Республика Молдова

ПАРЛАМЕНТ

КОДЕКС № CA301/2017
от 21.12.2017

Авиационный кодекс Республики Молдова

Опубликован : 23.03.2018 в MONITORUL OFICIAL № 95-104 статья № 189 Data intrării în vigoare

ИЗМЕНЕН

ЗП47 от 14.03.24, МО111/22.03.24 ст.171; в силу с 01.04.24

Парламент принимает настоящий кодекс.

Настоящий кодекс перелагает Регламент (ЕС) № 216/2008 Европейского Парламента и Совета от 20 февраля 2008 года об общих правилах в сфере гражданской авиации и учреждении Европейского агентства по авиационной безопасности, а также об отмене Директивы 91/670/ЕЭС Совета, Регламента (ЕС) № 1592/2002 и Директивы 2004/36/ЕС, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 79 от 19 марта 2008 года.

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Сфера применения

(1) Положения настоящего кодекса применяются к деятельности гражданской авиации, включая связанную с нею деятельность, а также к физическим и юридическим лицам, осуществляющим эту деятельность в воздушном пространстве и на территории Республики Молдова, следующим образом:

a) к проектированию, производству, техническому обслуживанию и эксплуатации авиационных изделий, запасных частей и приборов, а также к персоналу и организациям, вовлеченным в проектирование, производство и техническое обслуживание соответствующих изделий, запасных частей и приборов;

b) к персоналу и организациям, вовлеченным в эксплуатацию воздушных судов;

c) к проектированию, техническому обслуживанию и эксплуатации аэродромов/аэропортов/вертодромов, а также к персоналу и организациям, вовлеченным в эти виды деятельности, и к охране прилегающей к аэродрому территории без ущерба при этом для законодательства об окружающей среде и

благоустройстве территории;

d) к проектированию, производству и техническому обслуживанию оборудования аэродромов/аэропортов/вертодромов, а также к персоналу и организациям, вовлеченным в эти виды деятельности;

e) к проектированию, производству и техническому обслуживанию систем и компонентов организации воздушного движения (ATM) и аэронавигационного обслуживания (ANS), а также к персоналу и организациям, вовлеченным в эти виды деятельности;

f) к организации воздушного движения и аэронавигационному обслуживанию, а также к персоналу и организациям, вовлеченным в эти виды деятельности;

g) к наземному обслуживанию, необходимому для прибытия воздушных судов на аэродром/в аэропорт/на вертодром и их отправления с аэродрома/из аэропорта/с вертодрома, обслуживанию воздушных перевозок, а также к персоналу и организациям, вовлеченным в эти виды деятельности;

h) к услугам, предоставляемым в зонах ограниченного доступа аэропортов, а также к персоналу и организациям, вовлеченным в эти виды деятельности;

i) к подготовке и медицинскому освидетельствованию авиационного персонала, а также к персоналу и организациям, вовлеченным в эти виды деятельности;

j) к видам деятельности, не относящимся к деятельности гражданской авиации, включая связанную с нею деятельность, в результате которых в воздушное пространство попадают различные материальные объекты, способные представить угрозу для безопасности полетов воздушных судов или иным образом поставить под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность.

(2) Настоящий кодекс применяется к воздушным судам, включая изделия, запасные части и приборы, установленные на воздушных судах, которые:

a) спроектированы или произведены организацией, в отношении которой административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает контроль безопасности;

b) зарегистрированы в Республике Молдове, кроме случаев, когда регулятивный надзор за безопасностью делегирован другому государству, и не эксплуатируются эксплуатантом Республики Молдова;

c) зарегистрированы в другом государстве и эксплуатируются эксплуатантом, надзор за действиями которого осуществляется административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

d) зарегистрированы в другом государстве или зарегистрированы в Республике Молдова в случае, когда регулятивный надзор за безопасностью делегирован другому государству, и эксплуатируются эксплуатантом другого государства в направлении, в

пределах или за пределами Республики Молдова;

e) арендованы в порядке, установленном правилами гражданской авиации, утвержденными центральным отраслевым органом в области гражданской авиации.

(3) Настоящий кодекс не затрагивает права других стран, закрепленные в международных договорах, в частности в ратифицированной Постановлением Парламента № 97/1994 Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года (далее – Чикагская конвенция).

