалификации) авиационного персонала в соответствии с требованиями законодательства и нормативных актов.

5.3. Требования к Организациям по обеспечению обслуживания пассажиров и багажа

5.3.1. Аэропортовая деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров и багажа на внутренних воздушных линиях осуществляется

службами Организации в соответствии с утвержденной руководителем Организации комплексной технологией (технологиями), в которой отражаются следующие вопросы и приводятся документы:

- порядок (процедуры) регистрации пассажиров и оформления багажа, в том числе в ЗОЛид (основной и упрощенный методы);
- условия и нормы перевозки багажа;
- приоритеты обслуживания;
- обслуживание пассажиров при объединении рейсов, замене ВС;
- меры при неявке пассажиров на посадку;
- доставка пассажиров к ВС;
- посадка пассажиров на ВС;
- транспортировка и погрузка багажа на ВС;
- высадка пассажиров из ВС;
- доставка пассажиров в аэровокзал;
- выгрузка багажа из ВС, доставка багажа в зону раскомплектования и выдача его пассажирам;
- обслуживание трансферных и транзитных пассажиров;
- обслуживание инвалидов (в коляске, в сопровождении собаки-поводыря), престарелых и больных пассажиров;
- обслуживание несопровождаемых детей;
- перевозка багажа особого вида (хрупкого, негабаритного, тяжеловесного, животных и т.п.);
- организация работы при нарушениях графика движения ВС;
- отказ в перевозке багажа при наличии в нем веществ и (или) предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом, а также в случае неоплаты установленных тарифов, сборов;
- снятие багажа с борта ВС из-за неявки пассажира на посадку на ВС;
- снятие багажа с ВС при длительных задержках отправления рейса;
- прием-сдача багажа при перегрузке его с одного ВС на другое, а также при объединении/разъединении рейсов;
- ограничения в приеме багажа к перевозке (негабаритного, хрупкого, тяжеловесного, содержащего опасные предметы и т.п.);
- меры, принимаемые при недостатке, повреждении, утрате багажа;
- меры, принимаемые в отношении задержанного, невостребованного, бездокументного багажа;
- розыск и досылка багажа;
- меры, принимаемые в отношении найденных и забытых вещей;
- реализация невостребованного багажа и найденных вещей пассажиров;
- ведение претензионного производства;
- расчет коммерческой загрузки ВС;
- руководство по качеству;

- информационное обеспечение авиаперевозок пассажиров и багажа;
- образцы технологической документации (бланки, ведомости, бирки, журналы и т.д.).

5.3.2. В случае осуществления Организацией аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров и багажа на международных воздушных линиях в комплексной технологии (технологиях), утвержденной руководителем Организации, дополнительно отражаются следующие вопросы:

- взаимодействие с государственными контролирующими органами;
- обслуживание дипломатических курьеров и их багажа;
- обслуживание пассажиров, которым во въезде в страну отказано;
- обслуживание депортированных пассажиров;
- обслуживание пассажиров, перевозящих в качестве багажа животных и птиц.

5.3.3. Для осуществления аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров и багажа Организация должна иметь (с учетом выполняемых видов работ) на праве собственности или на иных законных основаниях:

- здания и сооружения аэровокзального комплекса с необходимым оборудованием и инженерно-техническими средствами для обслуживания пассажиров и багажа и помещениями для размещения авиационного персонала Организации;
- здания и сооружения с необходимым оборудованием для технического обслуживания и ремонта аэровокзального оборудования и перронной техники, применяемой при пассажирских воздушных перевозках, и помещениями для размещения авиационного персонала Организации;
- здания и сооружения с площадками для содержания, технического обслуживания и ремонта наземного спецтранспорта, используемого при обслуживании пассажиров и багажа, и помещениями для размещения авиационного персонала Организации.

5.3.4. На все здания и сооружения, предназначенные для функционирования служб Организации, должны быть в установленном порядке оформлены технические паспорта с указанием процента износа основных конструктивных элементов зданий и сооружений.

5.3.5. Помещения, предназначенные для функционирования служб Организации, должны соответствовать требованиям действующих норм технологического проектирования.

5.3.6. На фасадах помещений, предназначенных для функционирования служб Организации, оборудуются вывески, отражающие наименования соответствующих служб (назначение помещений).

5.3.7. С учетом выполняемых видов работ Организация должна быть оснащена спецтранспортом, технологическим оборудованием, инженерно-техническими средствами, а также средствами механизации, взвешивания и транспортировки багажа, в том числе:

- стойками регистрации;
- средствами информирования, радиооповещения и связи;
- инженерно-техническими средствами авиационной безопасности (досмотра и контроля);
- средствами обнаружения радиоактивных и взрывчатых веществ;
- средствами транспортировки багажа;
- средствами доставки пассажиров к (от) ВС;
- средствами посадки-высадки пассажиров в/из ВС;
- средствами погрузки /выгрузки багажа на /из ВС;
- средствами погрузки/выгрузки контейнеров с багажом на/из ВС;
- средствами погрузки/выгрузки контейнеров с бортопитанием на/из ВС;
- средствами обслуживания пассажиров-инвалидов;
- портативными средствами связи (переносными радиостанциями);
- прочими технологическим оборудованием и инженерно-техническими средствами (автоматизированными рабочими местами, индивидуальными тележками и т.д.);
- весоизмерительным оборудованием.

Пример оснащенности аэровокзала аэропорта технологическим оборудованием приведен в приложении 9.

5.4. Требования к Организациям по обеспечению обслуживания грузов и почты

5.4.1. Аэропортовая деятельность по обеспечению обслуживания грузов и почты на внутренних воздушных линиях осуществляется службами Организации в соответствии с утвержденной руководителем Организации комплексной технологией (технологиями), в которой отражаются следующие вопросы и приводятся документы:

- бронирование провозных емкостей ВС для перевозки грузов;

- категории обслуживаемого груза (скоропортящийся, негабаритный, опасный, хрупкий, тяжеловесный и т.п.);
- перечень классов и категорий опасных грузов, обслуживание которых осуществляет Организация;
- требования к грузам, их маркировка и упаковка;
- прием и оформление грузов к перевозке;
- хранение, внутрискладская обработка грузов (в том числе опасных), консолидация грузов;
- выполнение погрузо-разгрузочных работ и транспортировки грузов;
- швартовка грузов на борту ВС;
- выдача прибывших грузов;
- меры, принимаемые при недостатке, повреждении, утрате грузов;
- реализация неустраиваемого, бесхозного и бездокументного грузов;
- организация работы при нарушениях графика движения ВС;
- расчет коммерческой загрузки ВС;
- руководство по качеству;
- ведение претензионного производства;
- информационное обеспечение авиаперевозок грузов и почты;
- образцы технологической документации (бланки, ведомости, бирки, журналы и т.д.).

5.4.2. В случае осуществления Организацией аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания грузов и почты на международных воздушных линиях в комплексной технологии (технологиях), утвержденной руководителем Организации, дополнительно отражаются следующие вопросы:

- обработка грузов, подлежащих таможенному контролю;
- взаимодействие с государственными контролирующими органами;
- обслуживание дипломатических грузов и почты.

5.4.3. Для осуществления аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания грузов и почты Организация должна иметь с учетом выполняемых видов работ) на праве собственности или на иных законных основаниях:

- здания и сооружения грузового комплекса с необходимым оборудованием и техническими средствами для обработки грузов и почты и помещениями для размещения авиационного персонала Организации;
- здания и сооружения грузового комплекса с необходимым оборудованием и техническими средствами для обработки опасных грузов;
- здания и сооружения с необходимым оборудованием для технического обслуживания и ремонта оборудования и перронной

- техники, применяемых при грузовых воздушных перевозках, и помещениями для размещения авиационного персонала Организации;
- здания и сооружения с площадками для содержания, технического обслуживания и ремонта наземного спецтранспорта, используемого при обслуживании грузов и почты, и помещениями для размещения авиационного персонала Организации.

5.4.4. На все здания и сооружения, предназначенные для функционирования служб Организации, должны быть в установленном порядке оформлены технические паспорта с указанием процента износа основных конструктивных элементов зданий и сооружений.

5.4.5. Помещения, предназначенные для функционирования служб Организации, должны соответствовать требованиям действующих норм технологического проектирования, утвержденных в установленном порядке.

5.4.6. Предназначенные для хранения и обработки опасных грузов здания и сооружения должны соответствовать предъявляемым к таким зданиям и сооружениям требованиям.

5.4.7. На фасадах помещений, предназначенных для функционирования служб Организации, оборудуются вывески, отражающие наименования соответствующих служб (назначение помещений).

5.4.8. С учетом выполняемых видов работ Организация должна быть оснащена спецтранспортом, технологическим оборудованием, инженерно-техническими средствами, а также средствами механизации, взвешивания, транспортировки и хранения грузов и почты, в том числе:

- стационарными и самоходными грузоподъемными средствами и механизмами;
- средствами информирования, радиооповещения и связи;
- инженерно-техническими средствами авиационной безопасности (досмотра и контроля);
- средствами обнаружения радиоактивных и взрывчатых веществ;
- средствами транспортировки грузов и почты;
- средствами погрузки /выгрузки грузов и почты на /из ВС;
- средствами загрузки/выгрузки контейнеров (поддонов) в/из ВС;
- портативными средствами связи (переносными радиостанциями);
- прочими технологическим оборудованием и инженерно-техническими средствами (автоматизированными рабочими местами, индивидуальными тележками и т.д.);
- весоизмерительным оборудованием.

Пример оснащенности склада временного хранения грузов в аэропорту технологическим оборудованием приведен в приложении 10.

6. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИЯМ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1. Общие требования

6.1.1. Авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб авиационной безопасности, охрану аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов.

6.1.2. Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности (далее - САБ) аэропортов, подразделениями ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации, органами внутренних дел, службами авиационной безопасности эксплуатантов, а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

6.1.3. САБ аэропорта, САБ эксплуатантов оснащаются служебным оружием и специальными средствами в соответствии с законодательством Российской Федерации, а также техническими средствами досмотра, охраны и контроля доступа, автотранспортом, средствами связи и другими необходимыми материальными средствами.

