

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

**Сертификация эксплуатантов
гражданской авиации**

Самара 2009 г.

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

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

**Сертификация эксплуатантов
гражданской авиации**

Методические указания

Самара 2009г.

Сошин В.М., Чекрыжев Н.В. Сертификация эксплуатантов гражданской авиации: Методические указания. Самар. гос. аэрокосм. ун-т;. Самара, 2009, 78 с.

Подробно изложен порядок и процедуры сертификации эксплуатантов гражданской авиации, рассмотрены особенности сертификации как эксплуатанта в целом, так и инженерно авиационной службы, службы организации перевозок и авиационных работ.

Вся приведенная в методических указаниях информация соответствует действующей в Российской Федерации законодательной и нормативно-технической документации. Пособие содержит примеры оформления реальной документации, применяемой при сертификации воздушных судов.

Содержание указаний в значительной мере будет способствовать успешному освоению студентами смежных дисциплин: «Надежность и техническая диагностика авиационной техники», «Основы авиационной техники».

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». Эти указания могут быть использованы студентами 3 курса дневной формы обучения специальности 160901 «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей» при изучении дисциплины «Метрология, стандартизация и сертификация».

Рецензенты: доцент Г.А.Новиков

д-р техн. наук, проф. Б.А. Титов

1. ВВЕДЕНИЕ

Эксплуатантом воздушного судна (ВС) в гражданской авиации (далее эксплуатант) называется гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификата соответствия (далее - сертификат эксплуатанта).

Основная цель деятельности эксплуатанта - осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ для получения прибыли.

Эксплуатация гражданских воздушных судов в коммерческих целях гражданином или юридическим лицом, не имеющими действующего сертификата эксплуатанта, не допускается.

Сертификат эксплуатанта - документ, выданный по правилам Системы сертификации в гражданской авиации Российской Федерации для подтверждения соответствия эксплуатанта установленным требованиям.

Отдельно и дополнительно к сертификации эксплуатанта проходит сертификацию инженерно-авиационная служба эксплуатанта, которая осуществляет техническое обслуживание и ремонт (ТОиР) авиационной техники, также отдельно сертифицируются экземпляры воздушных судов.

Сертификат может быть получен эксплуатантом только при выполнении всех ниже приведенных условий:

- 1) сам эксплуатант и его инженерно-авиационная служба соответствуют сертификационным требованиям;
- 2) все юридические лица, участвующие в деятельности эксплуатанта на договорной основе, имеют соответствующие сертификаты;
- 3) экземпляры воздушных судов, использующихся эксплуатантом, имеют сертификаты.

В данном пособии будут рассмотрены сертификационные требования для эксплуатантов коммерческой гражданской авиации и процедуры сертификации эксплуатантов, продления срока действия сертификата эксплуатанта и внесения изменений в условия эксплуатации и/или обеспечения полетов воздушных судов.

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1. Участники сертификации эксплуатанта

В процедуре сертификации эксплуатантов, кроме самих эксплуатантов, принимаю участие:

Авиационная администрация - специально уполномоченный орган, на который возложены организация и проведение сертификации в области гражданской авиации. Специально уполномоченным органом является Федеральное агентство воздушного транспорта РФ (Росавиация).

Центральный орган Системы сертификации - орган, возглавляющий систему сертификации. Сертификация эксплуатантов производится по системе «Авиатор», центральным органом системы является ФГУ «Государственный центр «Безопасность полетов на воздушном транспорте» г. Москва.

Орган по сертификации эксплуатантов (далее - орган по сертификации) - организация, проводящая сертификацию эксплуатантов гражданской авиации.

Органом по сертификации эксплуатантов гражданской авиации является Управление летных стандартов Федерального агентства воздушного транспорта.

Органом по сертификации персонала инженерно-авиационной службы является территориальное управление Федерального агентства воздушного транспорта РФ

Центр по сертификации эксплуатантов (далее - центр по сертификации) - аккредитованная в установленном порядке организация, независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, проводящая по поручению органа по сертификации оценку соответствия заявителей (эксплуатантов) требованиям нормативных документов.

По состоянию на начало 2009г., в Российской Федерации существуют шесть центров по сертификации эксплуатантов:

- Центр по сертификации эксплуатантов гражданской авиации ФГУП ГосНИИ ГА, г. Москва;

- Центр по сертификации эксплуатантов гражданской авиации «МЕГА» г.Москва;
- Центр по сертификации эксплуатантов коммерческой гражданской авиации «АЭРОСТАНДАРТ» г. Москва;
- Центр по сертификации эксплуатантов коммерческой гражданской авиации ООО «Сибавиационный центр» г. Новосибирск;
- ООО «Центр сертификации Приволжский Аэрорегистр», г. Самара;
- ООО «Дальцентравиа», г. Хабаровск.

Эксперт по сертификации - физическое лицо, прошедшее процедуру аттестации на право проведения одного или нескольких видов работ в области сертификации и имеющее соответствующий документ системы сертификации, выданный по установленным в системе правилам.

2.2. Общие сведения о сертификации эксплуатантов

Сертификат эксплуатанта выдается на срок до двух лет.

Один сертификат не может быть выдан двум или более эксплуатантам и не может быть передан одним эксплуатантом другому.

Эксплуатанты при наличии у них других объектов, подлежащих сертификации, проводят сертификацию этих объектов в соответствующих органах по сертификации действующих Систем сертификации в гражданской авиации РФ.

По просьбе эксплуатанта сертификация объектов, подлежащих сертификации, может быть совмещена с сертификацией эксплуатанта. В этом случае порядок деятельности соответствующих органов по сертификации определяет Центральный орган Системы сертификации.

Каждому эксплуатанту выдается подлинный экземпляр сертификата (приложение 1), который вступает в силу с даты его регистрации в Государственном реестре.

К сертификату эксплуатанта прилагаются эксплуатационные спецификации, содержащие основные сведения о разрешенных эксплуатанту условиях эксплуатации воздушных судов и обеспечения полетов.

Копия сертификата эксплуатанта хранится в органе по сертификации. Копия сертификата эксплуатанта, имеющаяся на борту ВС, заверяется подписью уполномоченного лица и печатью в установленном порядке.

3. ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТОВ

3.1. Предварительный этап сертификации

3.1.1. Заявитель (эксплуатант) проходит предварительный этап сертификации. Основанием для его проведения является подача заявления о намерении получить сертификат эксплуатанта (далее – заявление).

3.1.2. Заявление – документ, в котором заявитель подтверждает обоснованность своих намерений пройти процедуры обязательной сертификации.

Заявление составляется в произвольной форме. К нему прилагаются (в нем приводятся):

- наименование, место нахождения и почтовый адрес заявителя, сведения о руководстве и банковские реквизиты заявителя;
- документы, подтверждающие полномочия руководителей;
- выписки из учредительных документов о видах деятельности заявителя;
- сведения об учредителях (для учредителей юридических лиц – наименование и место нахождения);
- сведения о государственной регистрации;
- предполагаемые условия эксплуатации воздушных судов, место базирования, географические зоны эксплуатации;
- типы воздушных судов, предполагаемые основания для их использования (владение на праве собственности, оперативного управления, хозяйственного ведения, аренда);
- копия бухгалтерского баланса за последний отчетный период с оригинальной отметкой (штампом) налогового органа (налоговой инспекции) о принятии;
- бизнес-план.

Заявление подписывается руководителем заявителя (эксплуатанта).

3.1.3. Заявление подается в орган по сертификации, который рассматривает его и выносит заключение в течение десяти рабочих дней со дня его поступления в орган по сертификации.

Для рассмотрения заявления орган по сертификации назначает эксперта.

К рассмотрению заявления и документации, представленной заявителем (эксплуатантом), и составлению заключения по заявлению решением органа по сертификации могут привлекаться центры по сертификации.

3.1.4. При отрицательном заключении по заявлению орган по сертификации направляет заявителю (эксплуатанту) обоснованный отказ в проведении сертификации.

3.1.5. При положительном заключении назначенный эксперт приглашает представителя заявителя (эксплуатанта) на предварительное собеседование.

3.1.6. Целью предварительного собеседования являются подготовка заявителя (эксплуатанта) к проведению сертификации, доведение до него соответствующих рекомендаций и предварительное планирование этапов сертификации.

3.1.7. Назначенный эксперт знакомит представителя заявителя (эксплуатанта) со всеми необходимыми информационными и методическими материалами и инструкциями по подготовке пакета документов, необходимых для прохождения обязательной сертификации.

3.2. Подача заявки на сертификацию

3.2.1. Заявка на сертификацию (приложение №2) подается в орган по сертификации не позднее чем за три месяца до планируемого срока начала полетов.

3.2.2. Заявка на продление срока действия сертификата эксплуатанта подается в орган по сертификации не позднее чем за два месяца до окончания срока действия сертификата эксплуатанта.

3.2.3. Заявка на внесение изменений в условия эксплуатации, составляется в случаях:

- освоение эксплуатантом новых типов воздушных судов;

- начало выполнения международных полетов;
- изменение аэропорта базирования;
- аренду воздушных судов иностранной регистрации.

Заявка на внесение изменений подается в орган по сертификации не позднее чем за два месяца до планируемого срока начала полетов в новых эксплуатационных условиях.

К заявке прилагаются изменения и дополнения в действующий бизнес-план эксплуатанта.

В остальных случаях заявки на внесение изменений в условия эксплуатации подаются не позднее чем за пять рабочих дней до планируемого срока начала полетов в новых эксплуатационных условиях.

3.2.4. Заявка на внесение в сертификат эксплуатанта воздушного судна, арендованного без экипажа у другого эксплуатанта, принимается к рассмотрению органом по сертификации только с заявкой об исключении этого воздушного судна из эксплуатационных спецификаций арендодателя.

3.3. Рассмотрение и принятие решения по заявке

3.3.1. Проведение экспертизы заявки и необходимой документации орган по сертификации поручает центру по сертификации.

3.3.2. Результатом экспертизы необходимой документации и основных данных заявки являются заключение о соответствии (несоответствии) представленной документации сертификационным требованиям и требованиям законодательства Российской Федерации, которое утверждается руководителем органа по сертификации, а также решение о проведении инспекционной проверки заявителя (эксплуатанта).

3.3.4. Результатом экспертизы необходимой документации и основных данных заявки на внесение изменений в условия эксплуатации, не требующих подготовки заключения по экспертизе и проведения инспекционной проверки эксплуатанта, является переоформление соответствующих эксплуатационных спецификаций.

3.4. Инспекционная проверка эксплуатанта

3.4.1. Инспекционная проверка заявителя (эксплуатанта) организуется органом по сертификации. По поручению органа по сертификации инспекционную проверку проводит центр по сертификации. Цель проверки — определение соответствия эксплуатанта (заявителя) сертификационным требованиям.

Инспекционные проверки проводятся по программам, утверждаемым органом по сертификации.

Основные направления проверки эксплуатанта приведены в п. 10 настоящего пособия.

3.4.2. Инспекционная проверка эксплуатанта организуется также при изменении условий эксплуатации воздушных судов, связанных с освоением нового типа воздушного судна, началом международных полетов или изменением аэропортов базирования.

Инспекционная проверка, связанная с продлением срока действия сертификата эксплуатанта или внесением изменений в условия эксплуатации воздушных судов и обеспечения полетов, может быть совмещена с плановым инспекционным контролем.

3.4.3. Проверка на маршруте в ходе инспекционной проверки перед получением сертификата эксплуатанта или при освоении нового типа воздушного судна проводится в некоммерческом полете.

3.5. Анализ результатов инспекционной проверки, принятие решения о возможности выдачи сертификата

3.5.1. Результаты инспекционной проверки оформляются актом (приложение 3), в котором излагаются выводы:

- о соответствии представленных заявителем основных данных заявки его реальным производственным возможностям и условиям эксплуатации воздушных судов;
- о соблюдении заявителем сертификационных требований, указанных в необходимой документации, прилагаемой к заявке.

Акт утверждается руководителем органа по сертификации.

3.5.2. Акт инспекционной проверки оформляется на основании контрольных карт, заполненных экспертами по формам установленного образца (приложение 4)

3.5.3. Центром по сертификации составляется комплексное заключение по сертификации заявителя (эксплуатанта), которое утверждается руководителем органа по сертификации.

3.6. Оформление и выдача сертификата

3.6.1. Орган по сертификации принимает решение и оформляет сертификат эксплуатанта и эксплуатационные спецификации на основании комплексного заключения по сертификации заявителя (эксплуатанта).

3.6.2. Эксплуатационные спецификации состоят из пяти частей (А,В,С,Д,Е) и содержат следующую информацию:

– часть А «Общие положения»:

- руководитель эксплуатанта, его телефон;
- почтовый адрес эксплуатанта;
- аэропорт базирования;
- код ИКАО, код для внутренних линий и др.

– часть В «Воздушные суда»:

- типы воздушных судов, используемых эксплуатантом;
- регистрационные номера ВС;
- масса ВС;
- максимальная грузоподъемность ВС.

– часть С «Регионы полетов и разрешенные к использованию аэропорты»:

- регионы, страны, полетов;
- города и разрешенные к использованию аэропорты;
- воздушные суда, на которых выполняются полет в разрешенные аэропорты.

– часть Д «Техническое обслуживание (разрешенные виды работ)» - указаны типы ВС, двигателей, вспомогательных силовых установок, на которых ИАС эксплуатанта разрешено выполнение оперативных и/или периодических форм технического обслуживания;

– часть F «Разрешение на использование внутренних и международных кодов ИКАО других государств.

3.6.3. Порядок заполнения сертификата эксплуатанта и эксплуатационных спецификаций определяется органом по сертификации.

3.6.4. При невозможности завершить процедуры сертификации в установленные сроки при продлении срока действия сертификата эксплуатанта орган по сертификации при наличии акта инспекционной проверки может продлить действие сертификата эксплуатанта на срок до одного месяца.

3.6.5. При принятии решения о несоответствии заявителя (эксплуатанта) сертификационным требованиям сертификат эксплуатанта заявителю (эксплуатанту) не выдается (не продлевается). Решение органа по сертификации с указанием причин отказа направляется заявителю не позднее чем через три дня после регистрации решения органом по сертификации.

3.6.6. В случае отказа в сертификации, а также возникновения спорных вопросов заявитель может подать апелляцию (жалобу) в Центральный орган системы сертификации, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации либо обжаловать соответствующее решение в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

3.7. Инспекционный контроль эксплуатанта

3.7.1. Инспекционный контроль осуществляется для подтверждения способности эксплуатанта безопасного и качественного выполнения авиаперевозок и/или авиационных работ в соответствии с требованиями нормативных документов, регулирующих деятельность гражданской авиации, и условиями, указанными в его эксплуатационных спецификациях.

3.7.2. Проведение инспекционного контроля осуществляется экспертами органа по сертификации, инспекторами государственных инспекторских органов гражданской авиации, а также экспертами центров по сертификации.

При необходимости для проведения инспекционного контроля может быть создана комиссия, в состав которой входят эксперты.

3.7.3. Эксплуатанты обеспечивают необходимые условия для проведения инспекционного контроля объектов и воздушных судов, эксплуатируемых в соответствии с сертификатом эксплуатанта.

3.7.4. Существуют следующие виды инспекционного контроля:

- инспекционный контроль на перроне;
- инспекционный контроль на маршруте (в полете);
- инспекционный контроль пассажирских (грузовых) салонов и работы бортпроводников (бортоператоров);
- инспекционный контроль базовых объектов (включая структурные подразделения эксплуатанта в аэропортах временного базирования, в том числе на территории иностранных государств).

Инспекционный контроль нескольких видов может быть объединен в комплексный инспекционный контроль.

3.7.5. Результаты инспекционного контроля оформляются в соответствующих контрольных картах. Инспекционный контроль базовых объектов оформляется актом, который утверждается руководителем органа по сертификации. Формы контрольных карт и акта аналогичны соответствующим документам при проведении инспекционной проверки (приложение 3, 4).

3.7.6. Инспекционный контроль эксплуатантов осуществляется не реже:

- инспекционный контроль на перроне – одного раза в три месяца;
- инспекционный контроль на маршруте (в полете) – одного раза в три месяца;
- инспекционный контроль пассажирских (грузовых) салонов и работы бортпроводников (бортоператоров) – одного раза в три месяца;
- инспекционный контроль базовых объектов – одного раза в шесть месяцев (может совмещаться с оценкой подготовки эксплуатанта к весенне-летнему или осенне-зимнему периодам эксплуатации).

3.7.7. Инспекционный контроль на перроне проводится в пунктах отправления, прибытия, а также в промежуточных аэропортах посадки воздушных судов.

Инспекционный контроль на перроне может производиться без предварительного уведомления эксплуатанта и представляет собой выборочный контроль наличия на борту воздушного судна и у членов экипажа необходимой документации (см. п. 4.13), контроль состояния ВС и процедур наземного обслуживания (загрузки, заправки, расчета массы, центровки и т.п.).

3.7.8. Инспекционный контроль на маршруте проводится в ходе выполнения полетов эксплуатанта. Специалисты (эксперты), выполняющие инспекционный

контроль в полете, должны иметь соответствующую подготовку и задание на проведение проверки, выданное органом по сертификации.

Эксперт центра по сертификации для выполнения инспекционной проверки в полете должен иметь квалификацию инструктора на данном типе воздушного судна и задание на проверку, выданное органом по сертификации.

3.7.9. При проведении инспекционного контроля на маршруте оцениваются действия экипажа воздушного судна перед вылетом, в полете и после посадки.

Все проверки на маршруте проводятся таким образом, чтобы действия инспектора не вызывали затруднений при выполнении экипажем функциональных обязанностей в полете. Опрос членов экипажа с целью проверки знаний в процессе подготовки и выполнения полета не допускается.

3.7.10. При проведении инспекционного контроля пассажирского (грузового) салона и работы бортпроводников (бортоператоров) оцениваются состояние оборудования салона (аварийно-спасательное оборудование, кресла, табло, бортовая кухня и т.д.), уровень подготовки и действия бортпроводников (бортоператоров), их знания по действиям в аварийной обстановке.

3.7.11. Инспекционный контроль базовых объектов может проводиться в центральном офисе и на основной базе производства полетов эксплуатанта, а также на других объектах структурных подразделений эксплуатанта, непосредственно связанных с производством и обеспечением полетов, обслуживанием воздушных судов.

3.7.12. В программу инспекционного контроля включаются проверки деятельности эксплуатанта, приведены в п. 10 настоящего пособия.

3.7.13. Проведение инспекционного контроля производится в соответствии с ежегодными планами, которые составляет орган по сертификации.

3.7.14. Инспектор (председатель комиссии) информирует эксплуатанта о всех выявленных в ходе проведения инспекционного контроля нарушениях и принятых инспектором (председателем комиссии) решениях.

3.7.15. При положительных результатах инспекционного контроля и соблюдении сроков его проведения инспекционная проверка для продления срока действия сертификата эксплуатанта по решению органа по сертификации может не проводиться.

3.7.16. Орган по сертификации может ввести ограничения в действие, приостановить действие сертификата эксплуатанта или аннулировать сертификат эксплуатанта.