(4) Настоящий кодекс не применяется к:

a) изделиям, запасным частям, приборам, персоналу и организациям, задействованным в военной, таможенной, полицейской деятельности или службе либо иной подобной деятельности или службе;

b) аэродромам или их частям, а также оборудованию, персоналу и организациям, которые контролируются и управляются силами национальной системы обороны;

c) организации воздушного движения и аэронавигационному обслуживанию, включая системы и компоненты, персонал и организации, которые предоставлены силами национальной системы обороны или к которым силы национальной системы обороны открыли доступ.

(5) Если международным договором, стороной которого является Республика Молдова, установлены иные нормы, чем те, которые предусмотрены настоящим кодексом, применяются нормы международного договора.

Статья 2. Цели

(1) Целью настоящего кодекса является установление и поддержание высокого уровня безопасности гражданской авиации в Республике Молдова.

(2) В сферах, подпадающих под действие настоящего кодекса, учитываются также следующие цели:

a) обеспечение высокого уровня охраны окружающей среды;

b) способствование свободному перемещению товаров, людей и услуг, а также обеспечение свободного доступа к рынку услуг в области гражданской авиации;

c) выполнение обязательств, вытекающих из Чикагской конвенции, других международных договоров в этой области, стороной которых является Республика Молдова, путем обеспечения представления этих положений в настоящем кодексе и в нормах по его применению;

d) обеспечение надлежащего сотрудничества с другими государствами и с международными организациями.

(3) Способом достижения целей, указанных в частях (1) и (2), являются:

a) разработка, принятие и применение всех необходимых актов;

b) признание без дополнительных требований сертификатов, лицензий, утверждений или других документов на изделия, персонал или организации, выданных Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA), авиационными властями других государств–членов Европейского Союза или другими международными организациями в сфере гражданской авиации, если это предусмотрено международными договорами;

c) обеспечение функциональной независимости административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

Статья 3. Суверенитет над воздушным пространством

Настоящий кодекс применяется без ущерба для полного и исключительного суверенитета над национальным воздушным пространством, а также для специальных правил обороны, общественного порядка и национальной безопасности.

Статья 4. Национальное воздушное пространство

(1) Национальное воздушное пространство представляет собой столб воздуха, который простирается над суверенной территорией Республики Молдова до нижней границы внеатмосферного пространства.

(2) В национальном воздушном пространстве могут осуществляться:

a) общее воздушное движение;

b) оперативное воздушное движение;

c) гражданские или военные действия, связанные с использованием воздушного пространства.

(3) Национальное воздушное пространство включает в себя:

a) пространство воздушного движения, являющееся частью национального воздушного пространства, где разрешается авиационная деятельность, а также участки, предназначенные для взлета и посадки, независимо от их принадлежности и характера полета;

b) зарезервированные зоны, являющиеся частью национального воздушного пространства, предназначенные для деятельности военной авиации, для учебной авиационной деятельности, спортивной авиации, испытаний и сертификации воздушных судов, утилитарной и иной подобной деятельности, а также для других видов деятельности, установленных специальными правилами;

c) регламентированные зоны, состоящие из опасных зон, зон ограничения полетов или запретных зон, а также условные воздушные пути и зоны общей деятельности по периметру государственной границы.

(4) Классификация национального воздушного пространства с точки зрения обеспечения обслуживания воздушного движения определяется в соответствии со стандартами, разработанными международными организациями гражданской авиации, членом которых является Республика Молдова.

(5) В мирное время административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации совместно с центральным отраслевым органом в области обороны организует национальное воздушное пространство и устанавливает принципы и правила его использования соответственно в гражданской или военной авиационной деятельности.

(6) Требования и процедура выдачи разрешений на выполнение полетов в национальном воздушном пространстве утверждаются Правительством.

(7) По причинам, угрожающим обороноспособности, общественному порядку и национальной безопасности, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации или центральный отраслевой орган в области обороны может в соответствии со своими полномочиями ограничить или временно запретить общее воздушное движение в определенной части или во всем национальном воздушном пространстве.

(8) На основе применимых специальных правил национальное воздушное пространство может быть интегрировано с точки зрения предоставления аэронавигационного обслуживания в один или более функциональных блоков воздушного пространства, установленных договорами, заключенными Республикой Молдова с другими государствами.

(9) Порядок действий против воздушных судов, незаконно использующих национальное воздушное пространство, определяется Законом о контроле воздушного пространства № 143/2012.