6.1.4. Сотрудники САБ аэропортов и САБ эксплуатантов проходят специальную профессиональную подготовку, повышение квалификации, переподготовку в сертифицированных образовательных учреждениях дополнительного профессионального образования по утвержденным учебным программам с получением документа установленного образца.

6.1.7. Аэропорты и эксплуатанты должны иметь программы обеспечения авиационной безопасности, содержащие комплекс мер по обеспечению авиационной безопасности применительно к особенностям условий базирования, географии полетов воздушных судов, типов эксплуатируемых

воздушных судов, объема пассажирских и грузовых перевозок и другим факторам.

6.1.8. Проекты вновь строящихся или реконструируемых аэропортов должны предусматривать наличие:

- помещений (зон контроля пассажиров) для досмотра пассажиров, ручной клади и багажа, оборудованных техническими средствами досмотра;
- помещений для проведения личного (индивидуального) досмотра пассажиров;
- помещений для досмотра почты, грузов и бортовых запасов;
- помещений для оформления оружия, боеприпасов и спецсредств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета воздушного судна;
- служебных помещений для сотрудников САБ, сотрудников органов внутренних дел;
- помещений для отдыха дежурных смен САБ;
- караульных помещений;
- контрольно-пропускных пунктов (далее - КПП);
- ограждения аэропортов по периметру.

Указанные проекты аэропортов регионального значения подлежат обязательному согласованию с территориальными управлениями государственного авиационного надзора (далее - территориальные органы) Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, а федерального значения - с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта.

6.1.9. САБ аэропорта обеспечивает выполнение требований по авиационной безопасности и подчиняется непосредственно руководителю администрации аэропорта.

САБ эксплуатантов обеспечивает выполнение требований по авиационной безопасности своими силами или за счет привлечения для этих целей САБ аэропортов на договорной основе.

6.2. Требования к организация и обеспечение пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту

6.2.1. Пропускной и внутриобъектовый режим в аэропорту организуется в соответствии с инструкцией по пропускному и внутриобъектовому режиму,

которая утверждается администрацией аэропорта по согласованию с территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и подразделением вневедомственной охраны при органах внутренних дел Российской Федерации, осуществляющим охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры.

Инструкция должна предусматривать, в том числе ограничения проезда и нахождения транспортных средств на перроне, рулежных дорожках, взлетно-посадочных полосах аэропорта.

6.2.2. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, обязаны соблюдать требования инструкции по пропускному и внутриобъектовому режиму.

6.2.3. Члены экипажа воздушного судна для выполнения полетного задания или иных служебных обязанностей допускаются в рабочую площадь аэропорта, прилегающую к ней территорию и расположенные вблизи здания или часть их, доступ в которые контролируется (далее – «контролируемая зона») по удостоверениям членов экипажей воздушных судов в порядке, установленном администрацией аэропорта, после прохождения процедуры предполетного досмотра.

6.2.4. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, сотрудники пограничных, таможенных и иных органов, осуществляющих государственный контроль, а также транспортные средства и средства механизации перед допуском в контролируемую зону аэропорта проходят досмотр на КПП с использованием технических средств досмотра.

6.2.5. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, сотрудники пограничных, таможенных и иных органов, осуществляющих государственный контроль, а также автотранспорт допускаются в контролируемую зону аэропорта по пропускам установленного в данном аэропорту образца и в соответствии с требованиями инструкции по пропускному и внутриобъектовому режиму.

Указанные лица при нахождении в контролируемой зоне аэропорта должны иметь на верхней одежде с левой стороны личные пропуска с фотографиями и указанием секторов допуска.

6.2.6. Лица сторонних организаций и посетители в контролируемую зону аэропорта допускаются в установленном инструкцией, утвержденной уполномоченным администрацией аэропорта должностным лицом, порядке по разовым или временным пропускам.

6.2.7. В контролируемой зоне аэропорта не допускается:

а) эксплуатация автомобилей и механизмов, не зарегистрированных в установленном порядке, а также личного транспорта;

б) использование без разрешения администрации аэропорта кинокамер, фото - и видеоаппаратуры;

в) нахождение авиационного персонала, работников авиационных предприятий и иных лиц, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта после окончания рабочего времени (смены) без разрешения администрации;

г) курение и разведение огня в не предусмотренных для этого местах;

д) загромождение территории строительными и другими материалами, предметами, которые затрудняют движение транспорта;

е) нецелевое использование аэродромной территории.

6.3. Требования к организация и обеспечение охраны воздушных судов и объектов аэропорта

6.3.1. Под постоянной охраной в контролируемой зоне аэропорта должны находиться: воздушные суда; территории отдельно стоящих объектов и транспортные средства с горюче-смазочными материалами, специальными жидкостями и газами; почтово-грузовые терминалы; цеха бортового питания; коммерческие склады; склады хранения опасных грузов; КПП.

Порядок приема-передачи воздушных судов и объектов аэропорта под охрану определяется инструкцией по охране, разрабатываемой и утверждаемой администрацией аэропорта по согласованию с территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и подразделением, осуществляющим охрану аэропорта и объектов его инфраструктуры.

6.3.2. Территории аэропорта и территория расположенных за пределами аэропорта объектов управления воздушным движением и навигации должны патрулироваться нарядами САБ.

Подразделения охраны САБ аэропортов и (или) подразделения, осуществляющие охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры размещаются в караульном помещении.

6.3.3. На привокзальных площадях создаются зоны безопасности шириной не менее 50 метров от зданий аэровокзальных комплексов и других объектов аэропортов.

Кратковременная остановка автотранспортных средств в зонах безопасности допускается только для посадки (высадки) пассажиров. Стоянка автотранспортных средств в зонах безопасности запрещена.

6.4. Требования к организации и обеспечению предполетного и послеполетного досмотра на территории аэропорта

6.4.1. Предполетный досмотр, а также послеполетный досмотр в случае его проведения, пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты проводится в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами служб авиационной безопасности с участием сотрудников органов внутренних дел.

6.4.2. Технология послеполетного досмотра пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты разрабатывается администрацией аэропорта применительно к условиям аэропорта, согласуется с соответствующим органом внутренних дел на транспорте и территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

6.4.3. Досмотр авиационного персонала, работников авиапредприятий и иных лиц, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта, производится на КПП.

6.4.4. В местах продажи авиабилетов, в зонах регистрации пассажиров, перед пунктами досмотра, в местах заполнения таможенных деклараций и оформления багажа вывешиваются плакаты со специальной информацией по авиационной безопасности, в которых указываются:

а) перечни опасных веществ и предметов, запрещенных к воздушной перевозке;

б) правила перевозки на воздушных судах оружия, боеприпасов, специальных средств, радио-, фото- и видеоаппаратуры, электронно-вычислительной и телевизионной техники, а также допустимые нормы провоза ручной клади;

в) соответствующие извлечения из Воздушного кодекса и других нормативных правовых актов по обеспечению авиационной безопасности.

6.4.5. Лица, производящие предполетный и послеполетный досмотр пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, обязаны быть внимательными и вежливыми в отношении пассажиров и не допускать действий, унижающих их достоинство.

6.4.6. Пассажиры, в том числе обслуживаемые в зале официальных лиц и делегаций, допускаются к посадке после регистрации и прохождения предполетного досмотра в установленном порядке.

6.4.6. В камерах хранения организуется досмотр сдаваемого багажа с использованием стационарных технических средств досмотра.

6.4.7. В аэропорту предусматриваются помещения (пункты досмотра), которые оборудуются стационарными техническими средствами досмотра (рентгенотелевизионным интроскопом, стационарным металлоискателем, портативными (ручными) металлоискателями, средствами обнаружения взрывчатых веществ), а также системой видеонаблюдения и видеозаписи, информация которой сохраняется в течение 1 месяца, аварийным освещением и электроснабжением, тревожной сигнализацией, телефонной связью, в том числе и прямой связью с диспетчером службы организации пассажирских перевозок, пунктами регистрации билетов и приема багажа, правоохранительными органами.

6.4.8. Планировка пунктов досмотра должна осуществляться с учетом исключения смешивания или контакта пассажиров, проходящих предполетный досмотр, с лицами, не прошедшими такой досмотр.

Зона (пункт) послеполетного досмотра должна быть максимально приближена к зоне выдачи багажа.

6.4.9. В аэровокзалах аэропортов предусматриваются:

а) зоны контроля пассажиров - помещения (пункты досмотра) площадью не менее 54 кв.метров для предполетного досмотра, оборудованные стационарными техническими средствами досмотра, а также помещения (кабины) площадью не менее 4 кв.метров для проведения личного (индивидуального) досмотра;

б) зона между любым пунктом проверки (пунктом предполетного досмотра) пассажиров и воздушным судном, доступ в которую строго контролируется (далее - стерильная зона) площадью не менее 1,7 кв. метра из расчета на одного пассажира, оборудованные местами для сидения и местами общего пользования. В стерильных зонах могут оборудоваться торговые точки при условии выполнения требований по авиационной безопасности и бытовые комнаты;

в) отдельное помещение для приема (выдачи), проверки и оформления оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета. Помещение должно располагаться вблизи зоны контроля (пунктов досмотра) в местах, удобных для обслуживания пассажиров, и оборудоваться в соответствии с требованиями, установленными нормативными правовыми актами Российской Федерации;

г) отдельное помещение для временного хранения изъятых у пассажиров при досмотре запрещенных к воздушной перевозке опасных предметов и веществ, оборудованное в соответствии с требованиями, установленными нормативными правовыми актами Российской Федерации;

д) пункты досмотра пассажиров, ручной клади и багажа в залах официальных лиц и делегаций;

е) пункты досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа, иных лиц на входах в аэровокзалы международных аэропортов и аэропортов федерального

значения, оборудованные рентгенотелевизионными интроскопами, стационарными и ручными металлоискателями.

6.4.10. Входные и выходные двери пункта досмотра не должны совмещаться, они оборудуются замками и охранной сигнализацией. Ключи от дверей хранятся в САБ аэропорта.

6.4.11. Пункты досмотра должны быть огорожены, входы (выходы) в(из) них оборудуются с учетом исключения возможности наблюдения посторонними лицами процесса производства досмотра и осуществления контакта с пассажирами, прошедшими досмотр.

Пространство между верхней частью ограждения и потолком должно быть закрыто.

6.4.12. Администрация аэропорта организует проведение ежедневных проверок (настроек) технических средств досмотра и оборудования, применяемого при производстве досмотра.