3.7.17. Основаниями для введения ограничений в действие, приостановления действия или аннулирования сертификата эксплуатанта могут являться:

— выявленные факты нарушения (несоблюдения) эксплуатантом правил производства и обеспечения полетов, влияющие на безопасность полетов и авиационную безопасность, например:

а) выполнение полетов на неисправном воздушном судне, с недействительным сертификатом летной годности или без судовых документов. Эксплуатация воздушных судов, двигателей или их агрегатов сверх установленных ресурсов и сроков службы;

б) допуск к выполнению полетов или обслуживанию авиационной техники лиц из числа авиационного персонала, не имеющих специальной подготовки и/или соответствующего сертификата (свидетельства);

в) нарушение эксплуатантом установленных норм налета, рабочего времени и времени отдыха летных экипажей;

г) выполнение полета с неполным составом летного экипажа в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного Руководством по летной эксплуатации воздушного судна;

д) невыполнение требований и норм по сбору, обработке и анализу полетной информации;

е) нарушение правил организации, обеспечения и производства полетов, приведшее к авиационному происшествию;

ж) нарушение установленных обязательных требований, в том числе порядка поддержания и повышения квалификации членов летного и кабинного экипажей воздушных судов;

з) сокрытие событий, угрожающих безопасности полетов и подлежащих служебному расследованию в соответствии с установленным порядком;

и) внесение изменений в конструкцию воздушных судов, снижающих уровень авиационной безопасности;

к) перевозка пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, почты, бортовых запасов, не прошедших предполетный досмотр;

л) нарушение установленного порядка перевозки оружия, сданного пассажирами на временное хранение на период полета;

м) нарушение эксплуатационных ограничений по перевозке пассажиров, багажа или грузов. Сверхнормативная загрузка грузовой или пассажирской кабины воздушного судна;

— выявленные факты нарушения (несоблюдения) эксплуатантом сертификационных требований, действующих в гражданской авиации Российской Федерации;

— выявленные факты нарушения (несоблюдения) эксплуатантом установленных сертификатом эксплуатанта и эксплуатационными спецификациями условий эксплуатации и обеспечения полетов воздушных судов;

— невыполнение эксплуатантом указаний органа по сертификации, данных в пределах его компетенции, по устранению в установленный срок выявленных инспекционной проверкой недостатков, угрожающих безопасности полетов или авиационной безопасности;

— ухудшение основных производственных и финансово-экономических показателей деятельности эксплуатанта, влияющие на безопасность полетов и права потребителей, в том числе задолженность в Пенсионный фонд Российской Федерации по начислению страховых, а также задолженность по уплате сборов за аэронавигационное обслуживание;

— прекращение действия условий эксплуатации ВС, содержащихся в заявке на сертификацию, на основании которых были выданы сертификат эксплуатанта и эксплуатационные спецификации;

— отсутствие у эксплуатанта во владении на любых законных основаниях исправных воздушных судов;

— письменное заявление эксплуатанта.

Возбуждение против эксплуатанта дела о банкротстве или судебного разбирательства в связи с неплатежеспособностью, отсутствие реальных перспектив восстановления платежеспособности организации либо отсутствие положительных результатов в ходе реализации бизнес-плана восстановления

платежеспособности может служить основанием для введения ограничения действия сертификата эксплуатанта.

Основанием для приостановления действия сертификата эксплуатанта является факт авиационного происшествия, инцидента или производственного происшествия с воздушным судном эксплуатанта.

По истечении трех месяцев приостановления действия сертификата, в случае неприятия эксплуатантом соответствующих мер, сертификат эксплуатанта подлежит аннулированию.

3.7.18. Перед принятием решения о введении ограничений в действие, приостановлении действия или аннулировании сертификата эксплуатанта орган по сертификации вправе провести внеплановый инспекционный контроль эксплуатанта.

3.7.19. До принятия соответствующего решения орган по сертификации вправе предупредить эксплуатанта о необходимости в течение определенного срока устранить выявленные нарушения и потребовать отчет о выполненной по данному предупреждению работе.

3.7.20. Решение о введении ограничений в действие, приостановлении действия или аннулировании сертификата эксплуатанта принимается органом по сертификации на основании акта проверки эксплуатанта специально уполномоченным органом в области гражданской авиации или его территориальным органом, акта инспекционного контроля или заключения, составленного органом по сертификации.

3.7.21. Решение о приостановлении действия или аннулировании сертификата эксплуатанта вступает в силу с даты его регистрации в Государственном реестре.

3.7.22. При принятии решения о введении ограничений в действие сертификата эксплуатанта, требующих переоформления эксплуатационных спецификаций, вместе с копией соответствующего решения эксплуатанту выдаются новые эксплуатационные спецификации взамен утративших силу.

Отмена введенных ограничений осуществляется в соответствии с предусмотренной настоящими Правилами процедурой внесения изменений в условия эксплуатации воздушных судов и обеспечения полетов после подачи эксплуатантом соответствующей заявки и отчета об устранении недостатков, повлекших за собой введение ограничений.

3.7.23. При отсутствии у эксплуатанта исправных воздушных судов одного из эксплуатируемых типов воздушных судов в течение более трех месяцев этот тип воздушного судна исключается из сертификата эксплуатанта.

Внесение исключенного из сертификата эксплуатанта типа воздушного судна осуществляется по процедуре внесения нового типа воздушного судна.

3.7.24. При принятии решения о приостановлении действия сертификата эксплуатант возвращает его в орган по сертификации в десятидневный срок с момента регистрации решения в Государственном реестре и получает копию соответствующего заключения. В противном случае сертификат эксплуатанта аннулируется.

Возобновление действия сертификата эксплуатанта, приостановленного на срок более одного месяца, но не более трех месяцев, осуществляется по процедуре продления срока его действия после подачи эксплуатантом соответствующей заявки и представления отчета об устранении недостатков.

Возобновление действия сертификата эксплуатанта, приостановленного на срок до одного месяца, осуществляется в соответствии с предусмотренной настоящими Правилами процедурой внесения изменений в условия эксплуатации воздушных судов и обеспечения полетов после подачи эксплуатантом соответствующей заявки и представления отчета об устранении недостатков.

3.7.25. Аннулированный сертификат эксплуатанта не восстанавливается.

3.7.26. Эксплуатант вправе в установленном порядке подать жалобу на решение органа по сертификации о введении ограничений в действие, приостановлении действия или аннулировании сертификата эксплуатанта в Центральный орган системы сертификации, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации либо обжаловать соответствующее решение в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

4. ОБЩИЕ СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Ниже перечислены общие требования, которым должен соответствовать заявитель (эксплуатант) и все его службы, для получения (продления) сертификата.

4.1. Заявитель (эксплуатант) должен иметь организационную структуру, воздушные суда (на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании), авиационный персонал и производственную базу для организации, производства и обеспечения полетов в соответствии с требованиями нормативных актов, регулирующих деятельность гражданской авиации.

Пример организационной структуры эксплуатанта приведен в приложении №5.

4.2. Заявитель (эксплуатант) для выполнения воздушных перевозок и планируемой программы полетов располагает воздушными судами в количестве, определяемом графиком оборота воздушных судов с учетом их резервирования. Настоящее требование соблюдается в течение срока действия сертификата эксплуатанта.

Количество воздушных судов должно быть таким, чтобы эксплуатант мог бы на каждый летный день (смену) назначать по одному резервному ВС каждого типа. На резервные ВС назначается также резервные экипажи. Резервное ВС должно быть готово к вылету через 1 час после принятия решения о его вылете.

В качестве резерва не рассматриваются воздушные суда, арендуемые по договору аренды воздушного судна с экипажем, и воздушные суда, работающие за рубежом по контрактам.

4.3. Воздушные суда эксплуатанта оборудуются в соответствии с установленными в гражданской авиации требованиями для заявленных регионов и видов полетов, а авиационный персонал заявителя (эксплуатанта) имеет необходимую квалификацию и подготовку.

4.4. Заявитель (эксплуатант) обеспечивает наличие производственной базы, оборудованной для организации и выполнения необходимых работ по поддержанию летной годности воздушных судов, анализа полетной

информации, сбора и обработки данных по надежности авиационной техники и безопасности полетов, учета и хранения эксплуатационно-технической документации и пономерной* документации на основные и комплектующие изделия воздушных судов, оперативного управления и контроля полетов воздушных судов, подготовки авиационного персонала.

Требования к производственной базе и ее оборудованию определяются нормативными актами, регулирующими деятельность гражданской авиации.

*Пономерная документация - документация, предназначенная для оформления годности каждого ВС к полетам, учета наработки и технического состояния ВС, которая действительна только для данного экземпляра ВС.

4.5. Заявитель (эксплуатант) обеспечивает выполнение работ по оценке оформления пономерной документации.

4.6. Заявитель (эксплуатант) подтверждает наличие достаточных финансовых ресурсов и имущества для безопасной эксплуатации авиационной техники и поддержания требуемого уровня летной годности воздушных судов, включая наличие ремонтного фонда, для организации и обеспечения полетов заявленных воздушных судов и качества предоставляемых услуг, а также для организации подготовки авиационного персонала.

4.7. Заявитель (эксплуатант) организует и осуществляет обеспечение полетов в установленном порядке.

4.8. Заявитель (эксплуатант) организует выполнение следующих видов обеспечения полетов:

- техническое обслуживание и ремонт авиационной техники;
- обработка и анализ полетной информации, в том числе в оперативном режиме с передачей результатов, включая координатную информацию эксплуатанту в реальном масштабе времени;
- обеспечение организации перевозок и/или авиационных работ;
- медицинское обеспечение полетов и медицинское освидетельствование авиационного персонала;
- организация воздушного движения;
- штурманское и аэронавигационное обеспечение;
- обеспечение горюче-смазочными материалами;
- подготовка персонала.

Заявитель (эксплуатант) заключает договоры с сертифицированными службами аэропортов на следующие виды обеспечения полетов:

- обеспечение авиационной безопасности;
- обеспечение стоянки (парковки) воздушных судов;
- обеспечение посадки и взлета;
- обслуживание пассажиров, грузов и почты;
- поисковое и аварийно-спасательное обеспечение;
- метеорологическое обеспечение.

4.9. Заявитель (эксплуатант) разрабатывает и внедряет в своей организации руководство по производству полетов, руководство по организации технического обслуживания и руководство по качеству, содержащие установленные и принятые к исполнению авиационным персоналом эксплуатанта правила, процедуры и нормы по организации, производству и обеспечению полетов.

4.10. Положения руководства по производству полетов, руководства по организации технического обслуживания и руководства по качеству эксплуатанта должны:

- соответствовать требованиям законодательства Российской Федерации, а также требованиям и правилам любого другого государства, в воздушном пространстве которого планируются полеты;
- содержать полные и подробные описания процедур организации, производства, обеспечения полетов и технической эксплуатации воздушных судов;
- регламентировать деятельность авиационного персонала эксплуатанта.

Инструктивные материалы руководств излагаются четко, ясно и не должны допускать двойного толкования.

Положения других документов эксплуатанта не должны противоречить требованиям названных руководств.

4.11. В руководство по производству полетов, руководство по организации технического обслуживания и руководство по качеству вносятся изменения и дополнения при:

- изменении условий эксплуатации воздушных судов и обеспечения полетов;
- введении в действие в области гражданской авиации новых нормативных актов либо внесении изменений в действующие нормативные акты, регулирующие деятельность гражданской авиации.

Заявитель (эксплуатант) включает в руководство по производству полетов и руководство по организации технического обслуживания необходимые дополнения по требованию органа по сертификации.

4.12. Заявитель (эксплуатант) разрабатывает и своевременно доводит требования положений руководств (в том числе при внесении изменений и дополнений) до персонала эксплуатанта для их изучения и принятия к исполнению.

4.13. Заявитель (эксплуатант) обеспечивает наличие на борту воздушного судна необходимой информации для экипажа и инженерно-технического персонала из соответствующих разделов руководства по производству полетов и руководства по организации технического обслуживания в части, касающейся производства и обеспечения полетов на данном воздушном судне.

Каждое гражданское воздушное судно должно иметь на борту следующую документацию:

- свидетельство о государственной регистрации;
- копию сертификата эксплуатанта,
- сертификат летной годности ВС;
- руководство по летной эксплуатации;
- бортовой и санитарный журналы,
- разрешение на бортовую радиостанцию;
- соответствующие документы на каждого члена экипажа;
- документы, предусмотренные уполномоченным органом в области гражданской авиации.

4.14. Перечень структурных подразделений и служб, входящих в организационную структуру эксплуатанта, включает:

- летную службу;
- инженерно-авиационную службу;
- производственно-диспетчерскую службу, имеющую в своем составе подготовленных сотрудников по организационному обеспечению полетов (диспетчеров);
- инспекцию по безопасности полетов;
- службу авиационной безопасности;
- службу организации перевозок и/или авиационных работ;
- службу бортпроводников;
- медицинскую службу;
- службу аэронавигационной информации;
- службу охраны труда (лицо, ответственное за состояние охраны труда).

Допускается обеспечение мер авиационной безопасности на договорной основе с сертифицированной организацией при отсутствии в структуре эксплуатанта службы авиационной безопасности.

Допускается организация медицинского обеспечения на договорной основе с сертифицированной организацией при наличии в штате эксплуатанта врача, осуществляющего контроль соблюдения медицинского обеспечения полетов и санитарно-эпидемиологических требований в гражданской авиации.

Служба бортпроводников может не входить в организационную структуру эксплуатантов, использующих для коммерческих пассажирских перевозок и/или для выполнения авиационных работ воздушные суда, на которых в соответствии с руководствами по летной эксплуатации типов воздушных судов разрешена перевозка пассажиров без бортпроводников или грузов без бортоператоров.

Заявитель (эксплуатант) имеет службу аэронавигационной информации или назначает ответственное лицо, если обеспечение аэронавигационной информацией осуществляется по договорам со сторонними организациями.

4.15. Заявитель (эксплуатант) предусматривает в штате должности руководящего персонала, ответственного за:

- соблюдение правил летной эксплуатации воздушных судов;
- соблюдение правил технического обслуживания и ремонта воздушных судов;
- обеспечение оперативного контроля организации, планирования и выполнения полетов;
- организационное обеспечение перевозок и/или авиационных работ;
- обеспечение авиационной безопасности;
- организацию обеспечения безопасности полетов;
- управление качеством.

4.16. При проведении работ по сертификации орган по сертификации рассматривает соответствие персонала установленным квалификационным требованиям должностных лиц, занимающих следующие должности:

- руководитель;
- заместитель руководителя по организации летной работы;
- заместитель руководителя по инженерно-авиационному обеспечению;
- заместитель руководителя по качеству;
- руководитель летного подразделения;
- главный (старший) штурман, отвечающий за организацию штурманского и аэронавигационного обеспечения полетов;

- заместитель руководителя (начальник инспекции) по обеспечению безопасности полетов;
- заместитель руководителя по авиационной безопасности;
- заместитель руководителя (сотрудник), ответственный за организацию перевозок и/или авиационных работ;
- сотрудник, ответственный за обеспечение оперативного контроля, организации, планирования и выполнения полетов;
- руководитель авиационно-учебного центра (при наличии у эксплуатанта авиационно-учебного центра);
- руководители других служб и подразделений, выполняющих функции по организации, производству и обеспечению полетов, связанные с обеспечением безопасности полетов.

Если в структуре эксплуатанта имеются должностные лица, в подчинении которых находится вышеуказанный руководящий персонал, то эти должностные лица также рассматриваются органом по сертификации на соответствие установленным квалификационным требованиям.

Должностные инструкции указанных руководителей (специалистов) приводятся в руководстве по производству полетов.

Эксплуатант в течение 10 дней с момента назначения нового лица на любую из вышеперечисленных должностей уведомляет об этом орган по сертификации.

4.17. Авиационный персонал эксплуатанта должен иметь соответствующую квалификационным требованиям специальную подготовку и квалификацию, подтвержденную действующими сертификатами и другими документами с необходимыми квалификационными отметками и допусками, выдаваемыми в установленном порядке.

Эксплуатант обеспечивает непрерывное повышение квалификации, профессиональную подготовку авиационного персонала.

4.18. Заявитель (эксплуатант) принимает на работу в соответствии с законодательством Российской Федерации летный состав, образующий экипажи воздушных судов, в количестве, достаточном для выполнения заявленной программы полетов эксплуатанта, и инженерно-технический состав для организации и выполнения технического обслуживания воздушных судов.

4.19. Заявитель (эксплуатант) обеспечивает условия труда персонала, соответствующие требованиям нормативных актов по охране труда, разрабатывает и осуществляет организационные и технические мероприятия по их соблюдению.

Функциональные обязанности руководящего персонала по охране труда определяются в соответствующих должностных инструкциях.

4.20. Заявитель (эксплуатант) разрабатывает систему качества и назначает руководителя по качеству.

Руководитель по качеству подчиняется непосредственно руководителю эксплуатанта.

4.21. Заявитель (эксплуатант) организует систему получения, доведения до своего персонала и контроль исполнения нормативных актов, а также информации по безопасности полетов и авиационной безопасности, которая рассматривается органом по сертификации на соответствие установленным требованиям.

Заявитель (эксплуатант) обеспечивает периодическую проверку своей деятельности силами собственного аттестованного инспекторского персонала, прошедшего обучение по программам подготовки государственных инспекторов.

4.22. Заявитель на получение сертификата эксплуатанта разрабатывает бизнес-план, содержащий обоснование возможности выполнения планируемой программы полетов в течение 24 месяцев и обеспечения покрытия расходов на ее выполнение без доходов в течение трех месяцев от начала работы.

4.23. Заявитель (эксплуатант) в зависимости от характера заявляемой деятельности обеспечивает обязательные виды страхования в соответствии с законодательством Российской Федерации.

4.24. Заявитель (эксплуатант), подающий заявку на выполнение полетов по международным воздушным линиям и авиационных работ за рубежом, обеспечивает надежные каналы связи с каждым воздушным судном для оперативного управления перевозками или авиационными работами. Связь с воздушными судами может обеспечиваться эксплуатантом самостоятельно или по договору с организацией, имеющей сертификат на выполнение соответствующих работ.

4.25. Воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывчатых веществ, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных предметов и веществ осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, федеральными авиационными правилами, а также международными договорами Российской Федерации.

4.26. Заявитель (эксплуатант) для получения права перевозки опасных грузов обеспечивает наличие:

- ответственного специалиста, имеющего документ, подтверждающий уровень квалификации по перевозке опасных грузов, а также наделенного правами принимать решения от имени эксплуатанта о допуске (отказе в допуске) к воздушной перевозке опасных грузов и об условиях их перевозки в зависимости от класса (категории) опасных грузов;
- пилотов, бортовых инженеров, операторов, проводников, имеющих документ на право перевозки опасных грузов;
- воздушных судов, в которых багажно-грузовые помещения отвечают требованиям норм летной годности и позволяют осуществлять перевозку опасных грузов.

4.27. Заявитель (эксплуатант) для выполнения конкретных видов авиационных работ обеспечивает наличие:

- воздушных судов, предназначенных и оборудованных для выполнения заявленных видов авиационных работ;
- персонала, допущенного к выполнению заявленного вида авиационных работ;
- сертифицированных технических средств для выполнения заявленного вида авиационных работ;
- инструкции по выполнению авиационных работ.

4.28. Заявитель (эксплуатант) для выполнения авиационных работ организует собственными силами или по договорам:

- техническое обслуживание и ремонт технических средств для выполнения авиационных работ в соответствии с эксплуатационной документацией;
- технологическое обеспечение авиационных работ.

4.29. Заявитель (эксплуатант) организует, самостоятельно или по договорам с сертифицированными организациями, загрузку воздушных судов в строгом соответствии с их эксплуатационной документацией.

Загрузка и центровка воздушного судна с отклонениями от предельно допустимых значений являются нарушением требований действующих нормативных документов и международных стандартов в части обеспечения безопасности полетов. Подобные нарушения могут служить основанием для приостановления действия или аннулирования сертификата эксплуатанта.

