Республика Молдова

ПРАВИТЕЛЬСТВО

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № HG612/2022
от 01.09.2022

об утверждении Положения об установлении технических требований и административных процедур в отношении воздушных перевозок

Опубликован : 18.11.2022 в MONITORUL OFICIAL № 363-373 статья № 868 Data intrării în vigoare

ИЗМЕНЕНО

ПП558 от 17.10.26, MO520-523/22.10.26 ст.577; в силу с 01.01.29

UE

На основании части (11) статьи 30 Авиационного кодекса Республики Молдова №301/2017 (Официальный монитор Республики Молдова, 2018 г., №95–104, ст.189), с последующими изменениями, Правительство ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Настоящее постановление перелагает Регламент Комиссии (EU) № 965/2012 от 5 октября 2012 года об установлении технических требований и административных процедур в отношении воздушных перевозок в соответствии с Регламентом (ЕС) № 216/2008 Европейского парламента и Совета, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 296 от 25 октября 2012 года, CELEX: 32012R0965, с последними изменениями, внесенными Исполнительным регламентом (EU) Комиссии 2025/2293 от 10 ноября 2025 года.

1. Утвердить Положение об установлении технических требований и административных процедур в отношении воздушных перевозок (прилагается).

2. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на Министерство инфраструктуры и регионального развития.

3. С даты вступления в силу настоящего постановления признать утратившими силу:

1) Постановление Правительства №831/2018 об утверждении Положения об административных процедурах, связанных с воздушными перевозками (Официальный монитор Республики Молдова, 2018 г., № 366–376, ст. 964);

2) Технические требования, связанные с воздушными перевозками (CT-OPS), утвержденные Приказом директора Органа гражданской авиации №11/GEN/2019

(Официальный монитор Республики Молдова, 2019 г., № 86–92, ст. 486).

4. Настоящее постановление вступает в силу по истечении шести месяцев с даты опубликования в Официальном мониторе Республики Молдова.

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР Наталья ГАВРИЛИЦА

Контрасигнует:

Зам. премьер-министра,

министр инфраструктуры и

регионального развития Андрей СПЫНУ

№ 612. Кишинэу, 1 сентября 2022 г.

Утверждено

Постановлением Правительства № 612/2022

ПОЛОЖЕНИЕ

об установлении технических требований и

административных процедур в отношении воздушных перевозок

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящее Положение устанавливает нормы в отношении:

1) воздушных перевозок, выполняемых самолетами и винтокрылыми летательными аппаратами, включая перронные инспекции воздушных судов эксплуатантов, находящихся в части надзора за безопасностью под юрисдикцией другого государства, при посадке на аэродромах, расположенных на территории, на которую распространяются положения международных договоров, стороной которых является Республика Молдова;

2) условий выдачи, сохранения действия, изменения, ограничения, приостановления действия или отзыва сертификатов эксплуатантов воздушных судов, за исключением аэростатов и планеров, участвующих в коммерческих воздушных перевозках, привилегий и обязанностей обладателей сертификатов, а также относительно условий запрета, ограничения перевозок или применения к ним определенных условий из соображений безопасности;

3) условий и процедур, связанных с декларациями, подаваемыми

эксплуатантами, участвующими в специализированных коммерческих перевозках, выполняемых самолетами и вертолетами, или в некоммерческой эксплуатации сложных моторных воздушных судов, а также в специализированных некоммерческих перевозках сложными моторными воздушными судами, касающихся их способности и наличия средств, необходимых для выполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией воздушных судов, а также условий и процедур, связанных с надзором за такими эксплуатантами;

4) условий, касающихся специализированной коммерческой деятельности повышенного риска, которые подлежат авторизации по соображениям безопасности, а также условий выдачи, сохранения действия, изменения, ограничения, приостановления действия или отзыва разрешений на осуществление специализированной коммерческой деятельности;

5) операций в рамках инновационной воздушной мобильности, выполняемых в соответствии с правилами визуальных полетов в дневное время в условиях визуального контакта с подстилающей поверхностью на воздушных судах с одним пилотом на борту, с возможностью вертикального взлета и посадки.

2. Положение не применяется к воздушным перевозкам, подпадающим под действие пункта a) части (4) статьи 1 Авиационного кодекса.

3. Положение не применяется к воздушным перевозкам, выполняемым дирижаблями.