Поддержание постоянной работоспособности технических средств досмотра и оборудования в зонах контроля (пунктах досмотра), их эксплуатация осуществляются специально подготовленными сотрудниками САБ, а техническое обслуживание - специалистами аэропорта или предприятия, имеющими соответствующую квалификацию и допуск.

6.4.13. При досмотре багаж, почта, грузы и бортовые запасы подлежат маркировке номерными стикерами и доставляются на борт воздушного судна под контролем сотрудников САБ.

6.4.14. Пассажиры имеют право на обжалование действий САБ, сотрудников органов внутренних дел в соответствии с законодательством Российской Федерации.

6.4.15. При необоснованной задержке отправления пассажира, связанной с проведением досмотра, должностные лица аэропорта по требованию пассажира обязаны принять все необходимые меры, обеспечивающие отправление его очередным рейсом.

6.5. Требования к организации и обеспечению предполетного досмотра воздушных судов

6.5.1. Воздушные суда подлежат обязательному предполетному досмотру в целях выявления посторонних лиц, а также обнаружения взрывчатых веществ, взрывных устройств, оружия, боеприпасов и других опасных веществ и предметов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

6.5.2. Предполетный досмотр воздушного судна проводится специально подготовленными для этой цели сотрудниками САБ.

Численность групп предполетного досмотра воздушного судна определяется с учетом аспектов регулярности полетов (в зависимости от режима работы, количества и типов воздушных судов и их технической оснащенности), но не менее 4 человек.

6.5.3. Воздушное судно во время подготовки к очередному рейсу (полету) или во время стоянок в промежуточных аэропортах при совершении транзитного полета подлежит обязательному досмотру после высадки пассажиров или перед приемом на борт пассажиров, грузов и багажа.

6.5.4. Предполетный досмотр воздушного судна производится только после того, как его покинут все работники вспомогательных служб (поставщики бортового питания, сувенирной продукции, уборщики салонов и др.), обеспечивающих предполетное обслуживание.

6.5.5. К участию в предполетном досмотре воздушных судов привлекаются специалисты инженерно-технического персонала и члены летных экипажей.

6.5.6. Перед выполнением международного рейса (полета) в предполетном досмотре принимают участие представители органов пограничного и таможенного контроля.

6.5.7. Воздушные суда после досмотра должны находиться под постоянной охраной сотрудников САБ до момента закрытия всех дверей и отхода трапа.

6.5.8. В случае поступления информации об угрозе совершения актов незаконного вмешательства воздушное судно подлежит дополнительному досмотру на специально выделенной стоянке.

6.5.9. Предполетный или дополнительный досмотр воздушного судна проводится в соответствии с разработанной администрацией аэропорта и согласованной с территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, таможенным и пограничным органом инструкцией с

перечнями мест досмотра по типам воздушных судов. Результаты досмотра воздушного судна оформляются документально.

6.5.10. Эксплуатант обеспечивает наличие на каждом воздушном судне схемы с указанием контрольных мест предполетного и дополнительного досмотров и информацией о наиболее опасных местах возможного размещения взрывного устройства.

6.6. Требования по обеспечению выполнения мероприятий при урегулировании чрезвычайных ситуаций

6.6.1. Администрацией аэропорта разрабатывается и согласовывается с территориальными органами (подразделениями) соответствующих федеральных органов исполнительной власти план по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации (далее - План).

6.6.2. В Плане определяются функции и полномочия оперативного штаба, задачи подразделений федеральных органов исполнительной власти, задействованных в мероприятиях по предупреждению и пресечению от актов незаконного вмешательства, предотвращения и пресечения захватов и угонов воздушных судов; схема оповещения и связи; расчет сил и средств, необходимых для урегулирования чрезвычайной ситуации.

6.6.3. План не реже одного раза в квартал уточняется в оперативных аспектах с руководителями подразделений аэропорта, участвующих в урегулировании чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

6.6.4. Схема оповещения и связи, расчет сил и средств на случай угрозы или совершения акта незаконного вмешательства доводятся до членов оперативного штаба, служб и руководителей подразделений аэропорта, задействованных в урегулировании чрезвычайной ситуации и до руководителей подразделений, осуществляющих охрану аэропорта и объектов его инфраструктуры.

6.6.5. Администрацией аэропорта разрабатывается и утверждается инструкция по действиям должностных лиц, дежурных смен и служб при

получении информации об угрозе или совершении акта незаконного вмешательства.

6.6.6. Для оперативного руководства действиями по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с захватом и угоном воздушных судов или иными актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в аэропортах, где возникла или имеется угроза возникновения таких ситуаций, координации действий подразделений заинтересованных федеральных органов исполнительной власти создаются оперативные штабы.

Администрации аэропортов и авиационных предприятий обеспечивают необходимые условия для работы оперативных штабов.

6.6.7. В аэропорту для работы оперативного штаба оборудуется специальное помещение - командный пункт в стационарном и (или) подвижном варианте (на аэродроме - выделяется).

Командный пункт по урегулированию чрезвычайных ситуаций оснащается необходимыми средствами управления и связи (телефон, телеграф, факс, радиостанции, оргтехника, электронная почта и т.п.).

6.6.8. На территории аэропорта предусматривается размещение пунктов сбора сил и средств подразделений, участвующих в урегулировании чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства.

6.6.9. В аэропорту оборудуется специальная изолированная стоянка для воздушных судов, в отношении которых имеется информация о наличии на борту взрывного устройства, а также для проведения операции, связанной с актом незаконного вмешательства.

6.6.10. Для проверки подозрительных предметов с целью выявления взрывных устройств и их обезвреживания в аэропорту необходимо иметь специальную зону, оснащенную локализаторами взрывных устройств.

6.6.11. Сведения об акте незаконного вмешательства для средств массовой информации передаются только специально уполномоченным лицом, назначаемым руководителем оперативного штаба.

6.6.12. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта при совершении акта незаконного вмешательства, обязаны оказывать содействие оперативному штабу и администрации аэропорта в проведении мероприятий по урегулированию чрезвычайной ситуации.

6.6.13. Администрация аэропорта для урегулирования чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства, имеет право вводить в аэропорту и на прилегающих к нему территориях дополнительные меры безопасности, включая задержку, ограничение или прекращение приема и выпуска воздушных судов, удаление пассажиров, персонала и других лиц из здания аэровокзала или других объектов аэропорта.

6.7. Дополнительные сертификационные требования для обеспечения авиационной безопасности в аэропортах Московского аэроузла, международных аэропортах и аэропортах федерального значения

6.7.1. В аэропортах Московского аэроузла с целью выявления взрывчатых веществ создаются кинологические подразделения.

6.7.2. КПП аэропортов оборудуются автоматизированными системами контроля и управления доступом персонала.

Транспортные КПП оборудуются средствами принудительной остановки автотранспорта.

6.7.3. В целях предупреждения террористических акций на объектах аэропортов, в том числе на привокзальной площади и прилегающих к ней территориях, на входах в аэровокзал и в зданиях аэровокзалов, а также в зонах контроля пассажиров и пунктах досмотра проводятся согласованные с органами внутренних дел мероприятия по предупреждению и пресечению преступлений, охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности.

6.7.4. В аэропортах Московского аэроузла обязательно использование трехуровневой системы предполетного досмотра багажа:

а) на первом уровне осуществляется досмотр 100% багажа с использованием высокоскоростного рентгенотелевизионного интроскопа с функцией автоматической (без участия оператора) диагностики взрывчатых веществ;

б) на втором уровне осуществляется досмотр на компьютерном томографе или иной аппаратуре, обеспечивающей достоверное выявление взрывчатых веществ, подозрительного багажа, не пропущенного в стерильную зону на первом уровне;

в) на третьем уровне осуществляется ручной досмотр багажа, не пропущенного в стерильную зону на втором уровне. Ручной досмотр осуществляется в присутствии пассажира, сотрудника милиции и взрывотехника.

6.7.5. На входах в аэровокзал пункты досмотра пассажиров, ручной клади и багажа оснащаются рентгенотелевизионными интроскопами, стационарными и ручными металлоискателями.

6.7.6. При проведении предполетного досмотра:

а) применяются технические средства с использованием различных физических методов (рентгеновского, газоаналитического, ядерно-квадрупольного резонанса, нейтронного и др.) для обнаружения взрывчатых веществ и взрывных устройств на теле и в одежде, в ручной клади и багаже пассажиров;

б) досматриваются верхняя одежда, головные уборы, обувь, ремни пассажиров с использованием рентгенотелевизионного интроскопа;

в) производится личный, ручной (контактный) досмотр пассажиров в местах возможного нахождения взрывного устройства, в качестве альтернативы ручному (контактному) досмотру может использоваться метод просвечивания на рентгенографическом сканере;

г) проводится психологическое тестирование пассажиров.

7. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИЯМ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ ПОИСКОВОЕ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ (ПАСОП)*

7.1. Общие требования к ПАСОП

7.1.1. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов организуется руководителями авиационных предприятий (эксплуатантов и аэропортов).

7.1.2. ПАСОП, выполняемое авиационными предприятиями, включает в себя:

- подготовку летного состава к действиям в аварийных ситуациях, использованию средств спасения и жизнеобеспечения, выживанию в условиях автономного существования;
- организацию и контроль эксплуатации средств спасения и жизнеобеспечения, аварийно-спасательного имущества и снаряжения;
- подготовку летного состава, наземной аварийно-спасательной команды, а также техники к проведению поисково-спасательных работ (см. также п. 3.4);
- организацию дежурства поисково-спасательных сил и средств и пунктов управления полетами в системе авиационного поиска и спасания;
- организацию и проведение поисково-спасательных работ, оказание помощи и эвакуацию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие.

* В выполнении мероприятий ПАСОП принимают участие организации Министерства обороны (МО), Министерства по чрезвычайным ситуациям (МЧС), Федеральной аэронавигационной службы и др. В данном вопросе будут рассмотрены преимущественно направления деятельности по ПАСОП авиационных предприятий, т.е. аэропортов и эксплуатантов .

7.1.3. Выполнение мероприятий по ПАСОП осуществляют руководители авиационных предприятий через начальников соответствующих поисково-спасательных служб.