4.30. Заявитель (эксплуатант) создает условия для проведения в установленные сроки расследования инцидентов и авиационных происшествий,

а также для исследования отказавшей авиационной техники в целях предупреждения авиационных происшествий.

4.31. Персонал эксплуатанта, участвующий в расследовании авиационных происшествий, должен иметь соответствующую квалификацию.

4.32. Заявитель (эксплуатант) разрабатывает программу обеспечения авиационной безопасности, являющуюся составной частью руководства по производству полетов, а также необходимые инструкции и технологии для персонала эксплуатанта в части обеспечения авиационной безопасности.

4.33. Заявитель (эксплуатант) организует подготовку авиационного персонала по авиационной безопасности в соответствии с требованиями нормативных актов, регулирующих деятельность гражданской авиации.

4.34. Заявитель (эксплуатант) обеспечивает ознакомление персонала с мерами авиационной безопасности в пределах его функциональных обязанностей и организует выполнение программы обеспечения авиационной безопасности.

4.35. Заявитель (эксплуатант) обеспечивает соблюдение требований экологической безопасности и санитарно-эпидемиологических требований при эксплуатации и техническом обслуживании воздушных судов в соответствии с законодательством РФ. Эксплуатант имеет необходимые нормативные акты по экологической безопасности, разрабатывает и осуществляет организационные и технические мероприятия по соблюдению их требований.

4.36. Эксплуатант должен разработать систему уведомления авиационной администрации об изменениях:

- названия эксплуатанта;
- места расположения или юридического адреса эксплуатанта;
- руководящего персонала.

5. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТОМ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

Ниже будут рассмотрены сертификационные требования, к летной службе эксплуатантов (летному отряду, эскадрилье и др.). Эти требования

предъявляются дополнительно к общим сертификационным требованиям, приведенным в п.4.

5.1. Эксплуатант организует летную работу в соответствии с требованиями нормативных актов, регулирующих деятельность гражданской авиации.

5.2. Летная служба эксплуатанта должна соответствовать условиям безопасного выполнения полетов и осуществлять:

- организацию безопасного выполнения полетов воздушных судов эксплуатанта;
- организацию и выполнение подготовки, переподготовки, поддержание и повышение профессионального уровня летного и руководящего персонала службы и допуск летного состава (включая бортоператоров и бортпроводников) к полетам;
- организацию квалификационных проверок летного состава;
- организацию аэронавигационного обеспечения;
- организацию летно-методической работы;
- планирование летной работы с учетом нормирования рабочего времени и времени отдыха летного состава;
- формирование экипажей воздушных судов;
- соблюдение установленных правил и процедур допуска к полетам членов экипажей воздушных судов;
- проведение предварительной и предполетной подготовки экипажей;
- систематический контроль и анализ деятельности экипажей воздушных судов;
- анализ состояния безопасности полетов;
- анализ материалов полетной информации;
- профилактические мероприятия по предупреждению авиационных происшествий;
- организацию взаимодействия со службами обеспечения полетов;
- актуализацию нормативных актов и других документов, регламентирующих летную деятельность;
- ведение летно-штабной документации и делопроизводства.

5.3. Квалификационные требования к летному составу определяются нормативными актами, регулирующими деятельность гражданской авиации.

Должностные инструкции руководящего и летного персонала приводятся в руководстве по производству полетов.

5.4. Эксплуатант, использующий воздушные суда для коммерческих пассажирских перевозок, принимает на работу в соответствии с законодательством РФ бортпроводников, если их наличие в составе экипажа

установлено требованиями руководства по летной эксплуатации данного типа воздушных судов.

Требования к профессиональной подготовке бортпроводников определяются нормативными актами, регулирующими деятельность гражданской авиации. Должностные инструкции бортпроводников приводятся в руководстве по производству полетов.

5.5. Эксплуатант осуществляет перевозку пассажиров только при наличии бортпроводников на борту воздушного судна в количестве, не менее установленного руководством по летной эксплуатации данного типа воздушного судна.

5.6. Эксплуатант, использующий воздушные суда для коммерческих грузовых перевозок и/или авиационных работ, принимает на работу в соответствии с законодательством Российской Федерации бортпроводников, если их наличие в составе экипажа установлено требованиями руководства по летной эксплуатации данного типа воздушных судов.

Требования к профессиональной подготовке бортпроводников определяются нормативными актами, регулирующими деятельность гражданской авиации. Должностные инструкции бортпроводников приводятся в руководстве по производству полетов.

5.7. Эксплуатант осуществляет перевозку грузов только при наличии бортпроводников на борту воздушного судна в количестве, не менее установленного руководством по летной эксплуатации данного типа воздушного судна.

5.8. При выполнении полета не допускается одновременное выполнение функций бортпроводников и бортпроводников. Не допускается выполнять функции бортпроводников воздушных судов инженерно-техническому персоналу, обслуживающему воздушные суда.

5.9. Нормы рабочего времени и времени отдыха летного экипажа определяются в соответствии с законодательством РФ, регулирующим вопросы рабочего времени и времени отдыха членов летных экипажей.

5.10. Режимы рабочего времени и времени отдыха членов экипажа, а также процедуры контроля соблюдения режима труда и отдыха летного состава и бортпроводников устанавливаются эксплуатантом в соответствии с законодательством РФ и являются составной частью руководства по производству полетов.

5.11. Соответствующие положения об организации перевозки опасных грузов разрабатываются заявителем (эксплуатантом) и являются составной частью руководства по производству полетов.

5.12. Заявитель (эксплуатант) обеспечивает экипажи штурманским снаряжением, действующими документами, аэронавигационной информацией и другими материалами, необходимыми для подготовки и выполнения полетов на заявленные для полетов аэродромы.

5.13. При использовании пилотажно-навигационных комплексов и навигационных систем, имеющих бортовую базу аэронавигационных данных, эксплуатант обеспечивает их своевременную замену (обновление), а также разрабатывает процедуры, обеспечивающие актуальность документов аэронавигационной информации и аэронавигационных данных, используемых для выполнения полета. Указанные процедуры описываются в руководстве по производству полетов.

6. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТОМ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА (ТОиР) ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Ниже будут рассмотрены сертификационные требования к эксплуатанту по организации технического обслуживания и ремонта воздушных судов. Эти задачи в составе эксплуатанта выполняет инженерно-авиационная служба (ИАС). Основным производственно-структурным подразделением в составе ИАС являются авиационно-техническая база (АТБ).

Приведенные ниже требования предъявляются дополнительно к общим сертификационным требованиям, приведенным в п.4.

При соответствии ИАС сертификационным требованиям эксплуатант получает дополнительный сертификат соответствия на право выполнения ТОиР ВС (приложение 6). Сертификат может быть выдан как на выполнение ТОиР ВС в целом, так и его компонентов или в различных сочетаниях того и другого.

6.1. Эксплуатант организует техническое обслуживание и ремонт эксплуатируемых воздушных судов.

Эксплуатант выполняет оперативное техническое обслуживание эксплуатируемых ВС российской регистрации собственными подразделениями при наличии сертификата на право выполнения ТоиР ВС или на основании договоров со сторонними сертифицированными организациями* в местах выполнения оперативного технического обслуживания ВС эксплуатанта.

Эксплуатант выполняет периодическое техническое обслуживание и ремонт воздушных судов собственными подразделениями при наличии сертификата на право выполнения ТоиР АТ либо на основании договоров со сторонними сертифицированными организациями.

* Сторонними сертифицированными организациями, выполняющими ТоиР ВС эксплуатанта, могут быть ИАС других эксплуатантов, ИАС транзитных аэропортов, специализированные технические центры, летно-испытательные станции ремонтных заводов и др. Ко всем этим организациям предъявляются аналогичные сертификационные требования.

При выполнении работ по техническому обслуживанию воздушного судна эксплуатанта сторонними организациями система качества эксплуатанта должна обеспечить контроль качества выполненных работ.

Эксплуатант обеспечивает выполнение оперативного и периодического технического обслуживания эксплуатируемых воздушных судов, зарегистрированных в иностранном государстве, в соответствии с требованиями государства регистрации.

6.2. Эксплуатант может выполнять полеты на воздушном судне только в том случае, если оно прошло необходимое техническое обслуживание и ремонт и его годность к эксплуатации документально подтверждена сертифицированной организацией по ТоиР ВС.

6.3. Инженерно-авиационная служба эксплуатанта:

- организует техническое обслуживание, доработку и ремонт авиационной техники, включая выполнение директив по поддержанию летной годности воздушных судов;
- ведет учет ресурсного и технического состояния ВС;
- выполняет планирование технического обслуживания и ремонта авиационной техники;
- осуществляет контроль полноты и качества выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;
- ведет учет выполненных работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;
- осуществляет ведение и обеспечение сохранности эксплуатационной документации, включая пономерную и судовую (см. п. 4.13) документацию;
- обеспечивает выполнение работ по оценке оформления пономерной документации;
- выполняет сбор, учет и обработку данных об отказах и неисправностях авиационной техники;
- обеспечивает исследование отказавших объектов авиационной техники;
- обеспечивает обработку и анализ полетной информации;
- ведет рекламационно-претензионную работу;
- обеспечивает поддержание и повышение профессионального уровня персонала инженерно-авиационной службы.

Инженерно-авиационная служба эксплуатанта располагает необходимой нормативной и эксплуатационно-технической документацией по техническому обслуживанию и поддержанию летной годности воздушных судов.

6.4. Руководство по организации технического обслуживания является документом, определяющим организацию эксплуатантом технического обслуживания и ремонта эксплуатируемых воздушных судов.

Руководство должно содержать:

- организационную структуру инженерно-авиационной службы эксплуатанта (ИАС) (приложение №7);
- должностные обязанности инженерно-технического персонала ИАС;
- описание схем взаимодействия ИАС со службами и подразделениями эксплуатанта, со сторонними организациями и контролирующими органами;
- программу технического обслуживания и ремонта по типам воздушных судов и методы их выполнения;
- описание процедур управления техническим обслуживанием и ремонтом воздушных судов, включая:
 - учет наработки;
 - определение работ по техническому обслуживанию и ремонту;
 - передачу ВС сторонним сертифицированным организациям для выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту;
 - приемку ВС после выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту;
 - организацию работ по техническому обслуживанию и ремонту воздушного судна, в том числе: организацию замены компонентов воздушного судна, организацию выполнения доработок, учет и анализ отказов и неисправностей с разработкой предупреждающих мероприятий, оценку показателей надежности и опыта эксплуатации, организацию обработки и анализа полетной информации, оценку соблюдения правил ТОиР ВС, выполнение директив по поддержанию летной годности по срокам и наработке;
 - процедуры системы качества в области технического обслуживания и ремонта воздушных судов эксплуатанта.

6.5. Обработка и анализ полетной информации могут осуществляться соответствующими подразделениями эксплуатанта при наличии свидетельства на право проведения соответствующих работ или сертифицированными организациями на основании договоров.

6.6. При выполнении обработки и анализа полетной информации по договору в руководстве по организации технического обслуживания эксплуатанта определяются порядок и процедуры взаимодействия соответствующих служб эксплуатанта и организации, выполняющей указанные работы.

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

6.8. Эксплуатант должен иметь необходимую документацию по поддержанию летной годности ВС. Получение документации и дополнения к ней проводится по согласованной с авиационной администрацией процедуре. Эта документация должна сохраняться эксплуатантом и быть доступной для персонала.

6.9. Эксплуатант обеспечивает ведение, использование и хранение бортовых технических журналов, пономерной и производственно-контрольной документации.

6.10. Эксплуатант обеспечивает учет наработки и внесение суммарной наработки в пономерную документацию:

- формуляры воздушных судов и авиационных маршевых двигателей не реже чем при каждом периодическом техническом обслуживании;
- формуляры, паспорта и этикетки компонентов при их снятии с воздушного судна.

6.11. Эксплуатант обеспечивает хранение формуляров, паспортов и этикеток воздушных судов и компонентов в течение двенадцати месяцев с момента прекращения эксплуатации воздушного судна или его компонента.

6.12. Эксплуатант обеспечивает хранение производственно-контрольной документации:

- по оперативному техническому обслуживанию – в течение двадцати четырех месяцев;
- по периодическому техническому обслуживанию, лабораторным проверкам и текущему ремонту – в течение межремонтного ресурса воздушного судна (для воздушных судов, межремонтный ресурс которых не определен, - в пределах максимальной периодичности технического обслуживания);
- по ремонту воздушных судов и авиационных маршевых двигателей – в течение назначенного ресурса и срока службы (до списания).

6.13. Заявитель (эксплуатант) обеспечивает предоставление информации о техническом состоянии и об особенностях эксплуатации воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов специально уполномоченному органу в области гражданской авиации.

6.14. Для выполнения задач, перечисленных в п. 6.3. эксплуатант должен располагать зданиями и сооружениями, пригодными для организации рабочих мест, размещения служб и персонала, средств ТОиР АТ и инструмента, складских и бытовых помещений.

Рабочие места должны быть обеспечены необходимым оборудованием и средствами для ТОиР АТ и удовлетворять требованиям к защите окружающей среды.

Производственные площади должны поддерживаться в состоянии, пригодном для выполнения работ.

Производственная среда должна соответствовать проводимым работам и позволять персоналу выполнять работы эффективным образом.

Служебные помещения должны быть достаточными и оснащены всем необходимым для выполнения функций по руководству проводимыми работами, включая планирование, управление и обеспечение производства, управление качеством, ведение и хранение документации.

Складские (инструментальные, комплекточные) помещения должны быть приспособлены для хранения узлов, деталей, агрегатов, оборудования, инструмента и материалов.

Условия в складских помещениях должны обеспечивать хранение кондиционных изделий в соответствии с действующими для них требованиями, изоляцию некондиционных изделий, предотвращение порчи и повреждения хранящихся изделий.

6.15. Эксплуатант должен располагать необходимыми средствами по ТОиР ВС: оборудованием, стендами, оснасткой, инструментами и материалами для выполнения работ сферы деятельности. Все средства по ТОиР ВС должны поддерживаться исправном состоянии. Если необходимо, средства должны пройти поверку, калибровку, регулировку с документальным оформлением проведенных работ.

6.16. Эксплуатант должен иметь в штате ИАС руководящий персонал, ответственный за:

- соблюдение сертификационных требований к организации ТОиР ВС;
- соблюдение правил и процедур, действующих в ИАС при выполнении ТОиР ВС;
- организацию и обеспечение работ по ТОиР ВС;

- управление качеством.

6.17. ИАС эксплуатанта укомплектовывается персоналом, необходимым для осуществления своей деятельности в количестве, достаточном для выполнения планируемого объема работ. Персонал должен иметь компетенцию, соответствующую выполняемой работе. Полномочия авиационного персонала должны быть подтверждены документально.

6.18. Выполнение ТОиР ВС и годность компонента ВС должны документально удостоверяться руководством ИАС в части того, что работы по на ВС выполнены в установленном объеме, с установленной глубиной проверки и в соответствии с документацией по поддержанию летной годности ВС. Все работы по ТОиР ВС должны регистрироваться.

6.19. Эксплуатант разрабатывает и обеспечивает функционирование системы информации об отказах и неисправностях ВС. Донесения об отказах и неисправностях направляются в авиационную администрацию РФ. Перечень и форма донесений устанавливается авиационной администрацией.

6.20. Эксплуатант должен разработать и поддерживать в рабочем состоянии систему качества, чтобы гарантировать выполнение работ сферы деятельности в соответствии с процедурами ТОиР ВС.

Контроль соответствия должен предусматривать обратную связь с лицами, указанными в п. 6.16, и в конечном счете позволять им осуществлять корректирующие действия.

6.21. Распределение функций между подразделениями ИАС, процедуры реализации этих функций совместно с процедурами системы качества должны обеспечивать необходимое взаимодействие подразделений, персонала, контроль выполнения заданий и документальное оформление результатов выполнения работ сферы деятельности.

6.22. При выполнении работ по ТОиР АТ ИАС эксплуатанта имеет право производить только следующие работы:

- работы по ТОиР АТ сферы деятельности, определенной действующим Сертификатом, имеющимся у этой организации.
- проводить работы по ТОиР компонентов ВС на отдельных рабочих местах только в тех случаях, когда для обслуживания на ВС компоненты не приспособлены;
- передавать работы по ТОиР АТ сферы деятельности, утвержденной Сертификатом, другим сертифицированным Организациям по ТОиР АТ для выполнения таких работ.

- после окончания ТОиР АТ выдавать свидетельства, подтверждающие выполнение ТОиР, годность компонентов ВС.

6.23. Эксплуатант должен разработать систему уведомления авиационной администрации об изменениях рабочих мест, производственной среды, средств ТОиР АТ, инструмента, материалов, процедур ТОиР АТ или системы качества, работ по ТОиР АТ, авиационного персонала, связанных с выполнением сертификационных требований.

7. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРСОНАЛУ ИАС ЭКСПЛУАТАНТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

7.1. Общие положения

7.1.1. Сертификация инженерно-технического и рабочего персонала ИАС эксплуатантов предназначена для подтверждения подготовленности ("пригодности") конкретного специалиста к выполнению определенного круга работ по ТОиР эксплуатируемых ВС с таким качеством, которое гарантирует безопасность выполнения полета обслуженных им воздушных судов.

7.1.2. Документом, свидетельствующим об указанной "пригодности" специалиста является Сертификат технической подготовленности по определенной специальности к обслуживанию ВС конкретного типа, выдаваемый ему авиационной администрацией (приложение 8).

7.1.3. Специалист - кандидат на получение Сертификата технической подготовленности к обслуживанию авиационной техники - должен удовлетворять определенным сертификационным требованиям.

7.1.4. Сертификационные требования к персоналу ИАС предъявляются по следующим характеристикам:

- по возрасту специалиста;
- по физической возможности (способности) выполнять предстоящую работу, например, по остроте зрения, цветоощущению и пр.;
- по базовой подготовке (образованию) специалиста;
- по специальной подготовке на данный тип ВС и знанию конкретной авиационной техники, технологии выполнения работ на ней, применяемого оборудования;

- по возможности выполнять работы предусмотренные функциями осуществляемой или предстоящей деятельности;
- по общему опыту работы на авиационной технике (в том числе, в зависимости от базовой подготовки специалиста);
- по психологической способности качественно выполнять свою работу (в том числе, по способности ориентироваться в нештатных ситуациях).

7.1.5. Требования, предъявляемые к персоналу, участвующему в техническом обслуживании авиационной техники, должны быть дифференцированы:

- а) по категориям специалистов;
- б) по типам авиационной техники;
- в) по специализации персонала и объектам работы или их комбинациям;
- г) по характеру, виду выполняемой работы.

7.1.5.1. Дифференциация сертифицированных требований должна ориентироваться на классификацию специалистов по следующим категориям:

- а) исполнители, к которым относятся авиатехники, механики, рабочие по ремонту АТ;
- б) инженеры производства, к которым относятся инженеры и начальники смен, групп, мастерских, лабораторий, участков, а также старшие (ведущие) инженеры и начальники цехов;
- в) инженеры-контролеры, к которым относятся инженеры, старшие инженеры и начальники Отделов технического контроля;
- г) ведущие специалисты по типам авиационной техники, к которым относятся инженеры, ст. инженеры, начальники технических отделов, технолого-конструкторских бюро, инженерных центров и т.п.;
- д) главные руководители Организаций по техническому обслуживанию; начальники (директора) их заместители.