(10) Государственные воздушные суда, выполняющие полеты в части воздушного пространства, контролируемой гражданскими службами воздушного движения, должны соблюдать правила общего воздушного движения. Правительство утверждает правила для государственных воздушных судов, обеспечивающие безопасность полетов гражданских воздушных судов.

(11) Любая деятельность, не относящаяся к деятельности гражданской авиации, в результате которой в воздушное пространство попадают различные материальные объекты, способные представить угрозу для безопасности полетов воздушных судов, может выполняться только при условии предварительного согласования с административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(12) Запрещается запуск в воздушное пространство объектов в зонах воздушных сервитутов или использование осветительных приборов, направленных в сторону воздушного судна, пилотской кабины на любом этапе полета, а также другие подобные действия, представляющие угрозу для безопасности полетов.

Статья 5. Понятия

В настоящем кодексе применяются следующие понятия:

авиационное происшествие – событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту, покинули воздушное судно, и в ходе которого:

a) какое-либо лицо получает серьезное телесное повреждение или телесное повреждение со смертельным исходом в результате:

– нахождения на борту воздушного судна;

– непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна;

– прямого воздействия струи газов реактивного двигателя,

за исключением случаев, когда телесные повреждения получены вследствие естественных причин, нанесены самому себе либо нанесены другими лицами или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся в зонах, недоступных для пассажиров и членов экипажа;

b) воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

– нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна; и

– требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента,

за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только сам двигатель, капот или вспомогательные агрегаты либо повреждение сводится к воздушным винтам, законцовкам крыла, антеннам, пневматике, тормозным устройствам, обтекателям, небольшим вмятинам или пробоинам в обшивке воздушного судна;

c) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в месте, где доступ к нему невозможен;

гражданская авиационная деятельность, именуемая также деятельность гражданской авиации – все виды деятельности, связанные с проектированием, производством, сертификацией, ремонтом, техническим обслуживанием и эксплуатацией гражданских воздушных судов, аэродромов и других объектов инфраструктуры гражданской авиации, аэронавигационным обслуживанием, подготовкой гражданского авиационного персонала, а также деятельность, связанная с гражданской авиацией;

деятельность, связанная с гражданской авиацией, – совокупность услуг,

которые непосредственно влияют на обеспечение осуществления деятельности гражданской авиации;

аэродром – определенная зона (включая здания, сооружения и оборудование) на суше, водной поверхности или стационарном или плавучем морском сооружении, предназначенная полностью или частично для прибытия, отправления и передвижения по этой поверхности воздушных судов;

воздушное судно – любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности;

государственное воздушное судно – воздушное судно, используемое в военной, таможенной или полицейской службе;

беспилотный летательный аппарат – воздушное судно, управляемое либо автоматически с борта воздушного судна, либо дистанционно с пункта управления на земле или с другого воздушного судна, пилотируемого экипажем;

аэропорт – комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал и другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок;

международный аэропорт – любой аэропорт на территории Республики Молдова, который определен Правительством для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляются пограничные, таможенные, связанные со здоровьем населения, фитосанитарные, ветеринарные формальности, а также любые иные подобные процедуры;

авиационный агент – любое, кроме авиационного персонала, физическое или юридическое лицо, сертифицированное для осуществления деятельности в области гражданской авиации;

административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации – Орган гражданской авиации Республики Молдова;

разрешение эксплуатанта – документ, подтверждающий право эксплуатанта осуществлять специализированную коммерческую деятельность (авиационные работы);

блок воздушного пространства – воздушное пространство определенных в пространстве и времени размеров, в пределах которого предоставляется аэронавигационное обслуживание;

функциональный блок воздушного пространства – основанный на эксплуатационных требованиях и установленный вне зависимости от государственных границ блок воздушного пространства, в пределах которого обеспечение аэронавигационного обслуживания и связанные с ним функции основаны на показателях и оптимизированы с целью укрепления в каждом функциональном блоке

воздушного пространства взаимодействия между поставщиками аэронавигационного обслуживания и, в случае необходимости, комплексным поставщиком;

шумовое картографирование – представление данных по определенной зоне о существующей или прогнозируемой шумовой обстановке в зависимости от уровня шума, которое показывает превышение действующих предельных значений, количество страдающих от этого людей в определенной зоне или количество жилищ, подвергающихся воздействию определенных значений уровня шума;