7.1.4. Для решения задач поисково-спасательного обеспечения на каждом авиационном предприятии создается учебная база, позволяющая вырабатывать и закреплять навыки летного состава по выполнению мероприятий ПАСОП, а также обеспечивать подготовку наземной аварийно-спасательной команды (АСК), поисково-спасательной команды (группы) к проведению поисково-спасательных работ.

7.1.5. Полет воздушного судна считается обеспеченным в поисково-спасательном отношении, если воздушное судно оснащено аварийным радиомаяком и аварийно-спасательными средствами, его экипаж обучен их использованию, а маршрут его полета находится в зоне досягаемости поисково-спасательных средств.

При выполнении полетов над акваторией морей и океанов воздушное судно должно быть обеспечено спасательными плавательными средствами по количеству пассажиров и членов экипажа, а пассажиры должны быть проинструктированы относительно действий при аварийном приводнении.

Полеты воздушных судов, не обеспеченные в поисково-спасательном отношении, запрещаются.

7.2. Требования к организации поиска и спасения ВС, терпящего бедствие

7.2.1. Воздушное судно, терпящее или потерпевшее бедствие, подлежит немедленному поиску и спасанию

7.2.2. Для обеспечения своевременного поиска и спасания организуется дежурство поисково-спасательных сил и средств, состоящих из:

- персонала пунктов управления полетами;
- наземных поисково-спасательных сил и средств на аэродромах;
- поисково-спасательных воздушных судов со спасательными парашютно-десантными группами на борту;*
- персонала пунктов приема информации международной спутниковой системы "КОСПАС-САРСАТ";

- радиотехнических средств федеральных органов исполнительной власти для своевременного приема и пеленгации сигналов бедствия, передаваемых экипажами воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие.
-

*Для поиска и спасания на аэродромах, на которых нет своих поисково-спасательных воздушных судов, могут направляться экипажи и поисково-спасательные воздушные суда других авиационных предприятий подготовка которых организуется руководителями, которым подчинены эти экипажи.

7.2.3. Для проведения наземного поиска и спасания пассажиров и экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, на всех аэродромах создаются штатные или нештатные наземные поисково-спасательные команды (группы). В состав этих команд входят 8-10 человек (в том числе медицинский работник и радист). Для их перевозки выделяется транспорт высокой проходимости или специальная поисковая техника.

Обязанности наземной поисково-спасательной команды (группы), порядок дежурства и ее действия при проведении поисково-спасательных работ определяются руководителем авиационного предприятия.

7.2.4. Для оказания помощи пассажирам и экипажу на всех аэродромах создаются штатные или нештатные спасательные парашютно-десантные группы в составе 6-8 человек.

7.2.5. Спасательные работы на территории и в районе аэродромов проводятся силами и средствами наземной поисково-спасательной команды (группы) и нештатных команд технической помощи, назначаемых на каждую летную смену в порядке, определяемом руководителем авиационного предприятия.

Указанные работы на территории и в районе аэродромов осуществляются за счет средств собственника или пользователя аэродрома с возмещением расходов виновником авиационного происшествия.

7.2.6. На аэродромах, где полеты производятся над акваторией морей и океанов, должно быть организовано дежурство спасательного судна со спасателями на борту.

7.2.7. Наземным дежурным поисково-спасательным силам и средствам устанавливаются три степени готовности:

1) при готовности N 1 - наземная поисково-спасательная команда (группа) готова к немедленному выходу для выполнения задачи. Выход наземной поисково-спасательной команды (группы) осуществляются не позднее 10 минут после подачи команды;

2) при готовности N 2 - наземная поисково-спасательная команда (группа) находится в местах, определенных руководителем авиационного предприятия, имущество и снаряжение наземной поисково-спасательной команды (группы) погружено на транспортные средства, подготовлены для выполнения задач. Местонахождение транспортных средств указано в инструкции по производству полетов в районе аэродрома. Выход наземной поисково-

спасательной команды (группы) осуществляются не позднее 20 минут после подачи команды;

3) при готовности N 3 - наземная поисково-спасательная команда (группа) находятся на занятиях (работах или отдыхе), транспортные средства и другие поисково-спасательные средства готовы к применению и находятся в установленных местах (на аэродромах, стоянках или в гаражах). Выход наземной поисково-спасательной команды (группы) осуществляются не позднее 1 часа летом и 1 часа 30 минут зимой после подачи команды.

Своевременное выделение и подготовка дежурных поисково-спасательных сил и средств к проведению ими в установленные сроки поисково-спасательных работ осуществляются руководителем авиационного предприятия, от которой выделены эти силы и средства.

7.2.8. Оснащение авиационных и наземных поисково-спасательных сил и средств аварийно-спасательным имуществом и снаряжением, а также транспортом высокой проходимости осуществляется авиационными предприятиями.

Аварийно-спасательное имущество и снаряжение хранятся на борту дежурного поисково-спасательного воздушного судна или в специально отведенном месте. За сохранность аварийно-спасательного имущества и снаряжения отвечает специально назначенное лицо.

7.2.9. Терпящим и потерпевшим бедствие воздушным судам иностранных государств оказывается помощь на тех же условиях, что и терпящим или потерпевшим бедствие воздушным судам Российской Федерации.

7.2.10. В случае если все принятые для поиска потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа меры не дали результатов, решение о прекращении поиска этого воздушного судна принимается специально уполномоченным органом, осуществившим государственную регистрацию или государственный учет этого воздушного судна.

7.3. Требования по своевременному обнаружению ВС, терпящих бедствие

7.3.1. Сообщение о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие, относится к категории абсолютного приоритета. Лица, имеющие право на

предоставление услуг связи, обязаны обеспечить немедленную передачу такого сообщения.

7.3.2. Для своевременного обнаружения и оказания помощи пассажирам и экипажу воздушного судна, терпящего или потерпевшего бедствие, установлен единый международный сигнал "SOS" ("Терплю бедствие").

Сигналы бедствия передаются всеми имеющимися на борту средствами связи и оповещения и только по команде командира воздушного судна.

7.3.3. Для приема сообщений о бедствии на территории Российской Федерации организуется дежурство радиоспециалистов.

7.3.4. При получении сообщения о бедствии персонал организации независимо от ведомственной принадлежности немедленно приводит в действие радиотехнические средства для обнаружения воздушного судна, определения его координат, установления с ним радиосвязи, выяснения характера бедствия и решения командира экипажа о дальнейших действиях.

Полученная информация докладывается в пункты управления полетами и далее всем организациям, имеющим возможность принять участие в поиске и спасении экипажа и пассажиров ВС.

7.4. Требования к организации и координации работ служб по ПАСОП при проведении поисково–спасательных работ

7.4.1. Общее руководство поиском и спасением ВС осуществляется Федеральной аэронавигационной службой Российской Федерации.

7.4.2. Организация работы авиационных поисково-спасательных служб на воздушном транспорте и координация их деятельности при проведении поисково-спасательных работ осуществляются:

- главным координационным центром ПАСОП;
- региональными координационными центрами ПАСОП;
- координационными центрами в зонах авиационного поиска и спасания.

7.4.3. Главный координационный центр ПАСОП осуществляет:

- контроль за обеспечением полетов и перелетов воздушных судов над территорией Российской Федерации в поисково-спасательном

отношении, в том числе перелетов литерных воздушных судов и авиационных групп;

- общее руководство организацией проведения поисково-спасательных работ;
- организацию взаимодействия и координацию действий авиационных поисково-спасательных сил и средств федеральных органов исполнительной власти при проведении поисково-спасательных работ;
- непрерывный сбор и обобщение информации о ходе поисково-спасательных работ;
- ведение плана проведения поисково-спасательных работ на карте;
- ведение ежедневного учета и контроля готовности дежурных поисково-спасательных сил и средств;
- подъем дежурных поисково-спасательных сил и средств при проведении поисково-спасательных работ и в целях проверки их готовности;
- проверку сообщений о бедствии, полученных с помощью международной спутниковой системы "КОСПАС-САРСАТ", для определения местоположения потерпевших бедствие воздушных судов и доведение этих сообщений до координационного центра;
- организацию и проведение практических тренировок с поисково-спасательными силами и средствами федеральных органов исполнительной власти;
- анализ и оценку проведенных поисково-спасательных работ.

Указания и рекомендации Главного координационного центра в отношении организации и проведения работ поисково-спасательными силами и средствами обязательны для всех руководителей органов (пунктов) управления полетами.

Главный координационный центр ПАСОП создан в составе Федерального агентства воздушного транспорта.

7.4.4. Региональный координационный центр ПАСОП на территории закрепленного региона осуществляет:

- организацию выполнения требований нормативных документов по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ;
- руководство и контроль за вводом в действие поисковых и аварийно-спасательных сил и средств гражданской авиации для выполнения поставленных задач;
- прием и передачу информации о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие в чрезвычайных ситуациях;

- оперативное привлечение и ввод в действие дополнительных сил и средств для ликвидации последствий аварийных ситуаций сложившихся на воздушном транспорте, чрезвычайных ситуаций, стихийных бедствий;
- оперативное взаимодействие и координация совместных действий с главным координационным центром ПАСОП, спасательным координационным центром, МЧС России, и другими федеральными органами исполнительной власти при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.
- оперативный контроль за готовностью воздушных судов и летных экипажей, наземных поисково-спасательных групп, аварийно-спасательных групп (команд) авиапредприятий к проведению поисковых и аварийно - спасательных работ.

Региональные координационные центры ПАСОП созданы на базе производственно-диспетчерской службы предприятия (ПДСП) или другого подразделения, круглосуточно функционирующего в аэропорту.

Перечень аэропортов, на базе которых созданы региональные координационные центры ПАСОП, приведен в приложении 11.

7.4.5. При необходимости, по решению Федеральной аэронавигационной службы РФ, могут быть созданы координационные центры в зонах авиационного поиска и спасания.

7.5. Требования к управлению поисково-спасательными силами и средствами

7.5.1. Управление поисково-спасательными силами и средствами включает в себя:

- непрерывный сбор, изучение и анализ информации о состоянии авиационных поисково-спасательных сил и средств, их всесторонней обеспеченности и готовности к применению;
- своевременное принятие решения по проведению поисково-спасательных работ;
- своевременное планирование работы координационного центра, органов (пунктов) управления полетами, а также применения авиационных поисково-спасательных сил и средств;
- информирование исполнителей о задачах проведения поисково-спасательных работ;

- организацию и поддержание взаимодействия с координационным центром, органами (пунктами) управления полетами;
- оперативное внесение изменений в планы проведения поисково-спасательных работ в соответствии с изменением обстановки;
- постоянный контроль за выполнением команд и распоряжений.