7.1.5.2. Дифференциация сертификационных требований по типам ВС должна предусматривать учет особенностей авиационной техники как объектов ТО, программ их ТО и ремонта.

7.1.5.3. Дифференциация сертификационных требований по специальностям и специализации персонала должна отражать специфику объектов ТО и комплексов работ, например, обслуживание:

- планера ВС или его систем, силовой установки,
- авиационного и радиоэлектронного оборудования (АиРЭО);
- вычислительных устройств, монтаж-демонтаж силовых установок и т. д.

7.1.5.4. Дифференциация сертификационных требований по характеру и виду выполняемой работы должна учитывать особенности производства оперативного или периодического ТО, лабораторной проверки и восстановления изделий АиРЭО, обслуживания и ремонта агрегатов, проведения технической диагностики и пр.

7.1.6. Кроме того, сертификационные требования должны быть дифференцированы в зависимости от степени освоения эксплуатации ВС данного типа:

- а) на период освоенной эксплуатации определенного типа ВС;
- б) для специалистов ИАС, осваивающих уже эксплуатируемый тип ВС;
- в) для специалистов ИАС, в которых проводятся эксплуатационные испытания ВС нового типа, т.е. первыми осваивающих их техническое обслуживание.

7.1.7. В состав сертификационных требований к персоналу ИАС может быть включено только то, что необходимо для обеспечения безопасности полетов и реально может быть выполнено.

7.2. Требования к персоналу категории «исполнители»*

7.2.1. К категории "исполнители" относятся:

а) рабочие, занятые ремонтом авиационной техники и выполняющие работы:

- сварочные,
- клепальные,
- по обслуживанию, проверке и ремонту агрегатов планера и двигателей ВС;

б) авиатехники по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники всех специальностей и специализаций.

Кандидаты на получение Сертификата технической подготовленности к выполнению функций по указанным специальностям должны отвечать следующим обязательным требованиям в отношении возраста, физических кондиций, базовой и специальной подготовки, знания авиационной техники, опыта ее обслуживания и ремонта.

7.2.2. Требования общего характера.

Возраст - не моложе 18 лет.

Физические кондиции - физическая способность выполнять предстоящие работы, в частности, по остроте зрения и слуха, цветоощущению, по созданию необходимых усилий в процессе работы.

7.2.3. Базовая подготовка.

Для рабочих по ремонту АТ – общеобразовательная.

Для авиатехников – авиатехническое училище ГА или среднее специальное учебное заведение авиационного профиля других ведомств или, специальное профтехучилище по аналогичным специальностям.

7.2.4. Требования к специальной подготовке.

Для рабочих по ремонту АТ – специализированное профтехучилище или курсы подготовки по данной специальности (профессии) или подготовка более высокого уровня.

* Далее в п. 7 будут рассматриваться сертификационные требования к специалистам по обслуживанию планера ВС или его систем, силовой установки.

Для авиатехников:

а) изучение конструкции и технического обслуживания авиационной техники, на которую запрашивается Сертификат, в процессе основного курса обучения в авиатехническом училище со сдачей экзаменов государственной экзаменационной комиссии и оформлением допуска к самостоятельному ТО;

или

б) курсы подготовки для соответствующей специальности по техническому обслуживанию (ремонту) авиационной техники, на которую запрашивается Сертификат, проведенные по программе, утвержденной сертифицирующим органом, и удовлетворительная сдача экзаменов согласно процедуре сертификации;

или

в) самостоятельное изучение модификации авиационной техники, на ТО которой кандидат имеет Сертификат, или дополнительного к этому Сертификату объекта, и удовлетворительная сдача экзаменов согласно процедуре сертификации.

7.2.5. Требования к знаниям и умению.

7.2.5.1. Для рабочих по ремонту АТ.

Кандидат должен знать:

- 1) Основы теории применяемых им методов контроля, ремонта техники;
- 2) Общие сведения по конструкции соответствующих элементов ВС; уметь пользоваться их техническими описаниями и схемами;
- 3) Оборудование, применяемое при работе данного специалиста, правила безопасности; уметь пользоваться оборудованием;
- 4) Правила и технологии выполнения работ, на которые запрашивается Сертификат технической подготовленности;
- 5) Должностные инструкции: свою, а также непосредственного руководителя (бригадира, инженера), инженера ОТК, в части, определяющей взаимоотношения с ними.

Кандидат должен уметь качественно выполнять работы по проверке и ремонту авиационной техники, на которые запрашивается Сертификат, что

должно быть подтверждено экзаменом в порядке, сроки и объеме, которые устанавливаются Органом сертификации.

7.2.5.2. Для авиатехников.

Кандидат должен знать:

1) Требования законов Российской Федерации, постановлений Органов власти, наставлений, приказов, указаний и других нормативных и методических документов авиационной администрации, распоряжения руководства ИАС - по вопросам обеспечения надежной работы авиационной техники и безопасности полетов;

2) Конструкцию ВС данного типа в целом, его двигателя и систем; уметь пользоваться техническими описаниями и схемами;

3) Общие положения принятой для данного типа ВС системы технической эксплуатации;

4) Порядок ведения пономерной документации на авиационную технику и производственно-технической документации на техническое обслуживание и ремонт АТ;

5) Комплектацию, функции, входные и выходные сигналы информационно-управляющих систем ИАС; уметь пользоваться ими;

6) Должностные инструкции: свою, своих подчиненных, а также непосредственных руководителей (бригадира, инженера, начальника смены), инженера ОТК в части, определяющей взаимоотношения с ними;

7) Действия инженерно-технического персонала при стихийных бедствиях, штормовых условиях и возникновении аварийных ситуаций на аэродроме и прилегающей территории и свое место при проведении аварийно-спасательных работ;

8) Порядок выполнения работ: по буксировке ВС; принятии его на место стоянки; при подогреве, запуске двигателей и выруливании, по очистке ВС от наземного обледенения; по приему - передаче ВС экипажу и охране;

9) Правила техники безопасности, охраны труда и противопожарной защиты при обслуживании ВС;

10) Основные положения системы сертификации персонала ИАС по ТО, в том числе:

а) положения об ответственности обладателей Сертификатов при оформлении документов о выполненном техническом обслуживании и о пригодности ВС к полету;

б) порядок инспектирования деятельности сертифицированных специалистов и права проверяющих должностных лиц;

в) порядок продления сроков действия Сертификатов, расширения предоставленных ими прав и т. п.

7.2.6. Применительно к системам, зонам, видам работ, по которым специализируется кандидат и в отношении которых запрашивается Сертификат, кандидат должен:

1) Знать конструкцию, функции, принципы работы, правила эксплуатации, содержание и технологию технического обслуживания данного объекта ТО;

2) Знать характерные неисправности, порядок проведения дефектации и проверки работоспособности авиационной техники, методы выявления и устранения отказов и неисправностей, замены деталей, агрегатов (комплектующих изделий) закрепленных объектов ТО.

Уметь выполнять соответствующие работы;

3) При зонной специализации и освоении смежной специальности дополнительно знать комплектацию, принципы работы, правила эксплуатации, содержание технического обслуживания электро- и электронного оборудования закрепленной зоны, системы, а также порядок выполнения регулировок, устранения неисправностей, замены деталей и агрегатов в пределах предоставленной данному специалисту компетенции.

Уметь выполнять соответствующие работы;

4) Знать диагностическое оборудование и средства, методы неразрушающего контроля, подлежащие применению при ТО закрепленной зоны, системы, правила их использования, порядок оценки результатов контроля авиационной техники.

Уметь применять их при ТО;

5) Знать комплектацию, принципы работы, правила эксплуатации и использования средств (устройств) встроенного контроля и автоматизированных наземных систем контроля технического состояния авиационной техники.

Уметь пользоваться ими;

6) Знать правила ухода за поверхностью самолета, лакокрасочными и другими защитными покрытиями, порядок и методы ремонта обшивки самолета и покрытий.

Уметь выполнять ремонтные работы по ЛКП;

7) Знать правила ухода за деталями из магниевых и титановых сплавов, композиционных материалов и технологии их ремонта (замены).

Уметь выполнять ремонтные работы, возможные в условиях АТБ;

8) Знать особенности конструкции модульных двигателей, схему их членения, порядок демонтажа и монтажа отдельных модулей, перечень ремонтных работ, которые можно выполнять в АТБ, оборудование, используемое при модульном ремонте двигателей.

Уметь выполнять соответствующие работы;

9) Знать особенности организации и содержания технического обслуживания воздушных судов на аэродромах местных воздушных линий и временного базирования, порядок хранения авиаГСМ, их аэродромного контроля и использования, заправки самолетов (вертолетов) топливом и маслом, порядок запуска и опробования авиадвигателей.

Уметь выполнять соответствующие работы в пределах предоставленной компетенции.

7.2.7. Соответствие кандидата набору требований, предъявляемых в части знаний и умения, должно подтверждаться удовлетворительными результатами экзаменов, которые назначаются Органом по сертификации и проводятся в соответствии со специальной процедурой.

7.2.8. Требования к стажу и практическому опыту работы.

Для рабочих по ремонту АТ – кандидат должен иметь не менее двух лет непрерывного производственного стажа, в том числе не менее одного года в том подразделении или на тех объектах ТО (ремонта), в отношении которых запрашивается Сертификат.

Для авиационных техников, претендующих на получение Сертификата с правом подписи документации о выполненном техническом обслуживании,

кандидат – авиатехник должен удовлетворять одному из следующих сочетаний базовой подготовки и практического опыта:

1) При наличии диплома об окончании авиатехнического училища, где он изучил авиационную технику, которая является объектом сертификации, и оформленного допуска к ее обслуживанию – иметь не менее шести месяцев непрерывного производственного стажа в тех подразделениях или на тех объектах ТО, в отношении которых запрашивается Сертификат;

2) При наличии диплома об окончании авиационного училища или техникума, где данная авиационная техника не изучалась, и успешном прохождении курсов подготовки для соответствующей специальности по ТО авиационной техники, которая является объектом сертификации – иметь не менее одного года непрерывного производственного стажа в качестве авиатехника, в том числе не менее шести последних месяцев в тех подразделениях или на тех объектах ТО, в отношении которых запрашивается Сертификат;

3) При наличии образования более высокого уровня – требуемый производственный стаж может быть сокращен до шести месяцев, в том числе не менее трех последних месяцев должно приходиться на работу в тех подразделениях или на тех объектах ТО, в отношении которых запрашивается Сертификат;

4) При других видах образования и успешном прохождении курсов подготовки для соответствующей специальности по ТО авиационной техники, которая является объектом сертификации – иметь не менее трех лет непрерывного производственного стада работы в качестве авиатехника, в том числе не менее года в тех подразделениях или на тех объектах ТО (ремонта), в отношении которых запрашивается Сертификат;

5) Для кандидата, самостоятельно освоившего техническое обслуживание авиационной техники, на которую запрашивается Сертификат – практическая работа по ТО (ремонту) этой авиационной техники и течения не менее трех лет.

7.3. Требования к инженерам всех категорий

7.3.1. Кандидаты на получение Сертификата технической подготовленности к выполнению функций должны отвечать следующим обязательным

требованиям в отношении возраста, физических кондиций, базовой и специальной подготовки, знания авиационной техники, опыта ее эксплуатации и ремонта.

7.3.2. Требования общего характера.

По возрасту:

- а) для инженеров производства - не моложе 21 года;
- б) для инженеров-контролеров и ведущих специалистов по типам АТ - не моложе 24 лет (кроме руководителя ОТК);
- в) для руководителей ОТК - не моложе 29 лет;
- г) для инженеров других категорий - не моложе 27 лет.

По физическим кондициям - физическая способность выполнять предусмотренные функции, в частности, по остроте зрения, цветоощущению и пр.

7.3.3. По базовой подготовке:

- 1) Для инженеров всех категорий высшее техническое образование;
- 2) Для инженеров производства на должностях инженеров и начальников смен, групп, мастерских, лабораторий, участков и инженеров-контролеров на должностях инженеров ОТК допускается среднее техническое образование - авиационно-техническое училище ГА или ВВС или авиационный техникум по соответствующим специальностям.

7.3.4. По специальной подготовке.

Для инженеров всех категорий и специальностей:

- 1) изучение конструкции и технического обслуживания авиационной техники, на которую запрашивается Сертификат, в процессе основного курса обучения в ВУЗе (или авиатехническом училище) со сдачей экзаменов государственной экзаменационной комиссии и оформлением допуска к самостоятельному ТО;

или

- 2) курсы подготовки для соответствующей специальности по техническому обслуживанию (ремонту) авиационной техники, на которую запрашивается Сертификат, проведенные по программе, утвержденной сертифицирующим

органом, и удовлетворительная сдача экзаменов согласно процедуре сертификации;

или

3) самостоятельное изучение модификации авиационной техники, на ТО которой кандидат имеет Сертификат, или дополнительного к этому Сертификату объекта и удовлетворительная сдача экзаменов согласно процедуре сертификации.

7.3.5. По знаниям и умению.

Кандидат должен знать:

1) Требования законов Российской Федерации, наставлений, приказов, указаний и других документов авиационной администрации, распоряжения руководства ИАС по вопросам обеспечения надежной работы авиационной техники и безопасности полетов;

2) Конструкцию самолета, вертолета данного типа в целом, его двигателя и систем, уметь пользоваться техническими описаниями и схемами;

3) Общие положения принятой для данного ВС системы технической эксплуатации;

4) Систему информационного обеспечения и управления процессом технической эксплуатации авиационной техники, принятую в данном ОТК;

5) Порядок проведения доработок авиационной техники по бюллетеням промышленности, оформления и контроля работ, выполняемых заводскими специалистами;

6) Структуру, принцип работы, правила эксплуатации средств (устройств) встроенного контроля и автоматизированных наземных систем контроля технического состояния АТ; методы сбора, обработки, анализа и использования информации, получаемой от бортовых и наземных средств контроля и регистрации полетных данных;

7) Порядок ведения пономерной документации на авиационную технику и производственно-технической документации на ее техническое обслуживание и ремонт;

8) Комплектацию, функции, входные и выходные сигналы информационно-управляющих систем ИАС. Уметь пользоваться ими;

9) Порядок выполнения работ при принятии ВС на место стоянки, при подогреве, запуске двигателей и выруливании, по приему-передаче ВС экипажу и охране;

10) Должностные инструкции: свою, своих подчиненных, а также непосредственных руководителей, персонала ОТК, ведущих специалистов по типам АТ в части, определяющей взаимоотношения с ними;

12) Действия инженерно-технического персонала при возникновении аварийных ситуаций на аэродроме и прилегающей территории и свое место при проведении аварийно-спасательных работ;

13) Правила техники безопасности, охраны труда и окружающей природной среды; противопожарной защиты при техническом обслуживании ВС;

14) Основные положения системы сертификации, персонала ИАС, в том числе:

а) положения об ответственности обладателей Сертификатов при оформлении документов о выполненном техническом обслуживании и о пригодности ВС к полету;

б) порядок инспектирования деятельности сертифицированных специалистов и права проверяющих должностных лиц;

в) порядок продления сроков действия Сертификатов, расширения предоставленных ими прав и т. п.

7.3.6. Инженер по эксплуатации планера и двигателей применительно к авиационной технике и видам работ, по которым запрашивается Сертификат, должен дополнительно к требованиям п. 7.3.5:

1) Знать конструкцию, функции, принципы работы, правила эксплуатации, содержание и технологию технического обслуживания данных объектов АТ;

2) Знать принципы работы, функции и комплектацию цифровых систем управления ВС и силовыми установками, основы программирования;

3) Знать ранее имевшие место недостатки технического обслуживания, а также характерные неисправности указанных объектов АТ, их причины и методы предупреждения;

4) Знать порядок контроля технического состояния объектов АТ и проверки их работоспособности, методы выявления и устранения отказов, и неисправностей, замены деталей, агрегатов;

5) Знать диагностическое оборудование и средства, методы неразрушающего контроля, подлежащие применению при ТО АТ, правила их использования, порядок оценки результатов контроля АТ. Уметь применять их при ТО;

6) Уметь составлять программы поиска и устранения неисправностей АТ с использованием информации бортовых и наземных средств контроля и информационной базы данных, имеющейся в АТБ; грамотно принимать решения по результатам работ по поиску и устранению сложных отказов;

7) Уметь производить запуск и опробование двигателей ВС;

8) Знать правила ухода за поверхностью самолета, лакокрасочными и другими защитными покрытиями, порядок и методы ремонта обшивки самолета и покрытий;

9) Знать правила ухода за деталями из магниевых и титановых сплавов, композиционных материалов и их ремонта, возможного в условиях АТБ;

10) Знать особенности конструкции модульных двигателей, схему их членения, порядок демонтажа и монтажа отдельных модулей, перечень ремонтных работ, которые можно выполнять в АТБ; оборудование, используемое при модульном ремонте двигателей;

11) Знать особенности организации и содержания технического обслуживания воздушных судов на аэродромах местных воздушных линий и временного базирования, порядок хранения авиаГСМ, их аэродромного контроля и использования, заправки самолетов (вертолетов) топливом и маслом;

12) Уметь организовать работу подчиненных бригад и исполнителей по обслуживанию ВС в целом в соответствии с производственным заданием и требованиями эксплуатационной документации, обеспечивать высокое качество и своевременность выполнения работ.

7.3.7. Инженер-контролер (инженер, старший или ведущий инженер, Руководитель ОТК) применительно к авиационной технике, ее системам (видам работ), по контролю качества обслуживания которых, он специализирован, должен дополнительно к требованиям п. 7.3.5:

1) Знать конструкцию и комплектацию объектов по своей специальности, их функции, принципы работы, правила эксплуатации, конструктивные и производственные недостатки указанных объектов ТО, содержание и технологию их технического обслуживания, порядок проведения дефектации АТ и установленные ограничения и нормативы, порядок проверки работоспособности и функционирования объектов АТ, методы выявления и устранения отказов и неисправностей, замены деталей, агрегатов, блоков, других комплектующих изделий.

Уметь выполнять основные работы;

2) Знать принципы работы, функции и комплектацию цифровых систем управления ВС и силовыми установками (цифровых систем пилотажно-навигационного оборудования);

3) Знать диагностическое оборудование средства и методы неразрушающего контроля, применяемые при ТО, автоматизированные системы (устройства) контроля, правила их использования, порядок оценки результатов контроля АТ.

Уметь применять их при ТО;

4) Знать ранее имевшие место недостатки технического обслуживания, а также характерные неисправности объектов АТ, их причины и методы предупреждения;

5) Знать и соблюдать порядок контроля технического состояния и качества ТО объектов АТ, порядок приемки выполненных работ по ТО АТ к их отклонения от приемки;

6) Знать и соблюдать порядок оформления (регистрации) обнаруживаемых недостатков технического обслуживания АТ;

7) Знать статус оформляемых инженерами-контролерами документов о выполненном ТО и разрешений на эксплуатацию ВС после ТО, а также ответственность за обоснованность их выдачи;

8) Уметь разрабатывать мероприятия, предложения и рекомендации, направленные на повышение качества ТО.

9) К Руководителю ОТК и должностным лицам, временно исполняющим его обязанности, предъявляются дополнительные требования в части знания:

- концепций ТОиР, содержания и порядка реализации программ ТОиР, принятых (утвержденных) для ВС всех типов, обслуживаемых ИАС;

- системы обеспечения и сопровождения технического обслуживания ВС инженерными разработками, в т.ч. по надежности АТ;

- статуса выдаваемых Руководителем ОТК разрешений на эксплуатацию ВС после ТО, а также разрешений производственным контролерам на приемку работ от исполнителя, и ответственности за их выдачу;

- системы взаимоотношений ОТК с органами по сертификации.