4. Положение не применяется к воздушным перевозкам, выполняемым аэростатами и планерами. В случае воздушных перевозок, выполняемых аэростатами, кроме привязных газовых аэростатов, и планерами, применяются требования по надзору, предусмотренные
в главе II.

5. Положение не применяется к воздушным перевозкам, выполняемым воздушными судами, которые относятся к одной или нескольким категориям, указанным в приложении 2 к Авиационному кодексу.

5[1]. Настоящее Положение не применяется к следующим полетам, выполняемым на автожирах:

1) коммерческой эксплуатации, за исключением полетов, указанных в пункте 27;

2) полетам, выполняемым по правилам полетов по приборам.

6. В целях настоящего Положения используются следующие понятия:

самолет (aeroplane) – моторное воздушное судно с фиксированным крылом, тяжелее воздуха, поддерживаемое в полете силой динамической реакции воздуха на его крылья;

самолеты с летно-техническими характеристиками класса B (performance

class B aeroplanes) – самолеты с винтовыми двигателями с максимальной эксплуатационной конфигурацией пассажирских мест не более девяти или с максимальной взлетной массой не более 5 700 кг;

воздушное судно с возможностью вертикального взлета и посадки (VTOL) (VCA) – моторное воздушное судно тяжелее воздуха, не являющееся самолетом или винтокрылым летательным аппаратом, способное выполнять вертикальный взлет и посадку с помощью устройств создания подъемной силы и тяги, используемых для обеспечения подъемной силы при взлете и посадке;

автожир – вид винтокрылого летательного аппарата, поддерживаемого в полете преимущественно силой реакции воздуха на не более чем два несущих винта, свободно вращающихся вокруг осей, находящихся в преимущественно вертикальном положении;

вертолет (helicopter) – вид винтокрылого летательного аппарата, поддерживаемого в полете преимущественно силой реакции воздуха на не более чем два несущих винта, приводимых во вращение двигателем вокруг осей, находящихся в преимущественно вертикальном положении;

аэростат (balloon) – воздушное судно легче воздуха с пилотом на борту, безмоторное и поддерживающее полет за счет использования газа легче воздуха либо бортовой горелки, включая газовые аэростаты, аэростаты с горячим воздухом, смешанные аэростаты, а также дирижабли с горячим воздухом, несмотря на то что они являются моторными;

привязной газовый аэростат (tethered gas balloon) – газовый аэростат с привязной системой, фиксирующей его в постоянной точке на время эксплуатации;

показательный полет (flying display) – любое летное мероприятие, специально выполняемое в демонстрационных или развлекательных целях в рамках заранее объявленного и открытого для общественности мероприятия, в том числе при использовании воздушного судна для подготовки к показательному полету и выполнении полетов к месту проведения заранее объявленного мероприятия и обратно;

винтокрылый летательный аппарат – моторное воздушное судно тяжелее воздуха, поддержание которого в полете зависит главным образом от подъемной силы, создаваемой не более чем двумя несущими винтами;

коммерческая эксплуатация (commercial operation) – любая эксплуатация, осуществляемая за вознаграждение или в обмен на другие ценные услуги, воздушного судна, находящегося в распоряжении общественности или, в случае, когда оно не находится в распоряжении общественности, являющегося предметом договора, заключенного между эксплуатантом и клиентом, при этом последний не осуществляет никакого контроля над эксплуатантом;

специализированная коммерческая деятельность повышенного риска – любая специализированная коммерческая деятельность с использованием воздушных судов, осуществляемая в районе, где в случае аварийной ситуации может возникнуть угроза

безопасности третьих лиц, находящихся на земле, либо, согласно предписаниям компетентного органа по месту осуществления такой деятельности, любая специализированная коммерческая деятельность с использованием воздушных судов, которая в силу своей специфики и местных условий ее осуществления представляет повышенный риск, в частности для третьих лиц, находящихся на земле;

полет с летно-техническими характеристиками класса 1 (operation in performance class 1) – полет, при котором, в случае неисправности критического двигателя, вертолет может выполнить посадку в пределах располагаемой дистанции для прерванного взлета или продолжить полет в безопасных условиях к приемлемой зоне посадки, в зависимости от момента возникновения неисправности;