7.5.2. Поисково-спасательные работы с применением поисково-спасательных сил и средств должны начинаться в случае:

- получения сигнала бедствия с борта воздушного судна;
- получения доклада от экипажа воздушного судна, наблюдавшего бедствие;
- получения сообщения о бедствии от очевидцев бедствия;
- получения сообщения о бедствии от правоохранительных органов или органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;
- неприбытия воздушного судна в пункт назначения в течение 10 минут после расчетного времени и отсутствия радиосвязи с ним в течение более 5 минут;
- получения экипажем воздушного судна разрешения на посадку и непроизведения ее в установленное время с потерей радиосвязи с ним;
- потери радиосвязи с экипажем воздушного судна и одновременного пропадания отметки радиолокационной проводки или потери радиосвязи более чем на 5 минут, если радиолокационная проводка не велась;
- получения и подтверждения сведений из пункта приема информации международной спутниковой системы "КОСПАС-САРСАТ" для определения места нахождения морских и воздушных судов, потерпевших бедствие;
- возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;
- наличия указаний координационных центров.

7.5.3. Подъем дежурных поисково-спасательных воздушных судов и выход наземных поисково-спасательных команд (групп) осуществляются на основании решений начальника смены Главного координационного центра, начальника смены координационного центра и начальника смены регионального координационного центра.

Руководители полетов (авиационные диспетчеры) и персонал пунктов управления полетами при возникновении ситуаций, предусмотренных в пункте 7.5.2., могут инициировать начало проведения поисково-спасательных работ после доклада в координационный центр и получения его разрешения на применение поисково-спасательных сил и средств.

7.5.4. Поисково-спасательная работа считается начатой с момента подачи команды на вылет (выход) дежурным поисково-спасательным силам и средствам, а оконченной - с начала эвакуации пострадавших в лечебные учреждения, на ближайший аэродром (в населенный пункт) или с момента установления факта гибели экипажа воздушного судна.

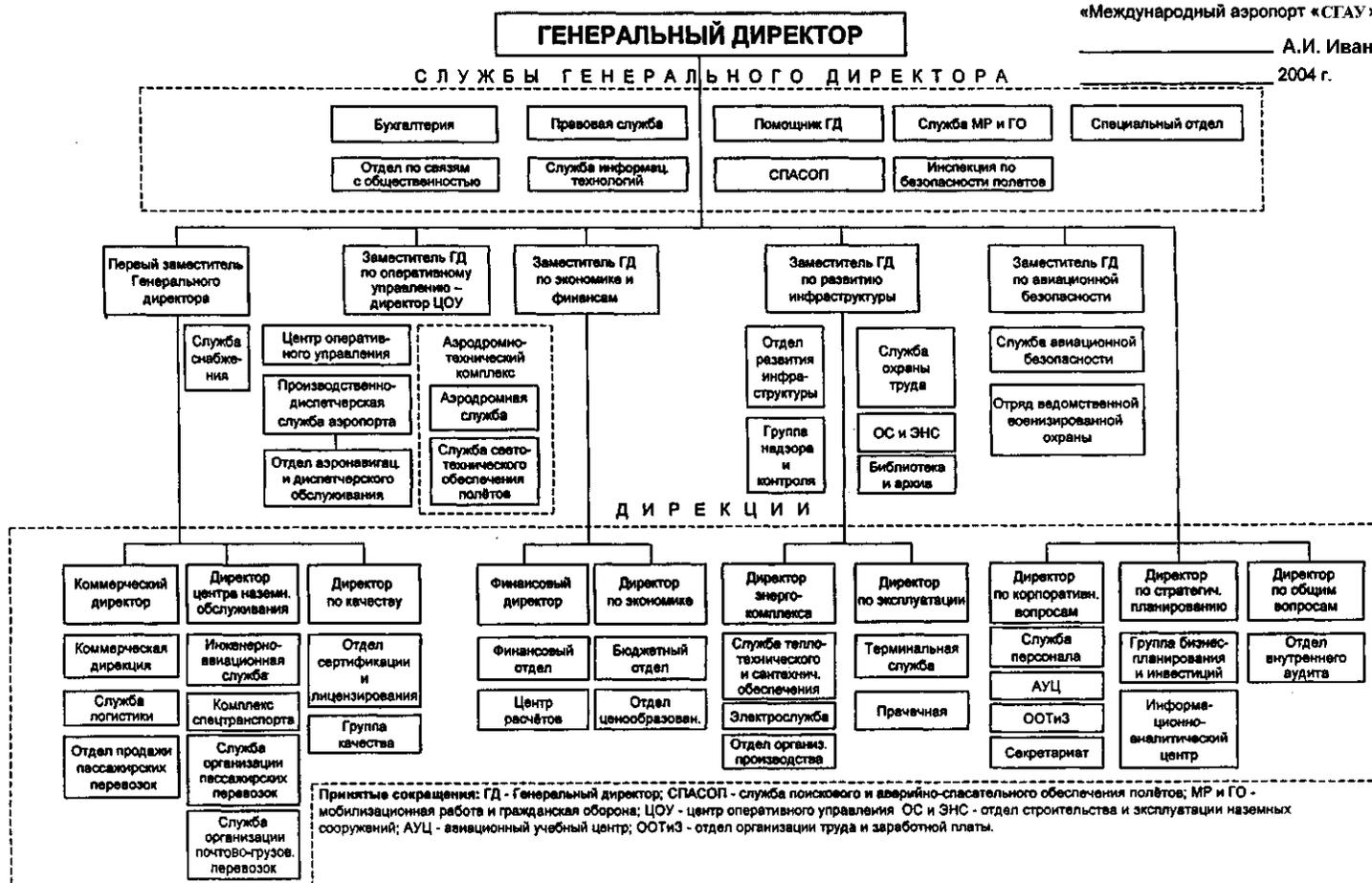
8. СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Приказ ФСБТ РФ от 24.04.2000 № 98 "Об утверждении и введении в действие федеральных авиационных правил "Сертификация аэропортов. Процедуры".
2. Приказ Минтранса РФ от 17.11.1995 № 97. "О введении в действие авиационных правил АП-139. Сертификационные требования к аэродромам".
3. Приказ ФСБТ РФ от 06.05.2000 № 121. "Об утверждении и введении в действие федеральных авиационных правил "Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов".
4. Приказ Минтранса РФ от 23.06.2003 № 150. "Об утверждении федеральных авиационных правил "Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты".
5. Приказ Минтранса РФ от 28.11.2005 № 142. "Об утверждении федеральных авиационных правил "Требования авиационной безопасности к аэропортам".
6. Постановление Правительства РФ от 06.02.2003 № 65. "Об утверждении федеральных авиационных правил поиска и спасания в государственной авиации"

Пример организационной структуры аэропорта

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА ОАО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ «СГАУ»

«УТВЕРЖДАЮ»
 Генеральный директор ОАО
 «Международный аэропорт «СГАУ»
 _____ А.И. Иванов
 2004 г.



Сертификат соответствия на отдельные виды аэропортовой деятельности
(титульный лист)

 СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	
СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ	
№	ФАВТ А.00262
Настоящим удостоверяется, что	Открытое акционерное общество <small>(индивидуальное предприятие/юридическое лицо и/л</small> «Аэропорт Внуково», <small>Ф И О индивидуального предпринимателя, его адрес:</small> расположенное по адресу: 119027, г.Москва, ул.1-я Рейсовая, 12, аэропорт
соответствует требованиям, предписанным нормативными документами, относящимися к сфере деятельности, приведенной в приложении к настоящему сертификату	
Сертификат выдан	Управлением производственной деятельности ФАВТ <small>(наименование органа по сертификации)</small>
<small>№ сертификата, зарегистрирован в дате государственного реестра его действия:</small>	
Сертификат зарегистрирован в Государственном реестре Системы сертификации в гражданской авиации Российской Федерации	20 марта 2006 г.
№	ФАВТ А.00262
Срок действия сертификата установлен до	20 марта 2008 года
И.о.начальника	Управления производственной деятельности <small>(подпись)</small>
Дата выдачи	20 марта 2006
Дата первоначальной выдачи сертификата	22 апреля 1997 года.
	
В.Ю.Роменский <small>(подпись, фамилия)</small>	

Приложение к сертификату соответствия на отдельные виды аэропортовой
деятельности

Приложение к сертификату

№ ФАВТ А.00262

от 20 марта 2006 года
на 2-х листах, лист № 1

СФЕРА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Открытое акционерное общество

«Аэропорт Внуково»

(наименование сертифицированного юридического лица или Ф.И.О. индивидуального предпринимателя)

(Аэропортовая деятельность в аэропорту Внуково)

Наименование работ (услуг)	Нормативно-техническая документация, на соответствие которой проведена сертификация
Аэродромное обеспечение	№ ФАВТ 000000028 от 12.10.2004 г. до 12.10.2006 г.;
Обеспечение обслуживания пассажиров и багажа	№ ФАВТ 000000364 от 02.11.2004 г. до 02.11.2006 г.;
Электросветотехническое обеспечение	№ ФАВТ 000000787 от 26.01.2005 г. до 26.01.2007 г.;
Обеспечение авиационной безопасности	№ 2051041591 от 08.12.2004 г. до 08.12.2006 г.;
Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение	№ 2051050335 от 05.05.2005 г. до 05.05.2007 г.;
Штурманское обеспечение	№ ФАВТ 000001337 от 19.05.2005 г. до 19.05.2007 г.;
Авиационная электросвязь	№ ФАВТ 000000265 от 27.10.2004 г. до 27.10.2006 г.;

И.о. руководителя **Управления производственной деятельности**

(наименование органа, по которому выдан сертификат)



Дата выдачи 20 марта 2006 г.