технические требования – нормативно-технический акт, содержащий положения, требования или стандарты, относящиеся к определенной области или отдельному ее элементу, утвержденный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

сертификация – любая форма признания того, что изделие, запасная часть или прибор, организация или лицо соответствует применимым требованиям, в том числе положениям настоящего кодекса и нормам по его применению, а также выдача соответствующего сертификата, подтверждающего такое соответствие;

сертификат – любое утверждение, признание, разрешение, допуск, квалификационная отметка, аттестат или иной документ, выданный в результате сертификации;

сертификат летной годности – документ, удостоверяющий после инспекции, ревизии, ремонта, модификации или монтажа, что воздушное судно или его компоненты отвечают действующим нормам летной годности;

сертификат эксплуатанта – документ, подтверждающий право эксплуатанта выполнять коммерческие воздушные перевозки;

контроль – совокупность действий по проверке выполнения авиационным агентом положений действующих нормативных актов, которые осуществляются полномочными представителями административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации посредством посещения авиационного агента или приглашения его представителей в административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

координатор – физическое или юридическое лицо, ответственное за выделение слотов и контроль за их использованием в координируемом аэропорту в соответствии с условиями и порядком выделения слотов, утвержденными Правительством;

директива летной годности – обязательное письменное требование, изданное или валидированное административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации для эксплуатантов воздушных судов определенной модели/типа, в котором сообщается о наличии условий, препятствующих поддержанию летной годности воздушного судна, его двигателя, систем, компонентов или иного авиационного оборудования и подлежащих устранению под угрозой потери летной годности;

директива летной безопасности – нормативный акт, изданный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации для авиационных агентов с целью предотвращения и/или незамедлительного устранения неприемлемого, неизбежного и прямого риска для безопасности полетов или в целях транспонирования применимых норм безопасности;

эксплуатационная директива – нормативный акт, изданный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации для авиационных агентов, посредством которого осуществляется внедрение правил гражданской авиации и эксплуатационных стандартов или применение норм, связанных с летной эксплуатацией или иной эксплуатационной деятельностью, и/или которым запрещаются, ограничиваются определенные виды полетов или устанавливаются определенные условия, необходимые для обеспечения безопасности полетов;

аэродромное оборудование – любое оборудование, аппараты, вспомогательная аппаратура, программное обеспечение или агрегаты, используемые или предназначенные для использования в целях эксплуатации воздушного судна на аэродроме;

экспертиза – рассмотрение и анализ документов, осуществляемые административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации для определения соответствия применимым формальным и содержательным требованиям;

вертодром – аэродром или определенный участок поверхности на сооружении, предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и передвижения вертолетов по этой поверхности;

инцидент – любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность его эксплуатации;

аэронавигационная информация – информация, касающаяся вопросов безопасности полетов или относящаяся к аэронавигационным, техническим, административным или юридическим вопросам;

авиационный инспектор – физическое лицо, имеющее определенную квалификацию, подтвержденную соответствующими документами, и уполномоченное административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации для проведения авиационных инспекций;

авиационная инспекция – действия по проверке физических и юридических лиц, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации, а также воздушных судов или их компонентов на предмет установления их соответствия национальным и международным требованиям и стандартам в данной области;

внезапная инспекция – инспекция, не предусмотренная годовым планом инспекций, осуществляемая с целью проверки соблюдения установленных

законодательством требований;

перронная инспекция – инспектирование воздушного судна, квалификации летного и кабинного экипажей и полетных документов с целью проверки соответствия применимым требованиям;

организация воздушного движения (ATM) – совокупность бортовых и наземных функций (обслуживание воздушного движения, организация воздушного пространства и организация потоков воздушного движения), необходимых для обеспечения безопасного и эффективного движения воздушных судов на всех этапах полета;

организация воздушного движения/аэронавигационное обслуживание – функции по организации воздушного движения, аэронавигационное обслуживание, как они определены в нормативных актах, и обслуживание, состоящее в получении, обработке данных, форматировании и передаче данных в общее воздушное движение для аэронавигации с целью обеспечения безопасности полетов;

максимальная взлетная масса (MTOM) – масса воздушного судна, указанная в сертификате летной годности или ином документе, содержащем соответствующие данные;