воздушное такси (air taxi operation) – в целях ограничения времени полета и времени дежурства – незапланированная коммерческая воздушная перевозка, выполняемая по запросу самолетом с максимальной эксплуатационной конфигурацией пассажирских мест (maximum operational passenger seating configuration, в дальнейшем – *MOPSC*) не более 19 мест;

специализированная деятельность (specialised operation) – любая деятельность, отличная от коммерческой воздушной перевозки, в ходе которой воздушное судно используется для выполнения специализированных видов деятельности в таких областях, как сельское хозяйство, строительство, фотосъемка, надзор, наблюдение и патрулирование, авиационная реклама, полеты для проверки технического обслуживания;

операции в рамках инновационной воздушной мобильности (IAM) – любые операции с участием воздушных судов с возможностью VTOL над оживленными и неоживленными зонами;

навигация, основанная на характеристиках (Performance Based Navigation, в дальнейшем – *PBN)* – региональная навигация, основанная на требованиях к летно-техническим характеристикам воздушных судов, которые эксплуатируются на маршруте с обслуживанием воздушного движения (*Air Traffic Services*, в дальнейшем – *ATS*), на процедуре инструментального захода на посадку или в обозначенном воздушном пространстве;

планер (sailplane) – воздушное судно тяжелее воздуха, поддерживаемое в полете за счет динамической реакции воздуха на фиксированные несущие поверхности, и свободный полет которого не зависит от двигателя;

ознакомительный полет (introductory flight) – любой полет, выполняемый за вознаграждение или взамен на другие услуги, который представляет собой кратковременный авиационный тур с целью привлечения новых стажеров или новых членов, выполняемый одобренной организацией по подготовке (*Approved Training Organization*, в дальнейшем – *ATO*) в соответствии с Положением об установлении технических требований и административных процедур в отношении летного персонала гражданской авиации, утвержденным Постановлением Правительства № 204/2020, либо организацией, созданной для продвижения воздушных видов спорта

или развлекательной авиации;

спортивный полет (competition flight) – любое летное мероприятие, в ходе которого воздушное судно используется в воздушных состязаниях или соревнованиях, а также для подготовки к воздушным состязаниям или соревнованиям и выполнения полетов к месту проведения состязаний или соревнований и обратно;

полет VEMS – полет, выполняемый воздушным судном VCA на основании одобрения VEMS, при котором важна немедленная и быстрая перевозка и целью которого является: (a) содействие оказанию скорой медицинской помощи путем перевозки одной или нескольких из следующих категорий: (i) медицинского персонала; (ii) медицинских грузов (оборудования, крови, органов, лекарственных средств); (iii) больных или раненых и других непосредственно задействованных лиц; либо (b) выполнение любых полетов, связанных с лицами, которые подвергаются неизбежному или ожидаемому риску для здоровья, вызванному окружающей средой, если таких лиц необходимо спасти или обеспечить их снабжение либо если людей, животных или оборудование необходимо перевезти к месту выполнения полетов VEMS или обратно.

Глава II

КОМПЕТЕНЦИИ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ НАДЗОРА

И ПЕРРОННЫХ ИНСПЕКЦИЙ

7. Орган гражданской авиации (в дальнейшем – *ОГА*) является компетентным органом в вопросах сертификации/авторизации и надзора за лицами и организациями, подпадающими под действие Авиационного кодекса и норм по его применению.

Система администрирования и менеджмента ОГА должна соответствовать требованиям, установленным в приложении № 2.

8. ОГА располагает необходимым потенциалом для обеспечения надзора за всеми лицами и организациями, которых касается введенная ОГА программа надзора, а также достаточными ресурсами для выполнения требований Положения.

9. ОГА обеспечивает невыполнение своим персоналом деятельности по надзору при наличии доказательств, что это может прямо или косвенно привести к конфликту интересов, особенно когда речь идет о семейном или финансовом интересе.

10. Персонал, авторизованный ОГА выполнять задачи по сертификации, авторизации и/или надзору, уполномочен выполнять следующие задачи:

1) рассматривать записи, данные, процедуры и любые другие документы, имеющие значение для выполнения задачи по сертификации, авторизации и/или надзору;

2) снимать копии или делать выписки из таких записей, данных, процедур и других документов;

3) требовать устного разъяснения на месте;

4) пользоваться доступом в помещения, на рабочие базы или к соответствующим транспортным средствам;

5) проводить аудиторские проверки, расследования, оценки, инспекции, в том числе перронные инспекции и внезапные инспекции;

6) принимать меры или распоряжаться о принятии исполнительных мер, исходя из каждого конкретного случая.