В.Ю.Роменский
(инициалы, фамилия)

001864

Форма сертификата международного аэродрома

	
МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ INTERSTATE AVIATION COMMITTEE	
КОМИССИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ И ОБОРУДОВАНИЯ COMMISSION FOR AERODROME AND EQUIPMENT CERTIFICATION	
СЕРТИФИКАТ CERTIFICATE № 015 А-М	
Аэродром <i>Aerodrome</i>	ВНУКОВО <i>VNUKOVO</i>
Местонахождение аэродрома <i>Aerodrome location</i>	г. МОСКВА, РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ <i>MOSCOW, RUSSIAN FEDERATION</i>
Владелец аэродрома <i>Aerodrome Owner</i>	ОАО «АЭРОПОРТ ВНУКОВО» <i>OPEN JOINT-STOCK COMPANY</i> «AIRPORT VNUKOVO»
Владелец сертификата <i>Certificate Holder</i>	ОАО «АЭРОПОРТ ВНУКОВО» <i>OPEN JOINT-STOCK COMPANY</i> «AIRPORT VNUKOVO»
Срок действия сертификата <i>Certificate Validity</i>	до 15 января 2010 года <i>till 15 January 2010</i>
<p>Настоящим удостоверяется, что аэродром соответствует сертификационным требованиям, в том числе по: <i>This certifies that the aerodrome complies with the certification requirements including:</i></p> <p>I категории ИКАО с МК_{max} - 240°; 60° II категории ИКАО с МК_{max} - 240° ICAO Category I RWY 240°; 60° ICAO Category II RWY 240°</p>	
<p>Аэродром пригоден для международных полетов <i>The aerodrome may serve international flights</i></p>	
	<p align="right"><i>Председатель Комиссии</i> <i>Chairman of the Commission</i></p> <p align="right">В.Н. Гончаров <i>V.N. Goncharov</i></p> <p align="right">14.01.2005</p>

**ПЕРЕЧЕНЬ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО СНАРЯЖЕНИЯ ДЛЯ
ПРОВЕДЕНИЯ ПОИСКОВЫХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ
РАБОТ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА**

1. Средства воздушной электросвязи с командным пунктом аэродрома и потерпевшими бедствие.
2. Радиопеленгационная антенна.
3. Светосигнальное и осветительное оборудование (сигнальные пистолеты и патроны, специальные сигнальные огневые заряды, комплект осветительных средств типа КО-1А, посадочные шашки, фонари электрические, флажки для обозначения посадочной площадки).
4. Компас, бинокль, мегафон, фотоаппарат.
5. Механические пилы для резки металла и дерева, гидравлический аварийный инструмент.
6. Шанцевый и слесарный инструмент (лом, лопата, двуручная и одноручная пилы, багор, кувалда, зубило, молоток, топор).
7. Огнетушители (ручные и/или передвижные).
8. Фалы капроновые и металлический трос с крюками.
9. Рабочая одежда для спасателей и дыхательные аппараты.
10. Носилки санитарные и медицинские средства.
11. Лыжи с палками.
12. Спальные мешки и палатки.
13. Лодки (волокуша и надувная), жилеты (пояса) спасательные.
14. Ружье с боеприпасами и охотничьи ножи.
15. Спички ветроустойчивые и бензоплитка.
16. Термос, емкости для запаса пищи и посуда.

17. Продукты питания.

Примечания:

1. Типы и количество указанного снаряжения устанавливаются на основе эксплуатационных документов органов управления воздушным транспортом.
2. Перечень может уточняться в зависимости от климатических, географических и гидрометеорологических условий района поисковых и аварийно-спасательных работ.

Пример организационной структуры аэродромной службы аэропорта

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА АЭРОДРОМНОЙ СЛУЖБЫ



Директор АТК
СОГЛАСОВАНО

Зам. Генерального директора по оперативному управлению
Директор по корпоративным вопросам

П.П. Петров

С.С. Сидоров
Н.Н. Николаев

ПЕРЕЧЕНЬ

документации, необходимой для обеспечения обслуживания пассажиров и багажа

1. Зарегистрированные в установленном порядке учредительные документы Организации, документ (документы), содержащий решение о создании Организации, не являющийся для юридических лиц отдельным организационно-правовым форм учредительным документом, а также документ, определяющий полномочия руководителя Организации.

2. Свидетельство о государственной регистрации Организации и документ о присвоении Организации кодов статистической отчетности.

3. Документ, отражающий организационно-производственную структуру Организации (если указанный вопрос не отражен в учредительных документах Организации).

4. Документы, отражающие организационно-производственную структуру и штатное расписание служб Организации (с указанием их фактической укомплектованности), выполняющих работы, входящие в аэропортовую деятельность, осуществляемую Организацией.

5. Положения о службах Организации, выполняющих работы, входящие в аэропортовую деятельность, осуществляемую Организацией.

6. Должностные инструкции и приказы о назначении (допуске к работе):

- руководителей служб Организации;
- начальников смен;
- персонала, осуществляющего центровку и загрузку;
- персонала, осуществляющего прием и выдачу багажа;
- персонала, осуществляющего взвешивание, погрузку, разгрузку, швартовку багажа.

7. Приказы руководителя Организации:

- о назначении ответственных лиц;
- за охрану труда и технику безопасности;
- за противопожарную безопасность;

- за охрану окружающей среды;
- о допуске водителей к самостоятельной работе на аэродроме (перроне) с правом (без права) подъезда к ВС;
- о допуске персонала к руководству подъездом/отъездом к/от ВС на перроне.

8. Документ, регламентирующий порядок обслуживания пассажиров и багажа, следующих литерными рейсами, утвержденный руководителем Организации.

9. Документы по метрологическому обеспечению деятельности Организации:

- приказ (приказы) руководителя Организации о назначении лиц, ответственных за метрологическое обеспечение и состояние средств измерений;
- перечень эксплуатируемых в службах Организации приборов и оборудования, подлежащих регулярным метрологическим поверкам, утвержденный Организацией, и свидетельствующие о прохождении таких поверок документы, срок действия которых не истек;
- график проведения метрологических поверок, утвержденный Организацией.

10. Комплексная технология (технологии):

- по обслуживанию пассажиров и багажа на международных воздушных линиях;
- по обслуживанию пассажиров и багажа на внутренних воздушных линиях;
- работы в сбойных (внештатных, чрезвычайных) ситуациях;
- иные разработанные и утвержденные в Организации.

11. Документ, определяющий схему расстановки и организации движения ВС, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме.

12. Инструкции по охране труда и технике безопасности, утвержденные Организацией.

13. План (планы) профессиональной подготовки (переподготовки, повышения квалификации) авиационного персонала, утвержденный руководителем Организации.

14. Утвержденное Организацией руководство по качеству или иной документ (документы) по системе качества Организации.

15. Документы, регламентирующие подготовку Организации и ее служб к работе в осенне-зимний (весенне-летний) период (далее соответственно - ОЗП

и ВЛП) в соответствии с требованиями нормативных документов, регулирующих деятельность гражданской авиации, в том числе:

- приказы об организации и проведении подготовки Организации и ее служб к работе в ОЗП (ВЛП);
- планы подготовки служб Организации к работе в ОЗП (ВЛП);
- приказ о создании в Организации комиссии по проверке знаний персонала об особенностях работы в конкретный период (ОЗП или ВЛП);
- протокол (протоколы), содержащий результаты проверки знаний персонала об особенностях работы в конкретный период (ОЗП или ВЛП);
- акты проверки готовности Организации и ее служб к работе в ОЗП (ВЛП);
- план-график проведения технического обслуживания при подготовке спецтранспорта и средств механизации (если таковые эксплуатируются в службах Организации) к ОЗП (ВЛП);
- приказы о допуске спецтранспорта, средств механизации (если таковые эксплуатируются в службах Организации) и персонала к работе в ОЗП (ВЛП);
- приказ руководителя Организации о готовности Организации к работе в ОЗП (ВЛП).

16. Документы на грузоподъемные и иные машины, подлежащие государственной регистрации в органах Ростехнадзора (если такие машины эксплуатируются в службах Организации), в том числе:

- приказ (приказы) руководителя Организации о назначении лиц, ответственных за эксплуатацию машин;
- перечни машин, состоящих на учете (эксплуатируемых) в службах Организации;
- паспорта на машины, свидетельства о регистрации машин в органах Ростехнадзора, действующие талоны (допуски на эксплуатацию) о прохождении государственного технического осмотра машин.

17. Документы, регламентирующие работу Организации по рассмотрению претензий:

- приказ руководителя Организации о назначении комиссии по рассмотрению претензий;
- положение о претензионной комиссии Организации, утвержденное руководителем Организации;
- журнал ведения претензионного производства.

18. Журнал о прохождении водителями медосмотра перед выездом на линию и по возвращению в парк.

19. План-схема (планы-схемы) служебной территории, на которой размещаются службы Организации (с привязкой к искусственной взлетно-посадочной полосе (перрону)).

20. Документы, подтверждающие право собственности (владения и/или пользования на иных законных основаниях) на здания, сооружения и помещения, необходимые Организации для осуществления своей деятельности и функционирования служб Организации (свидетельства о праве собственности, заключенные со сторонними организациями договоры купли-продажи, аренды, и т.д.), эксплуатационно-техническая документация на указанные здания, сооружения и помещения (технические паспорта, планы и т.д.).

21. Документы, подтверждающие право собственности (владения и/или пользования на иных законных основаниях) на технологическое оборудование, инженерно-технические средства, средства механизации, взвешивания, транспортировки багажа и иные средства и оборудование, эксплуатируемые службами Организации, а также документы, подтверждающие соответствие указанных средств и оборудования установленным обязательным требованиям (сертификаты соответствия, пожарные и гигиенические сертификаты, документы о принятии на оснащение гражданской авиации и т.д.).

22. Иные документы, необходимые Организации для осуществления аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров и багажа, предусмотренные актами действующего законодательства, настоящими Правилами и иными нормативными актами, принятыми в установленном порядке.

Приложение N 7

ПЕРЕЧЕНЬ

документации, необходимой для обеспечения обслуживания грузов и почты

1. Зарегистрированные в установленном порядке учредительные документы Организации, документ (документы), содержащий решение о создании Организации, не являющийся для юридических лиц отдельных

организационно-правовых форм учредительным документом, а также документ, определяющий полномочия руководителя Организации.

2. Свидетельство о государственной регистрации Организации и документ о присвоении Организации кодов статистической отчетности.