7.3.8. Ведущий специалист по типу авиационной техники, по эксплуатации которой он специализирован, должен дополнительно к п. 7.3.5:

1) Знать концепцию ТОиР, содержание и порядок реализации программы ТОиР, принятой (утвержденной) для авиационной техники, по которой специализируется кандидат;

2) Знать систему обеспечения и сопровождения технического обслуживания ВС инженерными разработками;

3) Знать конструкции, комплектацию, конструктивные и производственные особенности и недостатки объектов ТО по своей специализации, их функции, принципы работы, взаимосвязи элементов в рамках данной системы и с другими системами, правила эксплуатации указанных объектов ТО, содержание и технологию их обслуживания и ремонта, установленные ограничения на отклонения размеров и параметров от нормы и порядок их регулировки, порядок проверки работоспособности и функционирования систем и агрегатов ВС, методы выявления и устранения отказов и неисправностей, замены деталей, агрегатов, блоков (комплектующих изделий), их ремонта (восстановления) и испытаний;

4) Знать диагностическое оборудование, средства и методы неразрушающего контроля, средства, механизмы и оборудование, применяемые при ТО, автоматизированные системы (устройства) контроля, правила их использования, порядок оценки и регистрации результатов контроля АТ.

Уметь применять их при ТО;

5) Знать ранее имевшие место недостатки технического обслуживания, а также характерные неисправности объектов АТ, их причины и методы предупреждения;

6) Уметь анализировать и обобщать информацию о встречающихся недостатках ТО, отказах и неисправностях АТ, разрабатывать мероприятия по их предупреждению;

7) Знать порядок и методы сбора и научной (математической) обработки информации о техническом состоянии (значениях параметров состояния) АТ;

8) Уметь проводить анализ схемной надежности АТ и оценку влияния отказов и неисправностей элементов на работоспособность систем ВС и на вероятность благополучного выполнения полетов ВС;

9) Уметь разрабатывать технологическую документацию на осуществление новых технологических процессов, на ремонт, изготовление и проверки деталей, агрегатов ВС;

10) Уметь составлять программы поиска и устранения неисправностей АТ с использованием информации бортовых и наземных средств контроля и информационной базы данных АТБ.

Грамотно принимать решения по результатам работ по поиску и устранению сложных отказов;

11) Уметь разрабатывать в целях улучшения технического состояния ВС предложения и рекомендации:

- по модернизации (совершенствованию) АТ, направленные на обеспечение ее надежности;

- по совершенствованию регламента и технологии ТО ВС;

- по совершенствованию организации и методов ТО.

12) Уметь принимать (подготавливать) и обосновывать технические решения о методах восстановления исправности АТ, о возможности эксплуатации ВС при наличии отклонений его технического состояния от норм и о необходимых технических мерах на период такой эксплуатации.

7.3.9. Соответствие кандидата набору требований, предъявляемых в части знаний и умения, должно подтверждаться удовлетворительными результатами экзаменов, которые назначаются Органом по сертификации и проводятся в соответствии со специальной процедурой.

7.3.10. Требования к стажу и практическому опыту работы.

7.3.10.1. Кандидаты, занимающие должности инженеров и начальников смен, групп, лабораторий, мастерских, участков, должны удовлетворять следующим требованиям:

1) При наличии диплома об окончании высшего технического учебного заведения по авиационной специальности, где изучалась авиационная техника, обслуживание которой является Предметом сертификации, а также допуска к ее самостоятельному обслуживанию – иметь не менее шести месяцев непрерывного производственного стажа в тех подразделениях или на тех объектах ТО, в отношении которых запрашивается Сертификат;

2) При наличии диплома об окончании высшего технического учебного заведения по авиационной специальности, где не изучалась авиационная техника, обслуживание которой является предметом сертификации, прохождении курсов подготовки для соответствующей специальности по ТО этой авиационной техники, а также при наличии допуска к ее самостоятельному ТО или успешной сдаче экзамена согласно процедурам сертификации – иметь производственный стаж по техническому обслуживанию (ремонту) любой АТ, не менее одного года, в том числе не менее шести последних месяцев в тех подразделениях или на тех объектах ТО, в отношении которых запрашивается Сертификат;

3) При другой базовой подготовке, прохождении курсов подготовки для соответствующей специальности по ТО рассматриваемой авиационной техники, а также наличии допуска к ее самостоятельному ТО или успешной сдаче экзамена согласно процедуре сертификации – иметь непрерывный производственный стаж работы по техническому обслуживанию (ремонту) любой АТ не менее двух лет, в том числе последний год в тех подразделениях или на тех объектах ТО, в отношении которых запрашивается Сертификат.

7.3.10.2. Кандидаты, занимающие должности старших (ведущих) инженеров, и начальников цехов, руководителей ИАС, а также категории "Ведущий специалист по типу авиационной техники", занимающие должности инженеров, старших (ведущих) инженеров и начальников технических отделов, технолого-конструкторских бюро, инженерных центров должны удовлетворять следующим требованиям в части стажа и практического опыта работы (в зависимости от базовой подготовки):

При наличии диплома об окончании высшего технического учебного заведения по авиационной специальности, успешном прохождении курсов подготовки для соответствующей специальности по ТО авиационной техники,

обслуживание которой является предметом сертификации, а также наличии допуска к ее самостоятельному ТО – иметь производственный стаж по ТО (ремонту) любой АТ не менее трех лет, в том числе не менее 12 месяцев в тех подразделениях или на тех объектах ТО, в отношении которых запрашивается Сертификат.

7.3.11. Специалисты ОТК - кандидаты на получение Сертификата категории "Инженер-контролер" технической подготовленности к обслуживанию АТ определенного типа должны удовлетворять следующим требованиям в части стажа и практического опыта работы (в зависимости от базовой подготовки),

7.3.12.1. Инженеры ОТК (инженеры II категории)*:

а) При наличии диплома о высшем техническом образовании и Сертификатов категории "Исполнитель" или "Инженер производства" (допусков) на техническое обслуживание данного типа АТ по тем подразделениям или объектам ТО, в отношении контроля которых запрашиваются права ответственного контролера

- четыре года практической работы по ТО авиационной техники, из них не менее двух последних лет в соответствующих подразделениях или на объектах ТО, в том числе не менее шести месяцев с выполнением функций производственного (или ответственного) контролера;

* Инженерам ОТК присваиваются категории в зависимости от их квалификации и стажа работы. Например, инженер I категории и имеет стаж работы не менее 4-6 лет в зависимости от класса ВС, инженер II категории – не менее 2-4 лет. Категорирование инженеров ОТК является дополнительным стимулом повышения их квалификации.

б) При наличии диплома о среднем техническом образовании и Сертификатов категорий "Исполнитель" или "Инженер производства" (допусков) на техническое обслуживание данного типа АТ по тем подразделениям или объектам ТО, в отношении которых запрашиваются права ответственного контролера

- шесть лет практической работы по ТО авиационной техники, из них не менее трех последних лет в соответствующих подразделениях или на объектах ТО, в том числе не менее шести месяцев с выполнением функций производственного (или ответственного) контролера.

7.3.12.2. Старшие инженеры ОТК, инженеры I категории; Руководитель ОТК.

При наличии диплома о высшем техническом образовании и Сертификатов категории "Исполнитель" или "Инженер производства" (допусков) на техническое обслуживание данного типа АТ по тем подразделениям или объектам ТО, в отношении которых запрашиваются права ответственного контролера

- шесть лет практической работы по ТО авиационной техники, в том числе не менее двух лет с выполнением функций производственного (или ответственного) контролера в тех подразделениях или на тех объектах ТО, в отношении которых запрашиваются права ответственного контролера.

Примечание. Для специалистов, окончивших ВУЗ с отличием, требуемый общий стаж практической работы может быть уменьшен на 1 год.

7.3.13. Соответствие кандидатов на получение Сертификатов технической подготовленности к обслуживанию АТ предъявляемым требованиям должно быть подтверждено:

а) в части базовой и специальной подготовки - копиями дипломов, аттестатов, свидетельств, удостоверений об образовании и специальной подготовке по изучению рассматриваемого типа АТ

б) в части стажа и практического опыта работы - выпиской из трудовой книжки и справкой о компетентности

7.3.14 Требования по психологической способности специалиста качественно выполнять свою работу (являются рекомендательными)

7.3.15. Кандидат на получение Сертификата технической подготовленности к техническому обслуживанию (ремонту) авиационной техники должен:

а) успешно пройти тестовую психологическую проверку на способность к деятельности в области ТО (ремонта) авиационной техники с учетом ее специфических условий если имеется система тестового контроля;

б) или представить Аттестацию по данному вопросу от администрации производственного подразделения где он работает последний год.

8. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ВС

8.1. Общие положения

8.1.1. Задача обеспечения безопасности полетов воздушных судов в гражданской авиации обуславливает определенные требования к системам контроля качества, являющейся одним из важнейших элементов их сертификации.

8.1.2. Для обеспечения функционирования системы контроля качества ТОиР АТ ИАС эксплуатанта должна иметь в своей структуре Отдел технического контроля (ОТК).*

8.1.3. В задачи ОТК входит:

- осуществление надзора за тем, чтобы работы на авиационной технике производились в строгом соответствии с действующими нормами, правилами и документацией,
- контроль за объемом и качеством выполнения работ на АТ.

8.1.4. Сертификационными требованиями к системе контроля качества ТОиР ВС являются:

- разработка политики в области обеспечения качества ТОиР и ее доведение до всего персонала ИАС;
- контроль состояния документации по ТОиР ВС, принятие мер по ее совершенствованию;
- определение перечней операций и работ ТОиР, подлежащих контролю на ВС каждого типа при разных формах обслуживания, и распределение обязанностей по контролю между должностными лицами ИАС, в том числе ОТК;
- непосредственное осуществление оперативного (текущего) и приемочного (заключительного) контроля качества ТОиР и его оформление;
- выборочный контроль ОТК качества выполнения работ по ТОиР ВС;
- оформление установленной документации на принятые и забракованные (отклоненные) работы по ТО, агрегаты и т.п.;

- согласование с ОТК разрабатываемых в ИАС технологических документов на процессы ТОиР ВС;
- участие ОТК в работах по восстановлению (вводу в строй) воздушных судов после повреждений и серьезных отказов авиационной техники;

У некоторых эксплуатантов вместо ОТК могут быть созданы отделы:

- по управлению качеством продукции,
- по техническому контролю, диагностике и надежности АТ,
- по управлению техническим состоянием.

Перечисленные отделы выполняют функции аналогичные ОТК

- участие ОТК в проведении инспекторских осмотров (контроля) ВС; после ТО, анализ и обобщение результатов таких осмотров;
- участие ОТК в проверке кондиционности ГСМ, исправности и пригодности спецтранспорта, используемых при подготовке ВС;
- участие ОТК в комиссиях по расследованию авиационных происшествий и инцидентов с ВС;
- инспектирование ОТК условий выполнения работ по ТОиР ВС, а также используемого оборудования, инструмента и т.п. с точки зрения обеспечения высокого качества работ;
- осуществление ОТК периодического контроля за наличием и сроками действия сертификатов у инженерно-технического персонала и за их соответствием выполняемой работе;
- учет и анализ качества и недостатков ТО, систематическое обобщение таких материалов. Доведение до работников ИАС (АТБ) информации по случаям брака в работе, впервые выявленным, а также опасным неисправностям авиационной техники, по положительному опыту работы;
- разработка мероприятий по профилактике нарушений правил и требований при ТОиР, контроль за выполнением этих мероприятий и пр.

8.1.5. Требования к системам контроля качества предъявляются как к подразделениям ОТК, так и в отношении ИАС в целом.

8.1.6. Соответствие ОТК сертификационным требованиям проверяется инспекторами Органа (Центра) по сертификации в порядке и объеме, который устанавливается авиационной администрацией.

8.2. Сертификационные требования к статусу и структуре отдела технического контроля качества ТОиР ВС

8.2.1. В ИАС должно быть разработано "Положение об Органе контроля качества (об отделе технического контроля)" с учетом конкретных условий производства в данной Организации по ТОиР АТ. Положение утверждается руководством эксплуатанта.

8.2.2. Организационно-штатная структура ОТК (приложение 9) должна соответствовать производственной структуре ИАС (АТБ) и обеспечивать осуществление контроля на всех производственных участках и на всех технологических процессах, где предусматривается возложенный на ОТК

постоянный или выборочный контроль качества работ, выполняемых на авиационной технике.

Положение о материальном обеспечении сотрудников ОТК должно предусматривать уровень оплаты их труда не ниже, чем специалистов равной квалификации, работающих на производственных участках АТБ.

8.2.3. Кроме персонала ОТК, который относится к категории ответственных контролеров, контроль качества технического обслуживания осуществляется инженерно-техническим персоналом производственных участков (начальники и старшие инженера цехов, начальники участков и лабораторий, начальники и инженеры смен, бригадиры авиатехников), относящимся к категории производственных контролеров, а также лицами руководящего состава ИАС (АТБ), вышестоящих органов инженерно-авиационной службы и инспекторских органов.

8.2.4. В ИАС должны быть разработаны и документально оформлены перечни полномочий и ответственности за контроль качества технического обслуживания АТ каждого сотрудника ОТК, а также производственного персонала, осуществляющих контроль качества ТОиР в соответствии с эксплуатационной документацией.

8.2.5. Должны быть разработаны и документально оформлены (в инструкции или графически) схемы взаимодействия сотрудников ОТК:

- 1) со всеми подразделениями ИАС;
- 2) со сторонними организациями, обеспечивающими процессы ТОиР или являющимися Потребителями (заказчиками) продукции и услуг по ТОиР;
- 3) с вышестоящими органами, курирующими техническую эксплуатацию и качество ТО и ремонта авиационной техники, а также с органами сертификации.

8.2.6. Штаты ОТК должны быть укомплектованы специалистами в количестве, достаточном для полного выполнения предусмотренного контроля производимых объемов работ по техническому обслуживанию авиационной техники.

8.2.7. В ОТК должна быть разработана и выполняться система перспективного комплектования штатов, поддержания и повышения квалификации персонала ОТК, переучивания на новую технику, подготовки резерва, предусматривающая:

1) учет по каждому сотруднику законченных курсов повышения квалификации, переучивания на новую авиационную технику, наличия и сроков действия сертификатов подготовленности к ТОиР, допусков к самостоятельному ТОиР АТ;

2) наличие и выполнение планов прохождения сотрудниками ОТК учебных сборов по повышению квалификации и переучиванию на новую технику;

3) своевременную подачу и полноту заявок на прохождение учебных сборов;

4) наличие плана укомплектования вакантных должностей, подготовки резерва специалистов для назначения в ОТК;

5) организацию и контроль выполнения самостоятельной учебы и повышения квалификации специалистов ОТК;

6) организацию изучения и распространения передового опыта по контролю качества ТО.

8.2.8. ОТК должен быть обеспечен служебными площадями для рабочих мест персонала в соответствии с нормами, оборудованием, оргтехникой и пр., необходимыми для нормального осуществления предусмотренных функций.

8.3. Документация по контролю качества

8.3.1. ОТК должен располагать всей необходимой нормативной, распорядительной, эксплуатационно-технической, методической и справочной документацией, как общего характера, так и применительно к каждому типу обслуживаемой АТ, регламентирующей техническое обслуживание, проверку технического состояния авиационной техники и контроль качества ее технического обслуживания.

8.3.2. Должны быть обеспечены полнота и своевременность внесения изменений в указанную документацию, назначены ответственные лица за учет и внесение изменений.

8.3.3. Должен быть официально определен и соблюдаться порядок изучения новых документов, относящихся к технической эксплуатации обслуживаемых типов АТ, изменений и дополнений к эксплуатационной документации.

Журналы учета изучения документов должны своевременно заполняться, содержаться в порядке. Должны быть назначены ответственные за выполнение этой работы.

8.3.4. В ИАС должен быть разработан Перечень объектов контроля применительно к авиационной технике каждого типа.

Перечень должен учитывать сложность авиационной техники, опыт ее эксплуатации, условия производства, уровень профессиональной подготовки и квалификацию исполнителей и контролеров, а также определять распределение обязанностей по контролю между персоналом ОТК и производственных участков (начальниками и инженерами смен, мастерских, лабораторий, мастерами, бригадирами авиатехников).

8.3.5. В ИАС должна быть налажена система учета и анализа качества и недостатков технического обслуживания и ремонта, обеспечивающая полноту и эффективность контроля и профилактику нарушений.

8.3.6. В ИАС должна быть налажена регулярная оперативная информация и наглядная агитация по вопросам качества ТООР, систематически проводиться изучение материалов о состоянии качества ТООР.

8.3.7. В ИАС должно быть разработано "Руководство по качеству технического обслуживания".

Руководство по качеству должно содержать следующую информацию:

1) Задачи в области качества ТООР и направления их решения применительно к разным типам ВС и видам работ (т.е. "политика" в области качества);

2) Статус, подчинение, полномочия, функции и ответственность ОТК и его персонала;

3) Полномочия, функции и ответственность в области качества ТООР, возлагаемые на других должностных лиц ИАС;

4) Организационно-штатная структура ОТК;

5) Данные о персонале ОТК (фамилия, И.,О., должность, специализация, опыт работы, область компетенции, личная подпись или отпечаток присвоенного штампа);

6) Назначение, области применения, содержание, методы и процедуры систематического и оперативного управления качеством ТОиР;

7) Перечень объектов авиационной техники, техническое обслуживание которых производится;

8) Методы и процедуры в отношении:

а) контроля нормативной, распорядительной и производственной документации по ТОиР АТ;

б) контроля выполнения работ по ТОиР, их приемки и отклонения;

в) типовых записей для регистрации работ по ТОиР, операций по контролю обнаруженных неполадок и нарушений;

г) проверки поступления, хранения и выдачи на ВС агрегатов, деталей и материалов, используемых при ТОиР;

д) проверки содержания и состояния оборудования, диагностической и контрольно-измерительной аппаратуры, инструмента и т.п., используемых при ТОиР;

е) системы оценок качества ТОиР;

ж) документации по контролю качества ТОиР и порядка ее ведения;

з) порядка внесения дополнений, изменений в Руководство по качеству ТОиР и его пересмотра.

Руководство по качеству может состоять из двух частей:

- в первой части помещаются общие положения, относящиеся к различным видам работ,

- во второй части должны содержаться инструкции по осуществлению контроля в отношении конкретных работ. Эта часть включает в себя различные приложения, которые могут меняться при изменении перечней работ и/или условий их выполнения, но сохраняющие соответствие основным принципам, изложенным в 1-й части.

8.4. Процессы контроля качества ТОиР

8.4.1. Процессы контроля качества ТОиР должны быть организованы так, чтобы обеспечить выполнение задач, перечисленных в п. 8.1.3. по непосредственному (постоянному), выборочному и периодическому контролю работ, производимых на авиационной технике, соответствовать Перечню объектов контроля, указанному в п. 8.3.4.

Требуемая организация контроля качества ТО должна быть отражена в схеме расстановки персонала ОТК.

8.4.2. Режим работы персонала ОТК и производственных контролеров должен обеспечивать осуществление контроля качества ТОиР в любое время суток, (включая выходные и праздничные дни), когда производится техническое обслуживание и ремонт ВС, в том числе и в отрыве от аэродрома базирования.

8.4.3. Персонал ОТК и контролеры на производственных участках должны быть обеспечены контрольно-поверочной аппаратурой, средствами измерений и т.п., предусмотренными эксплуатационной документацией.