инструктивные материалы – изданные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации материалы необязательного характера, которые помогают проиллюстрировать значение требования или спецификации и используются в целях толкования настоящего кодекса, норм по его применению и приемлемых методов установления соответствия;

груз – любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты, бортприпасов и сопровождаемого или неправильно засланного багажа;

приемлемые методы установления соответствия – рекомендации, изданные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в целях иллюстрации сути соответствия правовым или нормативным положениям, правилам гражданской авиации, сертификационным требованиям. После их внедрения авиационными агентами административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации предоставляет презумпцию соответствия;

коммерческая эксплуатация – любая эксплуатация воздушного судна за вознаграждение или взамен иных ценностей, которая доступна населению либо, если недоступна населению, которая осуществляется на основании договора между эксплуатантом и клиентом, в котором последний не осуществляет никакого контроля над эксплуатантом;

эксплуатант – любое физическое или юридическое лицо, эксплуатирующее или предлагающее эксплуатировать одно или более воздушных судов или один или более аэродромов;

центральный отраслевой орган в области гражданской авиации – Министерство инфраструктуры и регионального развития;

авиационный персонал – летный состав и нелетный авиационный персонал;

запасные части и приборы – любые инструменты, оборудование, механизмы, части, аппараты, принадлежности, программное обеспечение или вспомогательные средства, включая приборы связи, которые используются или предназначены для использования в процессе эксплуатации или управления воздушным судном во время полета. Сюда включаются части корпуса воздушного судна, двигателя или воздушного винта, а также оборудование, используемое для управления воздушным судном с земли;

план полета – определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения;

акустическое планирование – контроль будущего воздействия шума посредством планируемых мер, таких как обустройство территории, инженерия систем управления воздушным движением, планирование движения, снижение шума с помощью мер по акустической изоляции шума и контроль источников шума;

перрон – определенная зона, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки/высадки пассажиров, погрузки/выгрузки почты и грузов, заправки топливом, стоянки или технического обслуживания;

авиационное инспекторское предписание – распоряжение индивидуального характера, изданное авиационным инспектором после проведения авиационной инспекции, в котором устанавливаются нарушения действующих требований и стандартов физическим или юридическим лицом, подвергнутым авиационной инспекции, а также сроки устранения выявленных нарушений;

привилегии – права или полномочия, предоставленные обладателю сертификата;

изделие – воздушное судно, двигатель или воздушный винт;

правила гражданской авиации – нормативно-технический акт, утвержденный центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в целях применения национальной нормативно-правовой базы и внедрения международных правил, в котором содержатся специальные нормы, стандарты, требования и процедуры и который подлежит исполнению физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность в области гражданской авиации;

авиационная безопасность – комплекс мер, а также людские и материальные ресурсы, предназначенные для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

наземное обслуживание – обслуживание, необходимое для прибытия воздушного судна на аэродром/в аэропорт/на вертодром и его отправления с аэродрома/из аэропорта/с вертодрома и/или обслуживания воздушных перевозок;

аэронавигационное обслуживание (ANS) – обслуживание воздушного движения, связь, навигация, наблюдение, метеорологическое обеспечение и обеспечение аэронавигационной информацией;

обслуживание воздушного движения (ATS) – полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения и диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание);

воздушное сообщение – любое регулярное или нерегулярное воздушное сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок пассажиров, почты или груза;

управление воздушным движением (ATC) – обслуживание, предоставляемое в целях:

a) предотвращения столкновений:

– между воздушными судами; и

– воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования; и

b) ускорения и регулирования воздушного движения;

воздушный сервитут – национальные и/или международные условия и ограничения в интересах безопасности полетов;

система управления безопасностью полетов – упорядоченный подход к обеспечению безопасности полетов, включающий необходимые организационные структуры, сферы ответственности, руководящие принципы и процедуры;

слот – фиксированное время прибытия или отправления, доступное или выделенное для движения воздушного судна в определенную дату в координируемом аэропорту;

национальное воздушное пространство – воздушное пространство над территорией Республики Молдова;

сертификационные требования – технические стандарты, утвержденные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в целях применения настоящего кодекса и подзаконных технических документов и используемые авиационным агентом в процессе сертификации;