3. Документ, отражающий организационно-производственную структуру Организации (если указанный вопрос не отражен в учредительных документах Организации).

4. Документы, отражающие организационно-производственную структуру и штатное расписание служб Организации (с указанием их фактической укомплектованности), выполняющих работы, входящие в аэропортовую деятельность, осуществляемую Организацией.

5. Положения о службах Организации, выполняющих работы, входящие в аэропортовую деятельность, осуществляемую Организацией.

6. Должностные инструкции и приказы о назначении (допуске к работе):

- руководителей служб Организации;
- начальников смен;
- персонала, осуществляющего центровку и загрузку;
- персонала, осуществляющего прием и выдачу грузов и почты;
- персонала, осуществляющего взвешивание, погрузку, разгрузку, швартовку грузов и почты.

7. Приказы руководителя Организации:

- о назначении ответственных лиц;
- за охрану труда и технику безопасности;
- за противопожарную безопасность;
- за охрану окружающей среды;
- о допуске водителей к самостоятельной работе на аэродроме (перроне) с правом (без права) подъезда к ВС;
- о допуске персонала к руководству подъездом/отъездом к/от ВС на перроне.

8. Документ, регламентирующий порядок обслуживания грузов и почты, следующих литерными рейсами, утвержденный руководителем Организации.

9. Документы по метрологическому обеспечению деятельности Организации:

- приказ (приказы) руководителя Организации о назначении лиц, ответственных за метрологическое обеспечение и состояние средств измерений;

- перечень эксплуатируемых в службах Организации приборов и оборудования, подлежащих регулярным метрологическим поверкам, утвержденный Организацией, и свидетельствующие о прохождении таких поверок документы, срок действия которых не истек;
- график проведения метрологических поверок, утвержденный Организацией.

10. Комплексная технология (технологии):

- по обслуживанию грузов (в том числе опасных, если Организация обеспечивает обслуживание таких грузов) и почты на международных воздушных линиях;
- по обслуживанию грузов (в том числе опасных, если Организация обеспечивает обслуживание таких грузов) и почты на внутренних воздушных линиях;
- работы в сбойных (внештатных, чрезвычайных) ситуациях;
- иные разработанные и утвержденные в Организации.

11. Документ, определяющий схему расстановки и организации движения ВС, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме.

12. Инструкции по охране труда и технике безопасности, утвержденные Организацией.

13. План (планы) профессиональной подготовки (переподготовки, повышения квалификации) авиационного персонала, утвержденные руководителем Организации.

14. Утвержденное Организацией руководство по качеству или иной документ (документы) по системе качества Организации.

15. Документы, регламентирующие подготовку Организации и ее служб к работе в осенне-зимний (весенне-летний) период (далее соответственно - ОЗП и ВЛП) в соответствии с требованиями нормативных документов, регулирующих деятельность гражданской авиации, в том числе:

- приказы об организации и проведении подготовки Организации и ее служб к работе в ОЗП (ВЛП);
- планы подготовки служб Организации к работе в ОЗП (ВЛП);
- приказ о создании в Организации комиссии по проверке знаний персонала об особенностях работы в конкретный период (ОЗП или ВЛП);
- протокол (протоколы), содержащий результаты проверки знаний персонала об особенностях работы в конкретный период (ОЗП или ВЛП);
- акты проверки готовности Организации и ее служб к работе в ОЗП (ВЛП);

- план-график проведения технического обслуживания при подготовке спецтранспорта и средств механизации (если таковые эксплуатируются в службах Организации) к ОЗП (ВЛП);
- приказы о допуске спецтранспорта, средств механизации (если таковые эксплуатируются в службах Организации) и персонала к работе в ОЗП (ВЛП);
- приказ руководителя Организации о готовности Организации к работе в ОЗП(ВЛП).

16. Документы на грузоподъемные и иные машины, подлежащие государственной регистрации в органах Ростехнадзора (если такие машины эксплуатируются в службах Организации), в том числе:

- приказ (приказы) руководителя Организации о назначении лиц, ответственных за эксплуатацию машин;
- перечни машин, состоящих на учете (эксплуатируемых) в службах Организации;
- паспорта на машины, свидетельства о регистрации машин в органах Ростехнадзора, действующие талоны (допуски на эксплуатацию) о прохождении государственного технического осмотра машин.

17. Документы, регламентирующие работу Организации по рассмотрению претензий:

- приказ руководителя Организации о назначении комиссии по рассмотрению претензий;
- положение о претензионной комиссии Организации, утвержденное руководителем Организации;
- журнал ведения претензионного производства.
- 18. Журнал о прохождении водителями медосмотра перед выездом на линию и по возвращению в парк.

19. Документы, регламентирующие деятельность Организации по обеспечению обслуживания опасных грузов (если Организация обеспечивает обслуживание таких грузов):

- приказы руководителя Организации:
- о назначении в службах Организации лиц, ответственных за обслуживание опасных грузов;
- о допуске персонала служб Организации к работе с опасными грузами;
- о введении в эксплуатацию в Организации транспортных средств, оборудованных для перевозки опасных грузов, в том числе радиоактивных материалов;
- лицензии и (или) иные документы, выданные уполномоченными государственными органами, предоставляющие Организации право осуществлять обслуживание опасных грузов;

- схема (схемы) размещения опасных грузов на складе, утвержденная Организацией;
- акт по проверке и оценке радиационной обстановки в зоне склада хранения радиоактивных материалов и санитарные паспорта дозиметрического контроля персонала и обнаружения радиоактивных материалов с отметками о проведенных проверках (в случае, если Организация обеспечивает обслуживание радиоактивных грузов).

20. План-схема (планы-схемы) служебной территории, на которой размещаются службы Организации, с привязкой к искусственной взлетно-посадочной полосе (перрону), а также указанием мест стоянки ВС, в которые (из которых) осуществляется погрузка (выгрузка) опасных грузов (если Организация обеспечивает обслуживание таких грузов).

21. Документы, подтверждающие право собственности (владения и/или пользования на иных законных основаниях) на здания, сооружения и помещения, необходимые Организации для осуществления своей деятельности и функционирования служб Организации (свидетельства о праве собственности, заключенные со сторонними организациями договоры купли-продажи, аренды, и т.д.), эксплуатационно-техническая документация на указанные здания, сооружения и помещения (технические паспорта, планы и т.д.).

22. Документы, подтверждающие право собственности (владения и/или пользования на иных законных основаниях) на технологическое оборудование, инженерно-технические средства, средства механизации, взвешивания, транспортировки грузов, почты и иные средства и оборудование, эксплуатируемые службами Организации, а также документы, подтверждающие соответствие указанных средств и оборудования установленным обязательным требованиям (сертификаты соответствия, пожарные и гигиенические сертификаты, документы о принятии на оснащение гражданской авиации и т.д.).

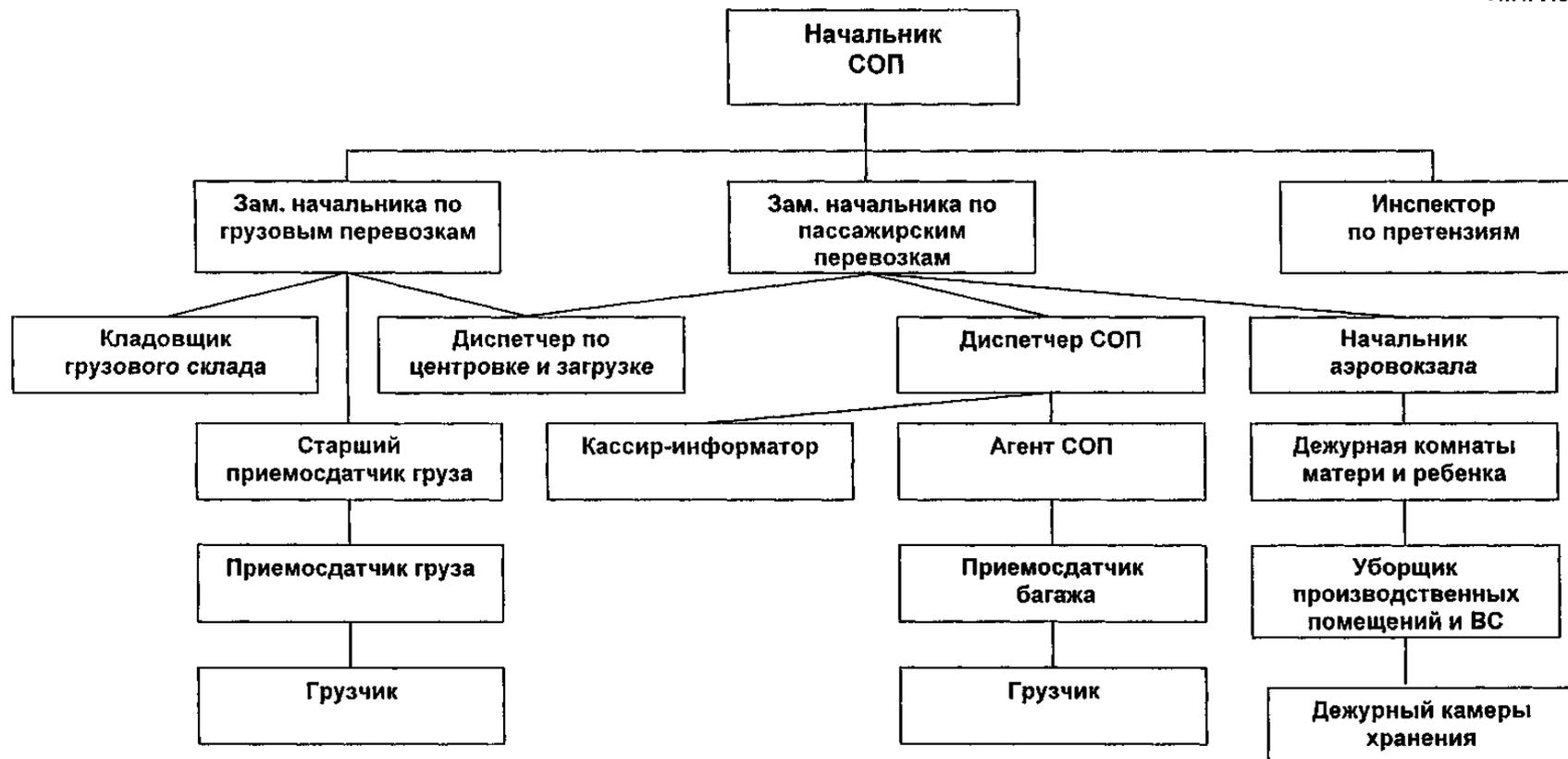
23. Иные документы, необходимые Организации для осуществления аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания грузов и почты, предусмотренные актами действующего законодательства, настоящими Правилами и иными нормативными актами, принятыми в установленном порядке.