11. Задачи, предусмотренные в пункте 10, выполняются в соответствии с применимой нормативной базой.

12. Перронные инспекции в случае воздушных судов эксплуатантов, находящихся под регулирующим надзором другого государства, проводятся в соответствии с Техническими требованиями, связанными с воздушными перевозками, подчасть RAMP (CT-OPS, подчасть RAMP), утвержденными ОГА в соответствии с положениями подпункта b) пункта 1) части (3) статьи 7 Авиационного кодекса.

13. Тесты на наличие алкоголя у членов летных и кабинных экипажей проводятся как в случае национальных эксплуатантов, так и в случае эксплуатантов, находящихся под регулирующим надзором другого государства. Эти тесты проводятся перронными инспекторами в рамках программы перронных инспекций, предусмотренной в CT-OPS, подчасть RAMP.

14. Результаты тестов на наличие алкоголя вносятся в централизованную базу данных в соответствии с частью (b) ARO.RAMP.145 из CT-OPS, подчасть RAMP.

Глава III

ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

15. Эксплуатанты эксплуатируют самолет или вертолет в целях осуществления коммерческих воздушных перевозок (в дальнейшем – *CAT*) согласно требованиям приложений № 3 и 4.

16. Эксплуатанты, участвующие в перевозках CAT с точкой вылета и точкой прибытия на том же аэродроме или в том же месте деятельности, выполняемых самолетами с летно-техническими характеристиками класса B или несложными вертолетами, должны соблюдать требования приложений № 3 и 4.

16[1]. Эксплуатанты эксплуатируют VCA только при выполнении полетов в рамках инновационной воздушной мобильности (IAM), как предусмотрено в приложениях № 3 и 9.

17. Эксплуатанты соблюдают соответствующие требования приложения № 5 при эксплуатации:

1) самолетов и вертолетов, используемых для:

a) перевозок с использованием PBN;

b) перевозок в соответствии с требованиями к минимальным навигационным характеристикам (*Minimum Navigation Performance Specifications*, в дальнейшем – *MNPS*);

c) перевозок в воздушном пространстве с минимальным вертикальным эшелонированием (*Reduced Vertical Separation Minima*, в дальнейшем – *RVSM*);

d) полетов в условиях плохой видимости (*Low Visibility Operations*, в дальнейшем – *LVO*);

e) полетов в условиях плохой видимости (LVO) или полетов с эксплуатационными кредитами;

2) самолетов и вертолетов, используемых для перевозки опасных грузов (*Dangerous Goods*, в дальнейшем – *DG*);

3) двухмоторных самолетов, используемых для полетов увеличенной дальности (*Extended Range Operations*, в дальнейшем – *ETOPS*) в ходе коммерческих воздушных перевозок;

4) вертолетов, используемых для коммерческих воздушных перевозок с помощью систем визуализации ночного видения (*Night Vision Imaging System*, в дальнейшем – *NVIS*);

5) вертолетов, используемых для перевозок подвесных грузов (*Helicopter Hoist Operations*, в дальнейшем – *HHO*) в ходе коммерческих воздушных перевозок;

6) вертолетов, используемых для полетов службы скорой медицинской помощи (*Helicopter Emergency Medical Service*, в дальнейшем – *HEMS*) в ходе коммерческих воздушных перевозок; и

7) вертолетов, используемых для полетов над открытым морем (*Helicopter Offshore Operations*, в дальнейшем – *HOFO*) ;

8) VCA, используемых для перевозки опасных грузов и для VEMS.

18. Эксплуатанты вертолетов и сложных моторных самолетов, участвующих в некоммерческих перевозках, должны заявить о наличии у них достаточного потенциала и необходимых средств для выполнения своих обязанностей, связанных с работой на воздушных судах и эксплуатацией воздушных судов в соответствии с требованиями, изложенными в приложениях № 3 и 6. В случае участия в специализированной некоммерческой деятельности эти эксплуатанты работают на воздушных судах в соответствии с положениями, изложенными в приложениях № 3 и 8.

19. Эксплуатанты самолетов и вертолетов, кроме сложных моторных, участвующих в некоммерческой деятельности, в том числе в специализированной некоммерческой деятельности, эксплуатируют воздушные суда в соответствии с требованиями приложения № 7.