Должны соблюдаться правила содержания и поверок средств контроля и измерения, ведения документации на них.

8.4.4. При контроле качества ТОиР персонал ОТК должен соблюдать правила приемки выполненных работ, отклонения от приемки работ, выполненных некачественно, и оформления установленной производственной документации и документации по недостаткам технического обслуживания.

8.4.5. ИАС должна располагать методиками (технологиями) контроля состояния авиационной техники и качества технического обслуживания по позициям, предусмотренным Перечнями объектов контроля для АТ каждого типа.

Методики (технологии) контроля состояния авиационной техники должны быть разработаны на следующие техпроцессы и объекты:

- 1) Состояние рабочих мест и используемых средств ТОиР;
- 2) Обшивка ВС, ответственные элементы силового набора фюзеляжа, рулевые поверхности;
- 3) Стыковка частей ВС;
- 4) Моменты затяжки болтов и гаек;

- 5) Крепеж и контровка резьбовых соединений;
- 6) Основные элементы шасси;
- 7) Оценка исправности двигателей и систем по состоянию фильтров после ТОиР;
- 8) Установка на ВС агрегатов, комплектующих изделий - новых отремонтированных или снятых при (для) ТОиР;
- 9) Дефектация силовой установки и ВСУ (общая).
- 10) Компрессоры, горячая часть и турбины ГТД;
- 11) Система зажигания и газораспределения поршневых двигателей;
- 12) Диагностирование двигателя;
- 13) Регулировки на двигателе;
- 14) Вывешивание самолета, проверка правильности уборки-выпуска шасси;
- 15) Состояние и функционирование систем ("цепей") и органов управления самолетом (вертолетом), двигателями и системами (топливная, масло-, гидро-, высотная и др.);
- 16) Регулировки на самолете (геометрические);
- 17) Регулировки агрегатов топливной, масло-, гидро- и др. систем;
- 18) На вертолетах - шлицевые соединения трансмиссий;
- 19) На вертолетах - лопасти и втулки НВ, автомат перекоса;
- 20) Карты смазки;
- 21) Слесарно-клепальные работы;
- 22) Коллекторно-щеточные узлы электроагрегатов;
- 23) Регулировочные и распределительные устройства (коробки) систем электрообеспечения;
- 24) Проверка изделий АиРЭО на соответствие нормативно-технической документации;
- 25) Работоспособность АиРЭО "под током";
- 26) Устранение сложных и новых отказов и неисправностей;

- 27) Закрытие крышек, лючков, панелей и т.п.;
- 28) Полнота выполнения установленного набора (объема) работ;
- 29) Подготовка к опробованию и опробование двигателей;
- 30) Оформление производственной документации;
- 31) Подготовка и обеспечение буксировки ВС.

9. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СЛУЖБЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК И/ИЛИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

Ниже будут рассмотрены сертификационные требования к службе организации перевозок и/или авиационных работ эксплуатанта. Эти требования предъявляются дополнительно к общим сертификационным требованиям, приведенным в п. 4.

9.1. Направления деятельности службы организации перевозок и/или авиационных работ

9.1.1. Обеспечение полетов службой организации перевозок включает организационные и технологические мероприятия, направленные на максимальное использование коммерческой грузоподъемности, безопасное выполнение полетов воздушных судов и повышение культуры обслуживания пассажиров.

9.1.2. Служба организации перевозок (СОП) обеспечивает:

- безопасность и регулярность полетов, высокое качество обслуживания пассажиров и грузовой клиентуры;
- расчет и комплектование коммерческой загрузки воздушных судов;
- расчет центровки и загрузки воздушных судов;
- установленный порядок оформления пассажиров, багажа, почты и грузов;

- загрузку и разгрузку воздушных судов в соответствии с центровочным графиком;
- безопасный подъезд средств механизации к воздушным судам и от них;
- оформление перевозочной и сопроводительной документации;
- досмотр пассажиров, багажа и ручной клади, контроль за перевозкой опасных грузов.

Примечание. Перечисленные в п. 9.1.2. направления деятельности осуществляет СОП эксплуатанта или по договору с эксплуатантом сторонние сертифицированные организации. Сторонними организациями могут быть: СОП аэропорта или отдельные юридические лица. На временных аэродромах эти функции возлагаются на командира ВС.

9.1.3. Выполнение авиационных работ осуществляется эксплуатантом по договорам с заинтересованными организациями.

9.1.4. Полеты для выполнения авиационных работ в зависимости от их цели, правил выполнения и технологии подразделяются на следующие виды:

- авиационно-химические работы;
- воздушные съемки;
- лесоавиационные работы;
- строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;
- транспортно-связные работы;
- в Арктике, Антарктике, на островах открытых морей и океанов;
- с морских судов и морских буровых установок;
- для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий;
- для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ.

9.1.5. Воздушной перевозкой опасных грузов считается перевозка на ВС эксплуатанта оружия, боевых припасов, взрывчатых веществ, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных предметов и веществ. (см. также пп. 4.25, 4.26)

9.2. Требования к организационной структуре.

9.2.1. Служба организации перевозок (СОП) и/или авиационных работ (АР) создается в составе эксплуатанта. СОП (АР) должна иметь свою организационную структуру. Пример организационной структуры СОП приведен в приложении 10.

9.2.2. Организационная структура должна соответствовать заявленному виду перевозок и/или авиационных работ. При большом объеме перевозок и/или авиационных работ в составе эксплуатанта могут быть созданы несколько служб, например: служба пассажирских перевозок, служба вахтовых и туристических перевозок, служба авиационно-химических работ, служба перевозки грузов и др.

9.2.3. Организационная структура СОП (АР) должна обеспечивать качественное выполнение заявленных видов перевозок и/или работ. Для этого в составе СОП (АР) создаются подразделения, отвечающие за все направления деятельности службы.

9.2.4. СОП (АР) должна располагать (на праве собственности или иных законных основаниях) необходимыми зданиями и сооружениями, спецтранспортом, средствами механизации, автоматизации и иным технологическим оборудованием.

9.3. Документация, регламентирующая деятельность СОП (АР)

9.3.1. Для осуществления деятельности по перевозке воздушным транспортом пассажиров и грузов эксплуатант обязан иметь лицензии, выданные уполномоченными государственными органами. Если эксплуатант выполняет перевозку опасных грузов, на этот вид деятельности выдается отдельная лицензия.

9.3.2. При осуществлении полетов для выполнения авиационных работ эксплуатант обязан иметь специальную инструкцию, разработанную для конкретной авиационной работы с учетом характера выполняемых работ и внешних условий.

Разработка инструкции по выполнению авиационной работы осуществляется, как правило, научно-исследовательскими организациями гражданской авиации на основе государственных контрактов или иных договоров, а также может проводиться в инициативном порядке или в рамках договора на выполнение авиационных работ иными субъектами авиационных работ.

Инструкция должна быть согласована с авиационной администрацией Российской Федерации и со всеми заинтересованными сторонами. После утверждения инструкция регистрируется Специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

9.3.3. В случаях, когда обязанности СОП эксплуатантов выполняют, сторонние организации, эксплуатант обязан заключить с ними соответствующие договоры. Договоры могут быть заключены:

- с организациями-агентами по продаже перевозок;
- с организациями, предоставляющими услуги, связанные с обеспечением аэропортовой деятельности.

Договор может быть заключен в случаях, установленных соответствующим законодательством и подтверждения наличия у этих организаций сертификатов и иных разрешительных документов на выполнение оговоренных договорами работ.

9.3.4. Эксплуатант обязан иметь нормативно - правовые, организационно - распорядительные и технологические документы, применяемые в производственной деятельности СОП (АР). Эти документы должны регламентировать все направления деятельности СОП (АР).

В том числе, эксплуатант должен иметь:

- применяемую перевозочную и сопроводительную документацию;
- документацию по обеспечению загрузки и центровки ВС;
- документы, регламентирующие порядок обслуживания пассажиров и багажа, следующих литерными рейсами;
- иные документы, необходимые для организации воздушных перевозок (авиационных работ) и обеспечения обслуживания пассажиров и багажа (см. п. 9.5)

9.3.5. Эксплуатант обязан иметь положение о СОП (АР). В положении может содержаться информация:

- общие положения (что обеспечивает, подчиненность, руководящие документы, с какими подразделениями взаимодействует...);

- задачи и функции СОП (АР)
- структура и состав СОП (АР)
- руководство СОП (АР);
- права СОП (АР);
- ответственность СОП (АР);
- материально-техническое и финансовое обеспечение СОП (АР) и др.

9.3.6. Для ведения претензионной работы эксплуатант должен иметь:

- документы, регламентирующие работу эксплуатанта по рассмотрению претензий;
- приказ руководителя эксплуатанта о назначении комиссии по рассмотрению претензий;
- положение о претензионном производстве (претензионной комиссии) эксплуатанта;
- журнал ведения претензионного производства.

9.3.7. Все работники СОП (АР) имеют должностные инструкции, разработанные с учетом выполняемых ими трудовых функций.

Должностная инструкция руководителя СОП (АР) приведена в руководстве по производству полетов.

9.4. Требования к персоналу СОП (АР)

9.4.1. СОП (АР) должна иметь в своем составе в достаточном количестве квалифицированный авиационный персонал. Необходимое количество персонала устанавливается эксплуатантом исходя из характера, объема работ с учетом существующего бизнес-плана.

9.4.2. Количество персонала приводится в штатном расписании эксплуатанта (приложение 11).

Штатное расписание должно включать в себя должность руководителя СОП (АР), а также все должности исполнителей, ответственных за выполнение процедур, связанных с оформлением и осуществлением воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты и выполнением авиационных работ.

9.4.3. Руководитель СОП (АР) назначается на должность приказом руководителя эксплуатанта.

При проведении работ по сертификации Орган по сертификации рассматривает соответствие руководителя СОП (АР) установленным квалификационным требованиям.

9.5. Требования к организации работы СОП (АР)

9.5.1. СОП (АР) обязана регламентировать порядок выполнения всех видов работ, связанных с обслуживанием пассажиров, багажа, почты, грузов и организацией перевозки опасных грузов. Это реализуется разработкой для всех видов работ технологической документации (далее технологий). В технологию может быть включена следующая информация:

- в каком случае выполняется эта работа;
- последовательность выполнения работы;
- должностные лица, выполняющие работу;
- должностные лица, контролирующие выполнение;
- сроки выполнения работы;
- используемые рабочие места;
- применяемое технологическое оборудование, средства измерения и др.

9.5.2. Применительно к организации обслуживания пассажиров и багажа разрабатываются технологии:

- получения, учета и использования перевозочной и сопроводительной документации;
- продажи перевозок и оформления перевозочной документации рейсов по расписанию;
- продажи перевозок и оформления перевозочной документации пассажирам/грузоотправителям чартерных рейсов;
- оформления перевозочной документации при выполнении авиационных работ;
- обслуживания пассажиров и багажа на международных воздушных линиях;
- обслуживания пассажиров и багажа на внутренних воздушных линиях;
- работы в сбойных (внештатных, чрезвычайных) ситуациях;
- иные технологии, разработанные и утвержденные эксплуатантом.

9.5.3. Применительно к организации обслуживания почты и грузов разрабатываются технологии:

- порядок обслуживания грузов и почты, следующих литерными рейсами;

- порядок (технология) обслуживания грузов (в том числе опасных, если заявитель (эксплуатант) обеспечивает обслуживание таких грузов) и почты на международных воздушных линиях;
- порядок (технология) обслуживания грузов (в том числе опасных, если заявитель (эксплуатант) обеспечивает обслуживание таких грузов) и почты на внутренних воздушных линиях;
- порядок (технология) работы в сбойных (внештатных, чрезвычайных) ситуациях;
- иные комплексные процедуры (технологии), разработанные и утвержденные заявителем (эксплуатантом).

9.5.4. Для перевозки опасных грузов эксплуатант обязан разработать и утвердить дополнительную документацию:

- приказы о назначении в СОП (АР) лиц, ответственных за обслуживание опасных грузов;
- приказы о допуске персонала СОП (АР) к работе с опасными грузами (с приложением копий соответствующих сертификатов);
- документы, регламентирующие деятельность заявителя (эксплуатанта) по обеспечению обслуживания и перевозки опасных грузов;
- приказ о назначении лиц, ответственных за выявление не задекларированного опасного груза, с копиями сертификатов по подготовке персонала (в случае, если заявитель (эксплуатант) не перевозит опасные грузы);
- технологию выявления не задекларированного опасного груза (в случае, если заявитель (эксплуатант) не перевозит опасные грузы).

9.6. Требования к организации обслуживания пассажиров на борту ВС

9.6.1. Во время пребывания на борту ВС эксплуатант обязан предоставить пассажирам следующие виды услуг:

- информационно-справочные услуги - своевременное и достоверное информирование пассажиров о правилах поведения на борту ВС, предоставляемых услугах, условиях полета и пользовании аварийно-спасательным оборудованием;
- индивидуальное обслуживание - индивидуальных освещения и вентиляции; беседы с пассажирами, установка детских люлек, обслуживание несопровождаемых детей;
- медицинское обслуживание - оказание первой до врачебной помощи медицинскими средствами и препаратами, находящимися в бортовой медицинской аптечке;

- обеспечение пассажиров мягким инвентарем и средствами обслуживания в полете (пледы, комплекты детского белья, полотенца, салфетки, мыло...);
- предоставление пассажирам бортового питания;
- предоставление пассажирам периодической печати;
- трансляция музыкальных программ (при наличии соответствующего оборудования).

9.6.2. Эксплуатант должен обеспечить перед каждым полетом:

- чистоту в пассажирских салонах воздушного судна;
- исправность и укомплектованность пассажирских салонов стационарным и съемным оборудованием;
- наличие бортового питания.

9.6.3. Эксплуатант должен обеспечить в течение всего полета:

- подачу холодной и горячей воды в буфет-кухню и туалеты;
- соответствие давления воздуха в пассажирском салоне и скорости его изменения требуемым нормам;
- температуру воздуха в салонах не ниже +18 и не выше +25 градусов;
- чистоту и порядок в пассажирском салоне;
- постоянный контроль за соблюдением пассажирами правил поведения на борту воздушного судна.

10. НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА, КОНТРОЛИРУЕМЫЕ (ПРОВЕРЯЕМЫЕ) ПРИ СЕРТИФИКАЦИИ

10.1. Программы проведения Инспекционного контроля и Инспекционной проверки эксплуатанта (заявителя) включают в себя следующие направления контроля (проверки) деятельности эксплуатанта:

- 1) Юридический статус эксплуатанта (заявителя);
- 2) Финансово-экономическое состояние эксплуатанта (заявителя);
- 3) Состояние безопасности полетов;
- 4) Состояние организации летной работы;
- 5) Состояние инженерно-авиационного обеспечения;

- 6) Организация и выполнение воздушных перевозок пассажиров и грузов;
- 7) Медицинское обеспечение, соблюдение норм труда и отдыха, страхование;
- 8) Служба организации воздушного движения;
- 9) Авиационная безопасность;
- 10) Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (ПАСОП);
- 11) Аэродромная служба и наземные службы обеспечения полетов;
- 12) Служба аэронавигационной информации;
- 13) Авиационное страхование;
- 14) Метеорологическое обеспечение;
- 15) Система качества заявителя.

10.2. По каждому, из выше перечисленных направлений деятельности, регламентированы проверяемые (контролируемые) элементы проверки. По этим элементам эксперт центра по сертификации должен дать оценку: соответствует или не соответствует им эксплуатант. Перечень элементов проверки применительно к инженерно-авиационному обеспечению полетов, организации перевозок (выполнению) авиационных работ и обеспечению авиационной безопасности приведены в пп. 10.3 - 10.5.

10.3. Элементы проверки инженерно-авиационного обеспечения полетов:

- 1) Наличие Сертификата соответствия на проведение заявленного технического обслуживания эксплуатируемых ВС;
- 2) Наличие и выполнение плана отхода ВС на ТО, в ремонт и на доработки и соответствие планирования;
- 3) Соответствие процедуры выполнения директив летной годности процедуре, описанной в Руководстве по организации ТОиР ВС эксплуатанта;
- 4) Процедура учета наработки и внесения наработки в пономерную документацию;
- 5) Процедура учета выполненных работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;

- 6) Процедура ведения и обеспечения сохранности эксплуатационной документации, включая пономерную и судовую документацию;
- 7) Процедура ведения рекламационно-претензионной работы;
- 8) Процедура сбора, учета и обработки данных об отказах и неисправностях авиационной техники;
- 9) Процедура обеспечения исследования отказавших объектов авиационной техники;
- 10) Процедура обработки и анализа полетной информации;
- 11) Поддержание и повышение профессионального уровня персонала ИАС;
- 12) Наличие в ИАС эксплуатанта необходимой нормативной и эксплуатационно-технической документации по техническому обслуживанию и поддержанию летной годности воздушных судов;
- 13) Соответствие организационной структуры инженерно-авиационной службы эксплуатанта заявляемым сферам деятельности;
- 14) Схемы взаимодействия ИАС со службами и подразделениями эксплуатанта, со сторонними организациями и контролирующими органами отработаны, представлены и реально отражают процедуры, описанные в Руководстве по организации ТОиР;
- 15) Соответствие Программы технического обслуживания и ремонта по типам воздушных судов и методов их выполнения, процедур назначения работ ТОиР;
- 16) Процедуры управления техническим обслуживанием и ремонтом воздушных судов;
- 17) Процедуры системы качества в области технического обслуживания и ремонта воздушных судов эксплуатанта, в том числе и процедуры внутреннего аудита и аудита субконтракторов и поставщиков авиационно-технического имущества;
- 18) Подразделение эксплуатанта по обработке и анализу полетной информации имеет действующее свидетельство на право проведения соответствующих работ;

19) Если обработка и анализ полетной информации проводится по договору, срок действия договора не истек и организация субконтрактор имеет свидетельство на право проведения соответствующих работ;

20) Порядок и процедуры взаимодействия с организацией - субконтрактором соответствуют описанным в Руководстве по организации технического обслуживания эксплуатанта;

21) При выполнении международных полетов и авиационных работ за рубежом эксплуатант обеспечивает в аэропорту временного базирования наличие аттестованного персонала и специального оборудования для расшифровки и анализа записей бортовых средств сбора полетной информации;

22) Производственные и служебные помещения по функциональному назначению, техническим характеристикам и площадям соответствуют заявленному объему работ;

23) Договоры на аренду помещений не просрочены;

24) Проведение специальных осмотров ВС;

25) Раскраска ВС соответствует заявленной эксплуатантом.

Если в выполнении периодического ТО ВС осуществляется по договору сторонней организацией, то проверяется:

1) Наличие договоров на периодическое ТОиР ВС с сертифицированной организацией;

2) Соответствие договоров на ТОиР ВС законодательной и нормативно-технической документации.

10.4. Элементы проверки организации перевозок и/или авиационных работ:

1) Организационная структура службы организации перевозок (СОП) и/или авиационных работ (АР);

2) Документация, регламентирующая деятельность СОП (АР);

3) Сведения о персонале.

4) Организация обслуживания пассажиров и багажа;

5) Организация обслуживания почты и грузов;

- 6) Организация перевозки опасных грузов;
- 7) Организация претензионной работы;
- 8) Организация работы в филиалах (представительствах);
- 9) Организация обслуживания пассажиров на борту ВС.

Примечание. Объем проверок, по каждому из перечисленных в п. 10.4. элементов, соответствует сертификационным требованиям, приведенным в п. 9 настоящего пособия.