Пример структурной схемы службы организации перевозок (СОП) аэропорта

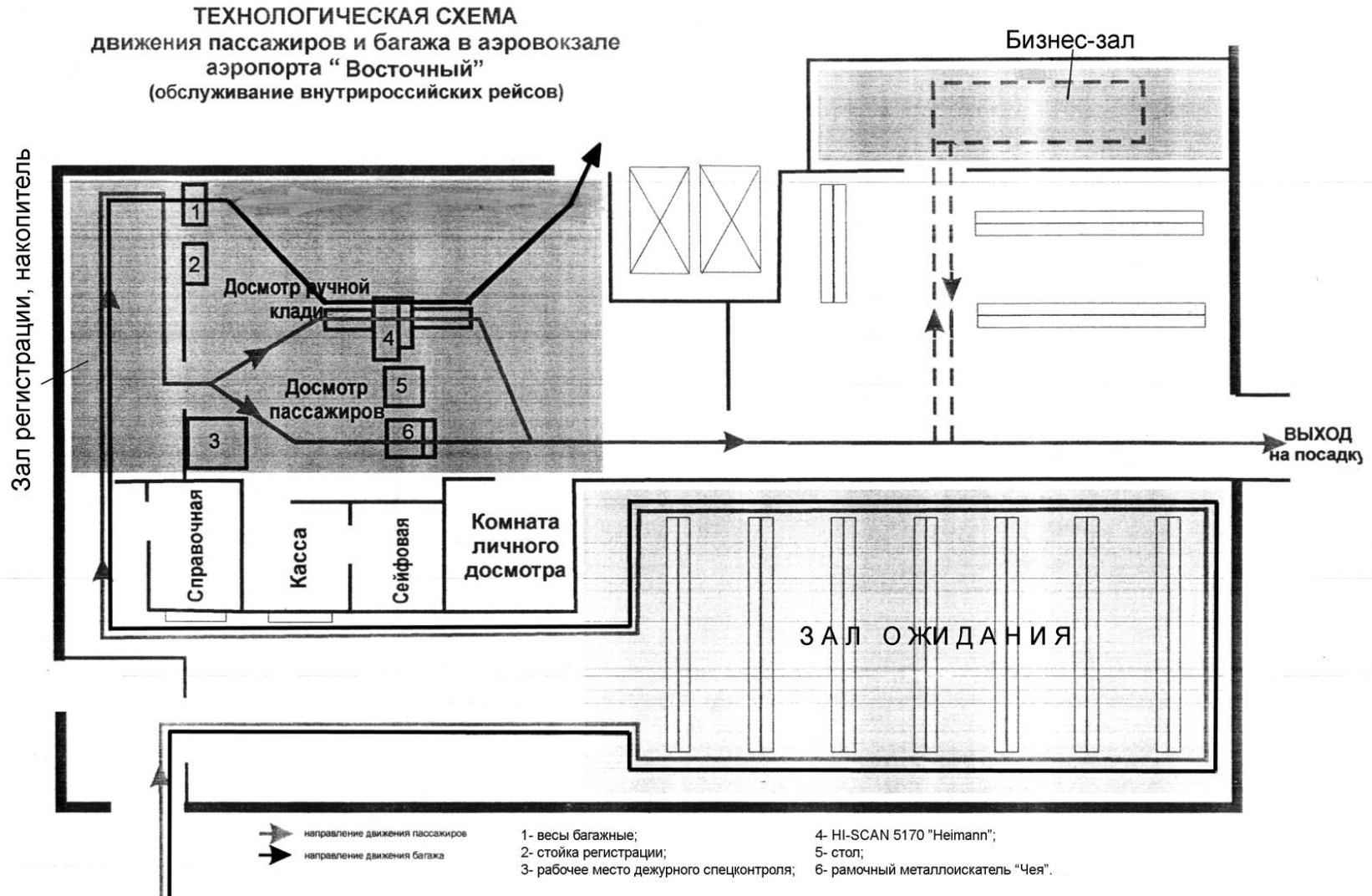
**СТРУКТУРНАЯ СХЕМА
СЛУЖБЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК**

“УТВЕРЖДАЮ”
Директор ЗАО
"Международный аэропорт
" Восточный"

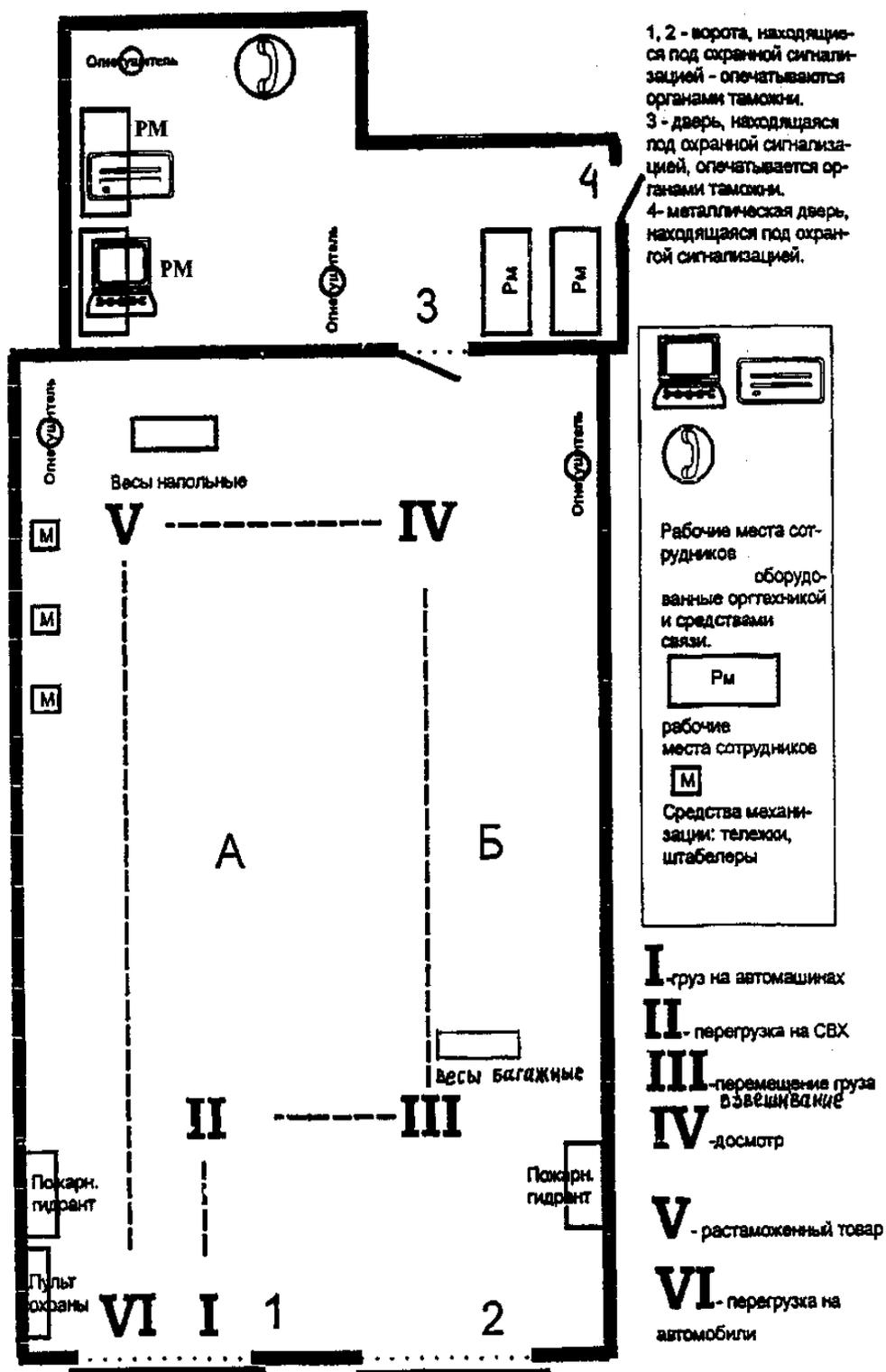
И.И. Петров



Пример технологической схемы движения пассажиров, багажа и оборудования аэровокзала



Пример технологической схемы движения грузов и оборудования склада
временного хранения аэровокзала



Перечень аэропортов, на базе которых созданы региональные
координационные центры ПАСОП

№	Региональные управления	Аэропорты
1.	Архангельское	Васьково
2.	Башкортостан	Уфа
3.	Восточно-Сибирское	Иркутск
4.	Дальневосточное	Хабаровск
5.	Западно-Сибирское	Толмачево
6.	Камчатское	Елизово
7.	Коми	Сыктывкар
8.	Красноярское	Емельяново
9.	Приволжское	Самара
10.	Северо-Восточное	Магадан-56
11.	Северо-Западное	Мурманск
12.	Татарстан	Казань
13.	Тюменское	Тюмень
14.	Уральское	Екатеринбург
15.	Южное	Ростов
16.	Якутское	Туймада

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Введение	4
2. Порядок проведения сертификации аэропортов.....	6
3. Сертификационные требования к аэродромам.....	17
4. Сертификационные требования к организациям, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов....	28
5. Сертификационные требования к организациям, осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты.....	35
6. Сертификационные требования к организациям, осуществляющим деятельность в области обеспечения авиационной безопасности.....	42
7. Сертификационные требования к организациям, осуществляющим поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов (ПАСОП).....	52
8. Список использованных источников.....	60
9. Приложения.....	61

Учебное издание

Сошин Владимир Михайлович

Чекрыжев Николай Викторович

СЕРТИФИКАЦИЯ АЭРОПОРТОВ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Методические указания.

Государственное образовательное учреждение высшего
профессионального образования «Самарский государственный
аэрокосмический университет имени академика С.П.Королева»

443086 Самара, Московское шоссе, 34