19[1]. Эксплуатанты автожиров, осуществляющие некоммерческие полеты по

правилам визуальных полетов, должны эксплуатировать воздушное судно в соответствии с положениями приложения № 7.

20. При проведении мероприятий по практической летной подготовке в сторону, со стороны или на территории Республики Молдова организации по подготовке с основным местом деятельности в Республике Молдова, указанные в главе XII Положения об установлении технических требований и административных процедур в отношении летного персонала гражданской авиации, эксплуатируют:

1) сложные моторные вертолеты и самолеты в соответствии с требованиями приложения № 6;

2) другие самолеты и винтокрылые летательные аппараты в соответствии с требованиями приложения № 7;

3) VCA в соответствии с требованиями, установленными в приложении № 9.

20[1]. В случаях, предусмотренных в пункте 20, организации по подготовке соблюдают требования, предусмотренные в приложении № 7 (часть ORA) к Положению об установлении технических требований и административных процедур в отношении летного персонала гражданской авиации, утвержденному Постановлением Правительства № 204/2020, вместо требований приложения № 3 к настоящему Положению. Подготовка для VCA осуществляется исключительно одобренными организациями по подготовке.

21. Эксплуатанты используют самолет или вертолет в целях осуществления специализированной коммерческой деятельности только в соответствии с требованиями приложений № 3 и 8.

22. Полеты, выполняемые непосредственно перед, во время или сразу же после осуществления специализированной операции и непосредственно связанные с этой операцией, выполняются в соответствии с пунктами 18, 19 и 21, исходя из каждого конкретного случая. Кроме членов экипажа, на борту перевозятся только лица, непосредственно участвующие в задании.

Глава IV

ОТСТУПЛЕНИЯ

23. В соответствии с положениями Авиационного кодекса ОГА может разрешать отступления от применимой нормативной базы.

24. В порядке отступления от пункта 15 при использовании для перевозок CAT воздушных судов, указанных в пункте 5, ОГА оценивает, насколько предусмотренное изменение или использование отклоняется от установленных условий.

25. В порядке отступления от пункта 15 осуществляются:

1) полеты, связанные с вводом в действие или изменением некоторых видов самолетов или винтокрылые летательные аппараты, выполняемые проектировочными

или производственными организациями в сфере своих привилегий;

2) полеты, в ходе которых не перевозятся пассажиры или грузы, когда самолет или винтокрылый летательный аппарат перевозится для обновления, ремонта, проведения технических проверок, инспекций, для поставки, экспорта или в аналогичных целях, при условии, что воздушное судно не было внесено в сертификат эксплуатанта, разрешение на специализированную коммерческую деятельность или в декларацию;

3) полеты, которые выполняются на основании условий относительно разрешения на полет, указанного в главе P приложения № 1 к Положению об установлении требований и административных процедур сертификации летной годности и экологической сертификации воздушных судов и связанных с ними изделий, запасных частей и приборов, а также о сертификации проектных и производственных организаций, утвержденного Постановлением Правительства № 468/2019 (в дальнейшем – *Положение об установлении требований и административных процедур сертификации летной годности и экологической сертификации воздушных судов и связанных с ними изделий, запасных частей и приборов, а также о сертификации проектных и производственных организаций*).

26. Без ущерба для положений главы III, ОГА может вводить специфический подход и дополнительные требования в отношении эксплуатационных процедур, оборудования, квалификации и подготовки экипажа в случае выполнения вертолетами перевозок САТ над открытым морем. Эти требования должны быть не менее ограничительными, чем требования, указанные в приложениях № 3 и 4.

27. В порядке отступления от пунктов 15 и 21 следующие полеты на самолетах и вертолетах, кроме сложных моторных самолетов и вертолетов, могут выполняться в соответствии с приложением № 7, и требуют представления в адрес ОГА декларации и копии договора (договоров) страхования и страхового сертификата/полиса (страховых сертификатов/полисов) гражданской ответственности перед пассажирами, за багаж и груз, гражданской ответственности перед третьими лицами, а также относительно соблюдения налогового законодательства:

1) полеты, затраты на которые распределяются между частными лицами, при условии, что все лица, находящиеся в воздушном судне, включая пилота, несут долю прямых затрат и что количество лиц, разделяющих прямые затраты, составляет не более шести;