10.5. Элементы проверки обеспечения эксплуатантом авиационной безопасности (АБ):

1) Организационная структура службы АБ:

- соответствие организационной структуры эксплуатанта заявленному виду деятельности;
- наличие службы авиационной безопасности (САБ) эксплуатанта;
- сфера деятельности САБ эксплуатанта;
- укомплектованность САБ подготовленными сотрудниками;
- наличие должностных инструкций, распределение обязанностей и ответственности.

2) Нормативно-правовая база - наличие контрольных экземпляров нормативных правовых документов и соответствующего раздела в руководстве по производству полетов (РПП) эксплуатанта заявленному виду деятельности;

3) Доказательная документация – наличие Программы обеспечения авиационной безопасности эксплуатанта (Программы по АБ);

4) Наличие приложений к Программе по АБ:

- схема территории аэропорта базирования (аэродрома, посадочной площадки) с указанием контролируемых зон, расположения объектов эксплуатанта и места специальной стоянки для проведения дополнительного досмотра ВС;
- схема организации охраны ВС и объектов эксплуатанта;
- положение о САБ;
- инструкция по пропускному и внутриобъектовому режиму;
- технология производства предполетного досмотра пассажиров, членов экипажей ВС обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов;
- инструкция о порядке проведения предполетного и дополнительного досмотра ВС с перечнем мест и схемами досмотра ВС;

- инструкция о порядке проведения досмотра ВС в полете с перечнем мест и схемами досмотра ВС, с указанием наименее опасного места для размещения взрывного устройства, в случае его обнаружения в полете;
- инструкция эксплуатанта по правилам размещения, транспортировки и обеспечения сохранности металлических запираемых ящиков для перевозки оружия, боеприпасов и спецсредств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета;
- инструкция эксплуатанта о порядке перевозки воздушными судами гражданской авиации оружия, боеприпасов и специальных средств;
- памятка экипажу воздушного судна по действиям в чрезвычайной обстановке;
- планы (инструкции) по противодействию актам незаконного вмешательства в деятельность эксплуатанта. Меры, принимаемые эксплуатантом по предотвращению несанкционированного использования ВС эксплуатанта;
- схема связи и оповещения на случай угрозы или совершения акта незаконного вмешательства в деятельность эксплуатанта;
- наличие договоров с аэропортами базирования (промежуточными, назначения) и их соответствие установленным требованиям;
- описание выполнения литерных (подконтрольных) рейсов (если такие выполняются);
- описание мер авиационной безопасности в иностранных аэропортах (если эксплуатант выполняет полеты по международным воздушным линиям);
- подробное описание порядка покидания и возвращения на свое рабочее место одного из членов экипажа в полете (по типам ВС). Порядок запираения и отпираения запорного устройства двери кабины экипажа.

5) Организация безопасности:

- наличие и состояние служебных и бытовых помещений САБ;
- обеспеченность САБ средствами связи, транспортными средствами и специальной техникой;
- обеспеченность САБ техническими средствами обеспечения авиационной безопасности;
- наличие у авиаперсонала эксплуатанта пропусков с указанием контролируемых зон.

6) Обеспечение безопасности ВС:

- организация охраны ВС;
- оборудование наружным освещением мест стоянок ВС;
- организация предполетного досмотра ВС;
- наличие разрезов в ковровом покрытии для проникновения в пассажирский салон из багажного отсека;
- наличие обозначенных наименее опасных мест на борту ВС для размещения обнаруженного взрывного устройства;

- наличие пуленепробиваемой двери и перегородки (пола) в кабину экипажа;
- наличие возможности запираения и отпираения рабочей двери кабины экипажа с рабочего места каждого пилота;
- наличие «широкоугольного» глазка в двери кабины экипажа;
- наличие системы теленаблюдения за обстановкой в пассажирском салоне;
- наличие металлических ящиков (мешков из плотной ткани) для перевозки оружия и боеприпасов, переданных пассажирами на временное хранение на период полета.

7) Обеспечение безопасности пассажиров, их ручной клади и багажа, членов экипажей ВС, грузов, почты и бортовых запасов:

- контроль организации предполетного досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа, членов экипажей ВС, грузов, почты и бортовых запасов;
- контроль организации предполетного досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа, оформляемых в залах VIP и официальных делегаций;
- контроль, организация доставки и сопровождения пассажиров на борт ВС;
- контроль, организация доставки грузов, багажа, почты, бортовых запасов на борт ВС;
- организация перевозки на ВС оружия, боеприпасов и спецсредств, изъятых у пассажиров на период полета.

8) Система подготовки и повышения квалификации авиаперсонала по категориям:

- наличие учебно-материальной базы;
- наличие программ подготовки по авиационной безопасности, планов проведения занятий, конспектов лекций, учебных пособий;
- организация подготовки и повышения квалификации по авиационной безопасности авиаперсонала по категориям;
- организация подготовки членов экипажей ВС к действиям в чрезвычайной обстановке;
- планирование и проведение тренировок (тренажей) по противодействию актам незаконного вмешательства в деятельность эксплуатанта, организация взаимодействия со структурными подразделениями федеральных органов исполнительной власти.

11. КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ

1. Перечислите, какие виды обеспечения полетов обязан осуществить эксплуатант коммерческой гражданской авиации.
2. Какие задачи выполняет инженерно-авиационная служба эксплуатанта коммерческой гражданской авиации.
3. Какие задачи выполняет служба организации перевозок эксплуатанта коммерческой гражданской авиации.
4. Какова цель и что включает в себя медицинское обеспечение полетов?
5. Как осуществляется и что включает в себя организационное обеспечение полетов?
6. Перечислите основные направления работ (проверок) при сертификации эксплуатантов.
7. Сформулируйте 5-6 сертификационных требований к службе организации перевозок эксплуатанта коммерческой гражданской авиации.
8. Какую документацию должен разработать и внедрить в свою деятельность эксплуатант коммерческой гражданской авиации для получения сертификата?
9. Процедура сертификации эксплуатантов коммерческой гражданской авиации.
Как осуществляется предварительный этап, подготовка и подача заявки на сертификацию?
10. Процедура сертификации эксплуатантов коммерческой гражданской авиации.
Как осуществляется инспекционная проверка эксплуатанта, какие документы при этом оформляются?
11. Процедура сертификации эксплуатантов коммерческой гражданской авиации.
Каково содержание сертификата эксплуатанта коммерческой гражданской авиации?
12. Инспекционный контроль эксплуатанта коммерческой гражданской авиации.
С какой целью, и с какой периодичностью проводится?
13. Инспекционный контроль эксплуатанта коммерческой гражданской авиации.
В каком объеме производится проверка эксплуатанта? Какие могут быть приняты решения при наличии недостатков?

20. Какие направления работ по организации технического обслуживания АТ проверяются при сертификации эксплуатантов коммерческой гражданской авиации?

20. Сформулируйте 5-6 сертификационных требований к организации, осуществляющей техобслуживание и ремонт АТ.

12. СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Воздушный кодекс РФ. Принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года Одобрен Советом Федерации 5 марта 1997 года

2. Наставление по производству полетов Гражданской авиации СССР. Утверждено приказом Министра ГА СССР 8 апреля 1985г. №77.

3 Приказ Министерства транспорта РФ от 4 февраля 2003 года № 11. Об утверждении федеральных авиационных правил. «Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации».

4. Положение о порядке разработки и введении в действие инструкции по выполнению авиационных работ. Утверждено Распоряжением Минтранса РФ от 8 января 2004г. №КР-1-р.

5. Приказ Федеральной авиационной службы России от 19 февраля 1999 г. № 41. Об утверждении и введении в действие Федеральных авиационных правил «Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (ФАП-145)».

6. Приказ Федеральной авиационной службы России от 13 октября 1998 г. №306 «Об организации работ по сертификации эксплуатантов».

7. Распоряжение Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 9.10.2006г. №ВС-151-р-(ФС). «Об утверждении форм бланков контрольных карт квалификационных проверок и инспекционного контроля»

8. Распоряжение Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 4.09.2006г. №ВС-121-р-(ФС). «О введении в действие инструкции по оценке

соответствия организаций по ТОиР АТ требованиям ФАП «Организации по ТОиР АТ (ФАП-145)»

9. Распоряжение департамента воздушного транспорта от 23.09.1992г.

№ДВ 6.1-60. «Сертификационные требования к системе контроля качества технического обслуживания ВС в организациях по ТО»

10. Указание департамента воздушного транспорта Минтранса России от 23 сентября 1992 г. № ДВ 6.1-58. «Сертификационные требования к персоналу инженерно авиационной службы предприятий воздушного транспорта».

11. ОСТ 54-1-283.01-94. Отраслевой стандарт. Система качества перевозок и обслуживания пассажиров воздушным транспортом. Услуги для пассажиров на борту воздушных судов внутренних воздушных линий Российской Федерации.

13. ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1

Сертификат эксплуатанта (лицевая сторона)

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
MINISTRY OF TRANSPORT OF RUSSIAN FEDERATION

СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА AIR OPERATOR CERTIFICATE

№ 340

Настоящим удостоверяется, что

This certifies that
Открытое акционерное общество «Вятское авиапредприятие»
610009, Россия, г. Вятка, аэропорт

Joint stock company "Vytko Air Enterprise"

610009, Russia, Vytko airport

(наименование и юридический адрес держателя сертификата)
(Operator name and address)

признан соответствующим требованиям законодательства Российской Федерации и положениям Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации, регламентирующим сертификаты эксплуатантов в гражданской авиации, и способен осуществлять коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы в соответствии с условиями и ограничениями, содержащимися в эксплуатационных спецификациях, являющихся неотъемлемой частью данного сертификата.

has met the requirements of the Russian Federation Laws and the terms of the Chicago Convention on International Civil Aviation for the issuance of Civil Aviation Air Operator Certificate and is hereby authorized to operate as an Air Operator and conduct operations in accordance with the conditions and limitations contained in the operation specifications which are integral part of this Certificate.

Настоящий сертификат не подлежит передаче, он может быть аннулирован, его действие может быть приостановлено, в его действие могут быть введены ограничения в установленном порядке.

This Certificate is not transferable and may be revoked, and its effect may be suspended or limitations may be imposed onto it in accordance with the established order.

Зарегистрировано в
Государственном реестре ССГА
08 апреля 2005 г.,
регистрационный номер 2031050251

Руководитель органа по сертификации
Head of Operator Certification Department

Начальник Управления надзора за летной
деятельностью ФНСТ *Е. Лобачев*

(подпись) И., Фамилия

Дата утверждения 07.04.2005
Effective from

Сертификат эксплуатанта (оборотная сторона)

Типы воздушных судов

Type of aircraft

Ан-24, Ан-26, Ан-2, Ми-2
Ан-24, Ан-26, Ан-2, Ми-2

07.04.2006
дата, подпись, печать
date, signature, stamp

дата, подпись, печать
date, signature, stamp

дата, подпись, печать
date, signature, stamp

СРОК ДЕЙСТВИЯ СЕРТИФИКАТА ЭКСПЛУАТАНТА

Действителен до 07.04.2006
Valid till

Руководитель органа по сертификации
Head of Operator Certification Department
07.04.2006 Е. Лобачев
(подпись, дата/ signature, date)

Действителен до 05.04.2008
Valid till

Руководитель органа по сертификации
Head of Operator Certification Department
05.04.2008 В.В. Солдатов
(подпись, дата/ signature, date)

Действителен до
Valid till

Руководитель органа по сертификации
Head of Operator Certification Department
(подпись, дата/ signature, date)

Действителен до
Valid till

Руководитель органа по сертификации
Head of Operator Certification Department
(подпись, дата/ signature, date)

Действителен до
Valid till

Руководитель органа по сертификации
Head of Operator Certification Department
(подпись, дата/ signature, date)

Действителен до
Valid till

Руководитель органа по сертификации
Head of Operator Certification Department
(подпись, дата/ signature, date)

Бланк заявки на сертификацию эксплуатанта

Руководителю органа по
сертификации эксплуатантов

от _____ N _____

ЗАЯВКА НА СЕРТИФИКАЦИЮ

Прошу провести
сертификацию

_____ (полное наименование заявителя)

с целью

_____ (получения, продления срока действия сертификата эксплуатанта для выполнения полетов на внутренних (международных) воздушных линиях, внесения изменений в условия эксплуатации воздушных судов и обеспечения полетов)

Планируемая дата начала
полетов

_____ (при продлении/внесении изменений указывается соответственно срок окончания действующего сертификата эксплуатанта или планируемая дата начала полетов в новых эксплуатационных условиях)

Заявитель обязуется:

выполнять процедуры сертификации;

отвечать сертификационным требованиям и предоставлять возможность инспекторам и экспертам органа по сертификации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов;

оплатить расходы по обязательной сертификации в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Российской Федерации и Закона Российской Федерации «О сертификации продукции и услуг».

Приложение: основные данные и необходимая документация в соответствии с ведомостью.

Приложение является неотъемлемой частью Заявки на сертификацию.

Руководитель заявителя

Ф.И.О. (должность, подпись, дата)

М.П.

Главный бухгалтер заявителя

(подпись, дата)

Перечень разделов Заявки на сертификацию

Часть А1	Основные данные
Часть Б1	Местоположение, базирование, виды авиаперевозок и авиационных работ, регионы полетов
Часть Б2	Руководящий персонал заявителя
Часть В1	Банковские реквизиты
Часть Г1	Заявляемые воздушные суда. Сводная таблица
Часть Г2	Основные данные воздушных судов
Часть Г3	Ресурсное состояние воздушных судов
Часть Г4	Наличие и ресурсное состояние авиадвигателей
Часть Г5	Ограничения по использованию воздушных судов
Часть Г6	Арендованные воздушные суда, зарегистрированные в Российской Федерации. Сведения об аренде
Часть Г7	Воздушные суда, арендованные эксплуатантами Российской Федерации и зарегистрированные в иностранных государствах. Сведения об аренде
Часть Г8	Сведения об использовании внутренних и международных кодов ИКАО других эксплуатантов
Часть Г9	Воздушные суда, переданные в аренду без экипажа в Российской Федерации. Сведения об аренде
Часть Г10	Воздушные суда, переданные в аренду с экипажем или без экипажа в иностранное государство или работающие за рубежом
Часть Г11	Сведения о передаче внутреннего и международного кода ИКАО другим эксплуатантам
Часть Д1	Оперативное техническое обслуживание воздушных судов
Часть Д2	Периодическое техническое обслуживание воздушных

судов

Часть ДЗ	Анализ и обработка полетной информации
Части Е1, Е1а	Летный состав, бортпроводники, бортоператоры
Часть Е2, Е2а	Инженерно-технический персонал
Часть Ж1	Используемые аэропорты
Часть З1	Обеспечение полетов
Часть И1	Страховщики
Часть И2	Страхование членов экипажей воздушных судов и лиц, включаемых в задание на полет
Часть И3	Страхование воздушных судов
Часть И4	Страхование ответственности

АКТ

(Типовой вариант)

инспекционной проверки для получения (продления, внесения изменений)

Сертификата

(полное название заявителя согласно документам о Государственной регистрации)

В соответствии с решением

(Название Руководителя Органа (Центра) по сертификации эксплуатантов)

от " ____ " _____ 200__ г. № _____ в период _____

комиссией в составе:

Председатель комиссии - Ф.И.О., должность

Членов комиссии - Ф.И.О., должность

проведена инспекционная проверка Заявителя (название) с целью определения соответствия деятельности авиапредприятия (индивидуального предпринимателя) сертификационным требованиям.

Краткая характеристика Заявителя:

1. Название, юридический и почтовый адрес, руководство и банковские реквизиты.
2. Предполагаемые условия эксплуатации, место базирования, географические зоны эксплуатации.

3. Типы воздушных судов, предполагаемые основания для их использования (владение на правах собственности, аренда).
4. Сведения о руководящем и предполагаемом авиационном персонале.
5. Финансово-экономическое состояние.

I. Состояние организации летной работы

1. Организационная структура авиапредприятия.
2. Укомплектованность руководящими кадрами, их соответствие квалификационным требованиям.
3. Состояние безопасности полетов, профилактическая работа по безопасности полетов. Использование средств полетной информации.
4. Наличие нормативно-правовых актов, регламентирующих организацию и выполнение полетов.
5. Соответствие структуры и содержания Руководства по производству полетов (РПП) авиапредприятия требованиям нормативных документов. Организация изучения и полнота знаний персоналом основных положений РПП и функциональных обязанностей.
6. Организация летной работы.
7. Тренажерная и сезонная подготовка.
8. Организация и выполнение международных полетов. Отчеты о рейсах.
9. Состояние полетной документации.
10. Недостатки.

ВЫВОДЫ: Руководство по производству полетов отвечает предъявляемым требованиям. Авиационный персонал авиапредприятия способен выполнять инструкции, изложенные в РПП. Состояние организации летной работы, соответствует (не соответствует) сертификационным требованиям.

II. Состояние инженерно-авиационного обеспечения

1. Организационная структура АТБ (АТС). Наличие сертификата на право выполнения технического обслуживания.
2. Укомплектованность и подготовленность инженерно-технического персонала.
3. Укомплектованность средствами обслуживания ВС (в том числе наземное оборудование).
4. Соответствие Руководства по техническому обслуживанию (РТО) требованиям нормативных документов. Знание авиационно-техническим персоналом основных положений и функциональных обязанностей, изложенных в Руководстве.
5. Качество технического обслуживания ВС. Анализ договоров на ТО. Техническое состояние парка ВС.
6. Программа ТО. Документация регламентирующая ТО.
7. Анализ состояния исправности ВС по средствам объективного контроля. Выявление и расследование инцидентов, связанных с отказами авиационной техники.
8. Недостатки.

ВЫВОДЫ: Руководство по техническому обслуживанию отвечает предъявляемым требованиям. Авиационный персонал авиапредприятия способен выполнять инструкции, изложенные в РТО. Состояние инженерно-авиационного обеспечения соответствует (не соответствует) сертификационным требованиям.

III. Организация и выполнение воздушных перевозок пассажиров и грузов

1. Состояние документации, необходимой для выполнения внутренних и международных полетов. Знание авиационным персоналом правил выполнения воздушных перевозок. Наличие лицензий на заявленные виды деятельности.
2. Работа ПДСП. Организация планирования и контроля за полетами ВС.
3. Состояние коммерческого обслуживания на используемых аэродромах, работа представительств.

4. Недостатки.

5. Выводы.

IV. Состояние обеспечения полетов

(по видам обеспечения, имеющихся в структуре эксплуатанта и выполняемым по договорам).

1. Медицинское обеспечение, соблюдение норм труда и отдыха, страхование.
2. Служба УВД.
3. Авиационная безопасность.
4. Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения.
5. Аэродромная служба и наземные службы обеспечения полетов.
6. Служба аэронавигационной информации.
7. Метеорологическое обеспечение.
8. Служба обеспечения бортовым питанием.
9. Недостатки в обеспечении полетов.
10. Выводы.

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Вариант 1:

Деятельность авиапредприятия соответствует сертификационным требованиям. Авиапредприятие способно безопасно осуществлять как внутренние, так и международные перевозки пассажиров и грузов. Действие Свидетельства эксплуатанта (Сертификата) может быть выдано (продлено) на срок _____.

Отмеченные в Акте недостатки устранить до _____ с информированием территориального органа ФАС России.

Вариант 2:

Деятельность авиапредприятия не соответствует сертификационным требованиям из-за наличия недостатков, угрожающих безопасности полетов. Летную деятельность целесообразно приостановить до устранения недостатков отмеченных в пунктах 1-7 с проведением повторной проверки.

Вариант 3:

Авиапредприятие способно безопасно выполнять полеты только на внутренних линиях на ВС Ан-12. Целесообразно действие Свидетельства эксплуатанта (Сертификата) продлить на 3 месяца с ограничением полетов по МВЛ.

Недостатки, отмеченные в п.п. 1-5; 7-9 устранить в течении 10 дней, остальные в течение 3 месяцев. Повторную проверку провести " ____ " _____ 200__ г.

Председатель комиссии: _____ подпись Ф.И.О.

Члены комиссии: _____ подпись Ф.И.О.

Дата _____

С актом ознакомлены:

Руководитель предприятия: _____

подпись Ф.И.О.

Дата _____

**Центр по сертификации
эксплуатантов коммерческой гражданской авиации,
экземпляров воздушных судов**

**КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА
ИНСПЕКЦИОННОЙ ПРОВЕРКИ**

(наименование эксплуатанта)

Объект проверки: Инженерно-авиационное обеспечение

№ п\п	Элемент проверки	Вывод о соответствии	
		да	нет

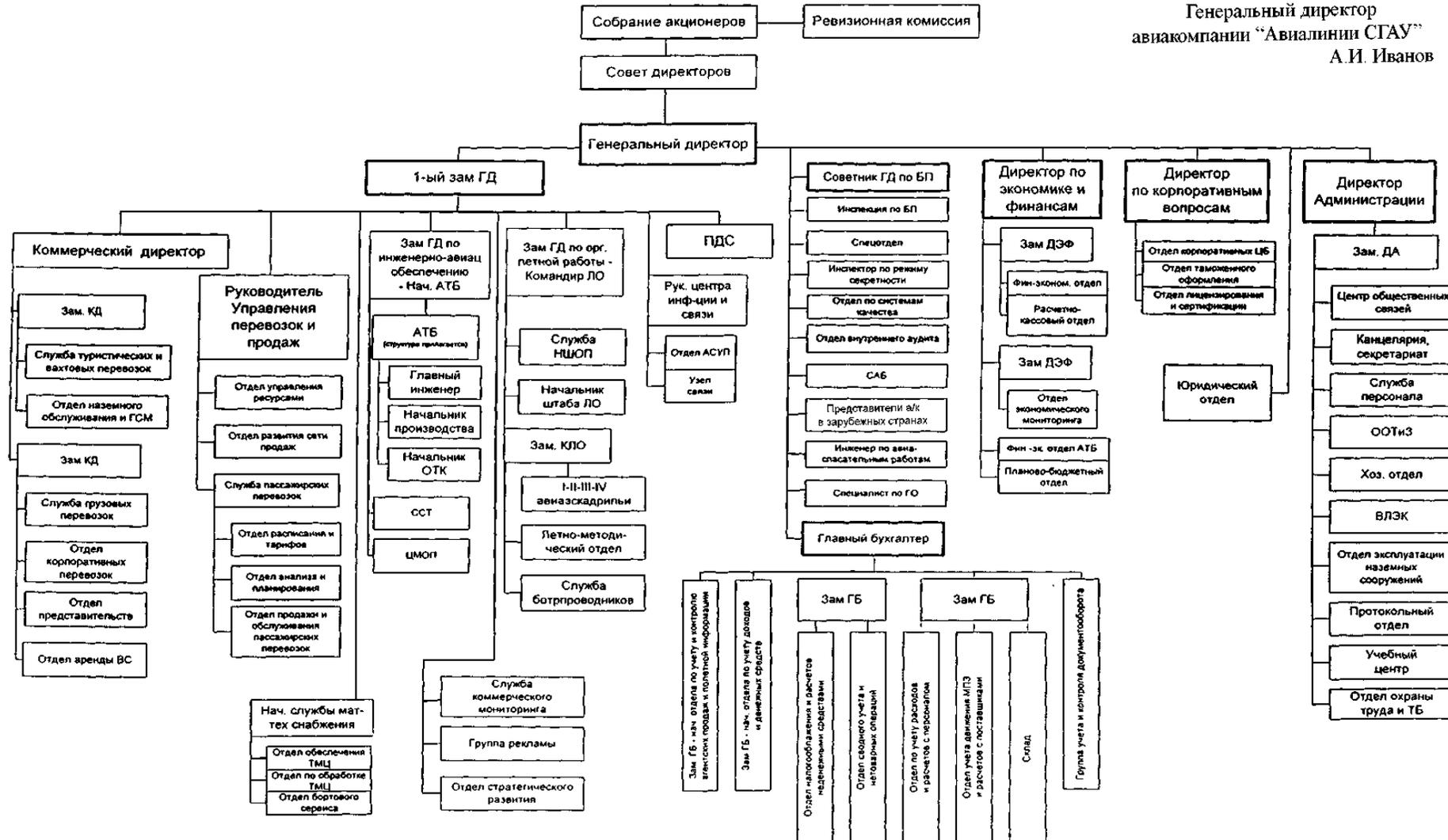
Замечания:

Вывод: Инженерно-авиационное обеспечение полетов (не) соответствует
сертификационным требованиям

Эксперт Центра сертификации _____ А.Б. Котенко

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ОАО «АВИАЛИНИИ СГАУ»

Утверждаю:
 Генеральный директор
 авиакомпании «Авиалинии СГАУ»
 А.И. Иванов



ССТ- служба спецтранспорта
 ЦМОП- центр метрологического обеспечения производства

Образец сертификата соответствия, выданный эксплуатанту
на право проведения технического обслуживания авиационной техники



СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ

CERTIFICATE

№ 2021030451

Настоящим удостоверяется, что **ОАО "АВИАКОМПАНИЯ**
This is to certify that

"САМАРА"

(наименование сертифицированного юридического лица и его адрес, или сертифицированного объекта)
(name of certifying organization and business address)

г. Самара, аэропорт Курумоч
(и его местонахождение, принадлежность)

соответствует требованиям законодательства Российской Федерации по гражданской авиации и ему дается право производить техническое обслуживание авиационной техники в соответствии с Приложением к настоящему сертификату.

Сертификат действителен только для названной организации и только по месту ее производственной деятельности и действует только совместно с Приложением, в котором указаны типы авиатехники и виды обслуживания.

meets the requirements of Russian Civil Aviation Laws and is empowered to operate the civil aeronautical products maintenance under limitations contained in the attached Appendix.

This certificate is valid only for named Maintenance Organisation, only for Organisation location and only in connection with the Appendix to this Certificate listing the kinds and types of aeronautical products.

Срок действия сертификата установлен до 29 октября 2003
Valid to

Руководитель **Органа по сертификации Организаций по техническому**
Head of (наименование органа по сертификации)
(name of Certification Organ)

обслуживанию, ремонту авиационной техники и наземной авиационной техники

Сертификат зарегистрирован в Государственном реестре Системы сертификации в гражданской авиации Российской Федерации за № 2021030451 29 октября 2003

Дата выдачи 29 октября 2003
Date issued



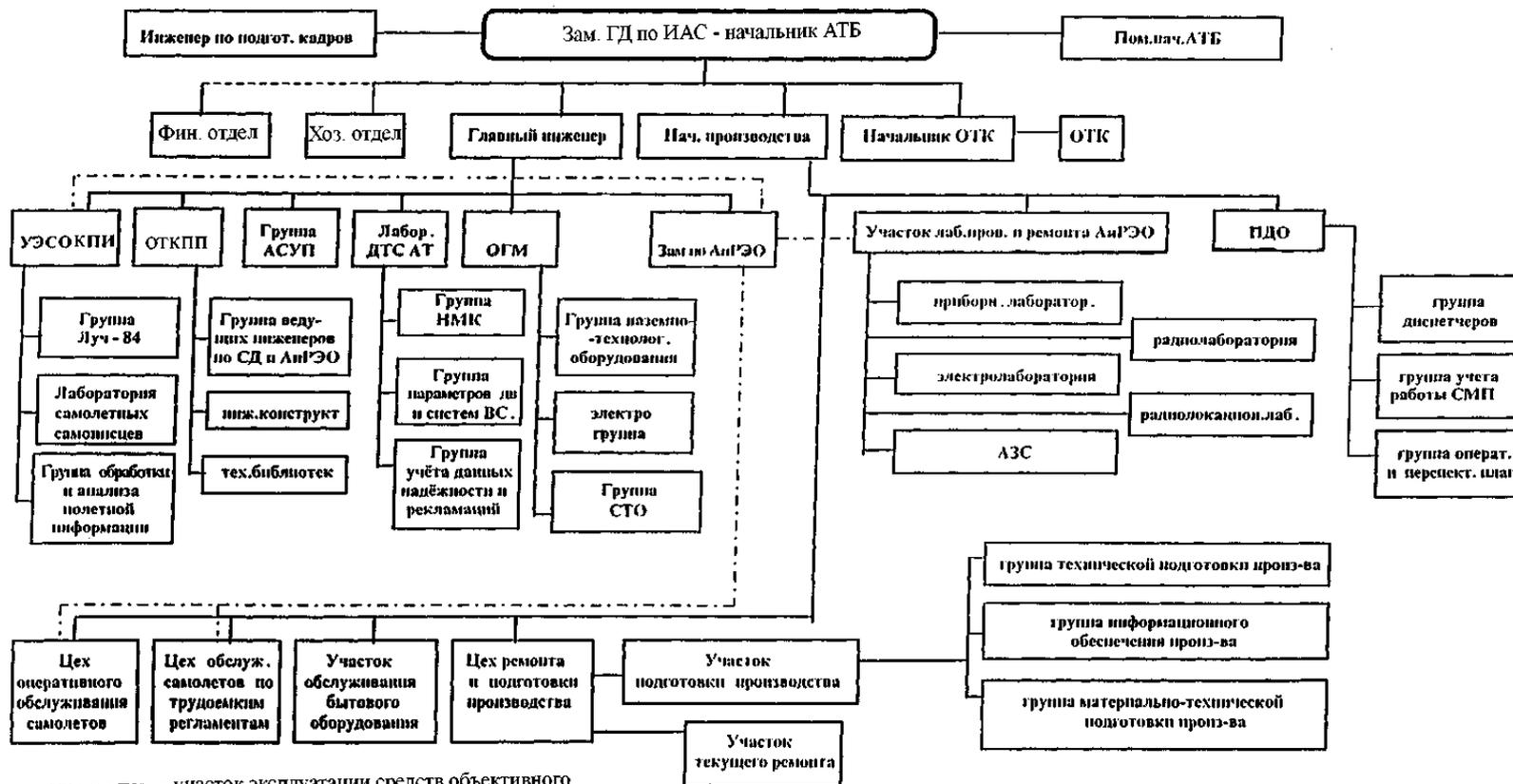
А.В. Елистратов
(инициалы, фамилия)
(Last name)

Дата первоначальной
выдачи Сертификата 04.08.1997
Original issue date

стр. 1 из 3
Page of

Структурная схема авиационно-технической базы авиакомпании "Авиалинии СГАУ"

Утверждаю:
 Генеральный директор
 авиакомпании "Авиалинии СГАУ"
 А.И. Иванов



- УЭСОКПИ - участок эксплуатации средств объективного контроля полетной информации
- ОТКПП - отдел технологической и конструкторской подготовки производства
- АСУП - автоматизированная система управления производством
- ДТС АТ - диагностика и техническое состояние АТ
- ОГМ - отдел главного механика

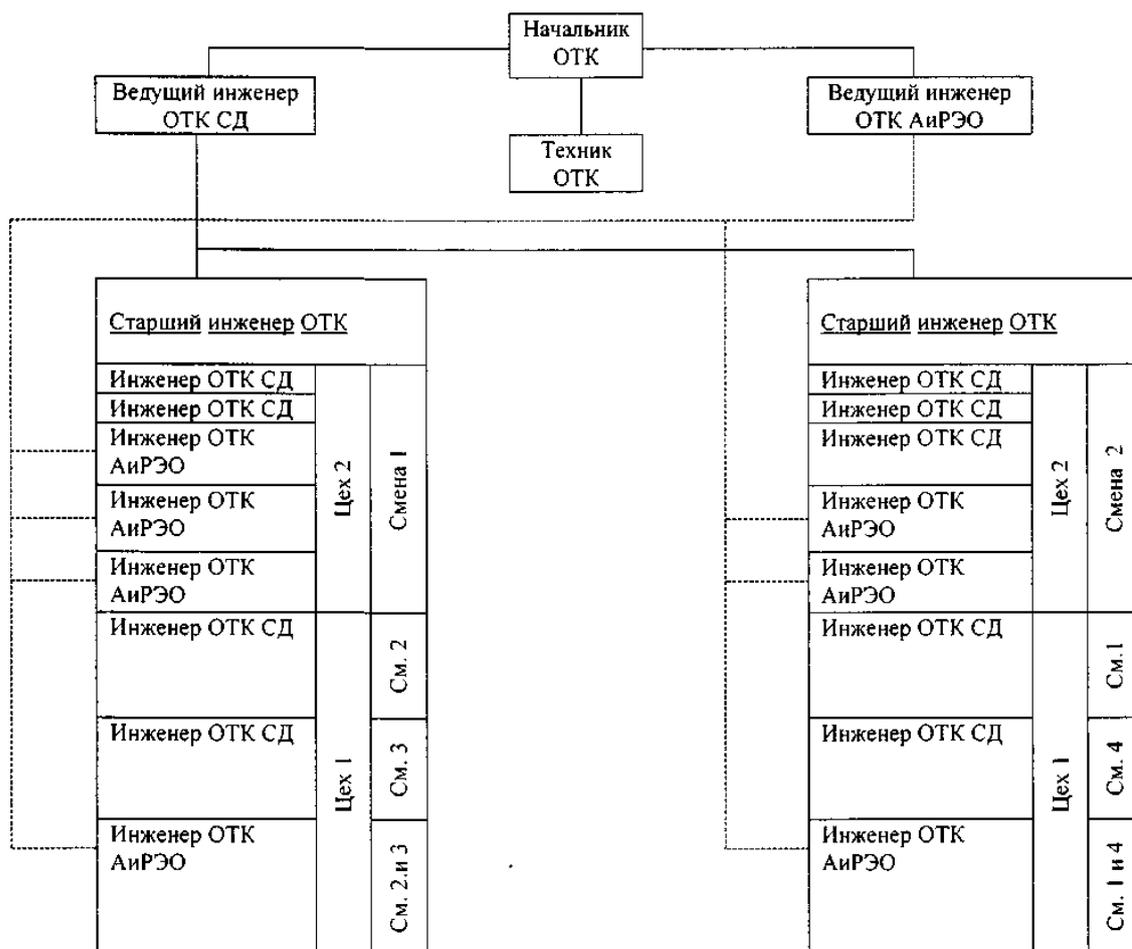
- А и РЭО - авиационное и радиоэлектронное оборудование
- СТО - средства технического обслуживания
- АЗС - аккумуляторно-зарядная станция
- НМК - неразрушающие методы контроля
- СМП - самолетно-моторный парк

- ПДО - планово-диспетчерский отдел
- ОТК - отдел технического контроля
- АТБ - авиационно-техническая база
- ИАС - инженерно-авиационная служба

“Согласовано”
 Начальник ОТК АТБ
 _____ А.И.Сидоров
 « _____ » _____ 2006г.

«Утверждаю»
 заместитель Генерального директора
 по технической части- Начальник АТБ
 _____ И.И. Петров
 « _____ » _____ 2006 г

СТРУКТУРА ОТДЕЛА ТЕХНИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ (ОТК)



**ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА СЛУЖБЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК
ФГУП “Чкаловские авиалинии”**



“УТВЕРЖДАЮ”
Генеральный директор
ФГУП “Чкаловские авиалинии”

п/п _____ И.И.Сергеев

«01» февраля 2008 г.

**ОАО АВИАКОМПАНИЯ
“СИМБИРСКИЕ АВИАЛИНИИ”**

ШТАТНОЕ РАСПИСАНИЕ

на 01.04.2009 г.
СЛУЖБЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК

Наименование должностей, профессий	Катег. персонала	Код профес- сии	Количество штатных единиц	Фактическая численность
Начальник службы	1	24921	1	1
Заместитель начальника службы по пассажирским перевозкам	1	24921	1	1
Заместитель начальника службы по грузовым перевозкам	1	24921	1	-
Инспектор по претензиям	2	22896	1	совмещение
Начальник аэровокзала	1	24422	1	1
Диспетчер по организации авиацион- ных перевозок	2	21708	4	4
Диспетчер по центровке и загрузке	2	21737	2	2
Агент по организации обслуживания авиаперевозок	3	20019	5	4
Старший приемосдатчик груза	4	17244	1	-
Приемосдатчик груза и багажа	4	17244	8	4
Дежурный по комнате матери и ре- бенка	3	21230	4	4
Кассир-информатор	3	23369	2	2
Грузчик	4	11768	9	4
Кладовщик грузового склада	4	12759	1	-
Уборщик производственных помеще- ний	4	19258	2	-
Дежурный камеры хранения	3	21237	2	-
И Т О Г О :			45	27

Укомплектованность - 60 %

Начальник службы организации перевозок

Е.И. Иванова

Начальник службы персонала

М.И. Петрова

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Введение.....	4
2. Общие положения.....	4
2.1. Участники сертификации эксплуатанта.....	4
2.2. Общие сведения о сертификации эксплуатантов.....	5
3. Процедуры сертификации эксплуатантов.....	6
3.1. Предварительный этап сертификации.....	6
3.2. Подача заявки на сертификацию.....	7
3.3. Рассмотрение и принятие решения по заявке.....	8
3.4. Инспекционная проверка эксплуатанта.....	8
3.5. Анализ результатов инспекционной проверки, принятие решения о возможности выдачи сертификата.....	8
3.6. Оформление, регистрация и выдача сертификата.....	9
3.7. Инспекционный контроль эксплуатанта.....	10
4. Общие сертификационные требования к эксплуатантам гражданской авиации.....	15
5. Сертификационные требования к организации эксплуатантом летной работы.....	22
6. Сертификационные требования к организации эксплуатантом технического обслуживания и ремонта (ТОиР) воздушных судов.....	24
7. Сертификационные требования к персоналу ИАС (АТБ) эксплуатантов гражданской авиации.....	29
7.1. Общие положения.....	29
7.2. Требования к персоналу категории «исполнители».....	31
7.3. Требования к инженерам всех категорий.....	35
8. Сертификационные требования к системе контроля качества	

технического обслуживания и ремонта ВС.....	43
8.1. Общие положения.....	43
8.2. Сертификационные требования к статусу и структуре органа контроля качества ТОиР ВС.....	44
8.3. Документация по контролю качества.....	46
8.4. Процессы контроля качества ТОиР.....	47
9. Сертификационные требования к службе организации перевозок и/или авиационных работ СОП (АР).....	49
9.1. Направление деятельности СОП (АР).....	49
9.2. Требования к организационной структуре.....	50
9.3. Документация, регламентирующая деятельность СОП(АР).....	50
9.4. Требования к персоналу СОП (АР).....	52
9.5. Требования к организации работы СОП (АР).....	52
9.6. Требования к организации обслуживания пассажиров на борту ВС....	54
10. Направления деятельности эксплуатанта, контролируемые (проверяемые) при сертификации.....	54
11. Контрольные вопросы.....	60
12. Список использованных источников.....	61
13. Приложения.....	62

Учебное издание

Сошин Владимир Михайлович
Чекрыжев Николай Викторович

СЕРТИФИКАЦИЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Методические указания.

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

443086 Самара, Московское шоссе, 34