2) спортивные полеты или показательные полеты, при условии, что вознаграждение или любое возмещение, предоставляемое за такие полеты, ограничивается возвратом прямых затрат и взносом, соразмерным годовым затратам;

3) ознакомительные полеты, прыжки с парашютом, буксирование планеров или акробатические полеты, выполняемые либо организацией по подготовке с основным местом деятельности в Республике Молдова и утвержденной в соответствии с предписаниями главы XII Положения об установлении технических требований и административных процедур в отношении летного персонала гражданской авиации,

либо организацией, созданной для продвижения воздушных видов спорта или развлекательной авиации при условии, что воздушное судно эксплуатируется соответствующей организацией на основании права собственности или договора аренды воздушного судна без экипажа, что полет не приносит прибыль, распределяемую за пределами организации, а также при условии, что при любом участии лиц, которые не являются членами данной организации, такие полеты представляют собой лишь второстепенную деятельность организации.

28. Существующие полеты, выполняемые вертолетами в сторону/со стороны зоны общественного значения, могут осуществляться в порядке отступления от CAT.POL.H.225 приложения № 4, если размеры PIS, препятствия в пределах периметра или вертолет не позволяют соблюдать требования к эксплуатации с летно-техническими характеристиками
класса 1. Подобные виды полетов выполняются в условиях, установленных ОГА.

29. В порядке отступления от первой части пункта 18 эксплуатанты сложных моторных воздушных судов с максимальной сертифицированной взлетной массой (*Maximum Certificated Take-off Mass*, в дальнейшем –*МСТОМ*) не более 5700 кг, оснащенных турбовинтовыми двигателями, участвующих в некоммерческих перевозках, эксплуатируют соответствующие воздушные суда в соответствии с приложением № 7.

30. В порядке отступления от подпункта 1) пункта 20 организации по подготовке, которые организуют подготовительные курсы для полетов на сложных моторных воздушных судах с МСТОМ не более 5700 кг, оснащенных турбовинтовыми двигателями, эксплуатируют соответствующие воздушные суда в соответствии с приложением № 7.

Глава V

ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТНОГО ВРЕМЕНИ

И ЕГО КОНТРОЛЬ

31. К воздушным перевозкам САТ применяются требования подчасти FTL приложения № 3.

32. В порядке отступления от пункта 31 при выполнении полетов воздушного такси, полетов службы срочной медицинской помощи и при однопилотных перевозках САТ, выполняемых самолетами, соблюдаются технические требования, утвержденные ОГА.

33. В порядке отступления от пункта 31 при перевозках САТ, выполняемых вертолетами, и перевозках САТ, выполняемых планерами, соблюдаются технические требования, утвержденные ОГА.

34. Некоммерческая деятельность, в том числе специализированная некоммерческая деятельность, выполняемая сложными моторными самолетами и вертолетами, а также специализированная коммерческая деятельность, выполняемая

самолетами, вертолетами и планерами, в части ограничений полетного времени соответствует техническим требованиям, утвержденным ОГА.

34[1]. В части ограничений полетного времени эксплуатант IAM соблюдает требования, предусмотренные законодательством.

35. ОГА проводит постоянный анализ эффективности положений, касающихся ограничения времени полета и дежурства, и требований к времени отдыха, предусмотренных в приложениях № 2 и 3.

Этот анализ предполагает наличие научной экспертизы и основывается на эксплуатационных данных, собираемых в течение длительного времени при поддержке национальных перевозчиков, начиная с даты введения в действие Положения.

При выполнении указанного анализа учитываются факторы, которые могут повлиять на работоспособность летного состава, а именно:

1) рабочее полетное время более 13 часов в наиболее благоприятное время суток;

2) рабочее полетное время более 10 часов в наименее благоприятное время суток;

3) рабочее полетное время более 11 часов, осуществляемое членами экипажа в условиях, требующих акклиматизации;

4) выполнение полетов с повышенным количеством секторов (более шести);

5) постоянные дежурства, такие как нахождение в резерве или нахождение в резерве с последующим вылетом; а также

6) полеты не по расписанию.

Глава VI

ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО

И КАБИННОГО ЭКИПАЖЕЙ

36. Эксплуатанты должны обеспечивать прохождение членами экипажей бесплатного медицинского осмотра до их приема на работу, а затем – через регулярные промежутки времени.

37. Член экипажа, имеющий проблемы со здоровьем, признанные вызванными посменной работой, переводится эксплуатантом, по возможности, на дневную подвижную или неподвижную работу, к которой он годен.

38. На бесплатное медицинское обследование, указанное в пункте 36, распространяется обязательство соблюдения врачебной тайны. Медицинский осмотр проводится в рамках системы авиационной медицины, созданной в соответствии с

национальными и международными актами в области гражданской авиации.

39. Эксплуатанты должны обеспечивать членам экипажей охрану здоровья и гарантию безопасности, адаптированные к специфике выполняемой работы. Соответствующие услуги и средства защиты и профилактики, направленные на обеспечение безопасности труда и охраны здоровья членов экипажа, должны быть доступны в любое время.

40. Эксплуатанты, которые намерены организовать деятельность в определенном темпе, должны учитывать общий принцип адаптации деятельности к потребностям работника согласно части (3) статьи 10 Закона № 186/2008 об охране здоровья и безопасности труда.

Глава VII

ПЕРЕЧНИ МИНИМАЛЬНОГО СОСТАВА ОБОРУДОВАНИЯ

41. Перечни минимального состава оборудования (*Minimum Equipment List*, в дальнейшем – *MEL*), утвержденные ОГА до момента введения в действие Положения, считаются утвержденными в соответствии с Положением и могут в дальнейшем использоваться эксплуатантом.

42. После вступления в силу Положения любое изменение MEL, как указано в пункте 41, для которых введен главный перечень минимального состава оборудования (*Master Minimum Equipment List*, дальнейшем – *MMEL*) как часть данных об эксплуатационном соответствии, предусмотренном в Положении об установлении требований и административных процедур сертификации летной годности и экологической сертификации воздушных судов и связанных с ними изделий, запасных частей и приборов, а также о сертификации проектных и производственных организаций, осуществляется в соответствии с ORO.MLR.105.

43. Любое изменение MEL, как указано в пункте 41, для которого не был введен MMEL как часть данных об эксплуатационном соответствии, применяется в дальнейшем в соответствии с MMEL, одобренным ОГА, или, в зависимости от обстоятельств, государством регистрации.

Глава VIII

ТРЕБОВАНИЯ К ПОДГОТОВКЕ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО

И КАБИННОГО ЭКИПАЖЕЙ И ТРЕБОВАНИЯ

К ЛЕТНОМУ ЭКИПАЖУ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО ПРОВЕРКЕ

ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

44. Эксплуатанты должны обеспечивать, чтобы члены летного и кабинного экипажей, которые уже участвуют в эксплуатации и прошли, в соответствии с подчастями FC и CC приложения № 3, подготовительные курсы, которые не включали в

себя обязательные элементы, предусмотренные соответствующими данными об эксплуатационном соответствии, проходили подготовительные курсы, включающие в себя соответствующие обязательные элементы.

45. Пилот, работавший до 28 сентября 2019 года в качестве пилота-командира, участвующего в полетах по проверке технического обслуживания, которые, согласно определению SPO.SPEC.MCF.100 приложения № 8, классифицируются как полеты по проверке технического обслуживания уровня A, кредитуется в целях соблюдения SPO.SPEC.MCF.115 пункта 1 части (a) приложения № 8. В этом случае эксплуатант должен обеспечить информирование пилота-командира о любых выявленных различиях между эксплуатационной практикой, установленной до 28 сентября 2019 года, и об обязанностях, предусмотренных в разделе 5 подчасти E приложения № 8 (Часть SPO), в том числе о различиях, вытекающих из сопутствующих процедур, установленных эксплуатантом.

приложение № 1

[Приложение №1 изменено ПП558 от 17.10.26, МО520-523/22.10.26 ст.577; в силу с 01.01.29]

приложение № 2

приложение № 3

[Приложение №3 изменено ПП558 от 17.10.26, МО520-523/22.10.26 ст.577; в силу с 01.01.29]

приложение № 4

[Приложение №4 изменено ПП558 от 17.10.26, МО520-523/22.10.26 ст.577; в силу с 01.01.29]

приложение № 5

приложение № 6

приложение № 7

приложение № 8

приложение № 9

дополнение № 1

дополнение № 2

дополнение № 3

дополнение № 4

дополнение № 5

дополнение № 6