постоянный надзор – совокупность действий, предпринимаемых административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации после выдачи сертификата, состоящих в непрерывном и периодическом анализе сведений, полученных в результате экспертиз, проверок или авиационных инспекций, для установления того, что в течение срока действия

сертификата условия, на которых выдан сертификат, выполняются авиационным агентом, а также в целях принятия любых необходимых мер безопасности;

взлетно-посадочная площадка для легких воздушных судов и сверхлегких летательных аппаратов – любая наземная (водная) поверхность или конструкция, выбранные эксплуатантом под свою ответственность для взлета и/или посадки по правилам визуальных полетов и в соответствии с полетными и техническими характеристиками воздушных судов, предусмотренных в приложении 2, и воздушных судов с максимальной взлетной массой 2000 кг или менее, не классифицируемых как сложное моторное воздушное судно;

воздушное движение – все воздушные суда, находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома;

общее воздушное движение – все полеты гражданских воздушных судов, а также все полеты государственных воздушных судов, выполняющиеся в соответствии с процедурами Международной организации гражданской авиации;

пользователи воздушного пространства – эксплуатанты воздушных судов, эксплуатируемых в рамках общего воздушного движения;

запретная зона – воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов запрещены;

зона ограничения полетов – воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями;

зона воздушного сервитута – зона, расположенная в непосредственной близи аэродрома и оборудования аэронавигационного обслуживания, подпадающая под воздушный сервитут.

Глава II

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Статья 6. Миссия, основные функции и основные полномочия центрального отраслевого органа в области гражданской авиации

(1) Миссия центрального отраслевого органа в области гражданской авиации заключается в разработке и продвижении государственной политики в области гражданской авиации.

(2) Основными функциями центрального отраслевого органа в области гражданской авиации являются разработка, обеспечение внедрения, мониторинг, оценивание и отчетность в отношении реализации государственной политики в целях

стабильного развития отрасли гражданской авиации при обеспечении безопасности полетов, авиационной безопасности и качества предоставляемых услуг.

(3) В целях выполнения своих миссии и основных функций центральный отраслевой орган в области гражданской авиации осуществляет следующие основные полномочия:

a) разрабатывает и представляет Правительству на утверждение программные документы, в которых намечены направления развития гражданской авиации, а также проекты законов и иных нормативных актов по их внедрению;

b) по предложению административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации представляет Правительству на утверждение политику безопасности полетов и Национальную программу по безопасности полетов, издает специальные правила по представлению донесений о событиях в гражданской авиации и их техническому расследованию, а также по проведению поисковых и аварийно-спасательных работ в отношении гражданских воздушных судов при авиационных происшествиях и инцидентах на территории Республики Молдова;

c) разрабатывает и представляет Правительству на утверждение проекты нормативных актов в области упрощения формальностей при воздушных перевозках, защиты потребителей, охраны окружающей среды и доступа к рынку авиационных услуг, а также издает нормативные акты по претворению их в жизнь;

d) в соответствии с Законом о международных договорах Республики Молдова № 595/1999 представляет Правительству на утверждение проекты международных договоров в области гражданской авиации;

e) представляет Республику Молдова в отношениях с международными организациями гражданской авиации и с аналогичными органами других государств в вопросах, связанных с разработкой и продвижением политики в области гражданской авиации и/или в области проведения поисковых и аварийно-спасательных работ и технического расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами;

f) принимает необходимые меры для обеспечения проведения поисковых и аварийно-спасательных работ и технического расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами на территории Республики Молдова, а также участвует в расследовании авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами, зарегистрированными в Республике Молдова, имевших место на территории других государств;

g) представляет Правительству на утверждение методологию расчета тарифов на аэропортовые и аэронавигационные услуги и размер этих тарифов;

h) принимает необходимые меры для защиты потребителей в области гражданской авиации;

i) представляет Правительству на утверждение положение об организации и

функционировании административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, его структуру и предельную численность.

(4) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации может делегировать часть своих функций или полномочий подведомственным административным органам, а также специализированным техническим органам.

(5) Для реализации полномочий, установленных настоящим кодексом, центральный отраслевой орган в области гражданской авиации располагает специализированным подразделением, укомплектованным персоналом соответствующей квалификации.

Статья 7. Миссия, основные функции и основные

полномочия административного органа

по внедрению и реализации политики

в области гражданской авиации

(1) Миссия административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации заключается во внедрении политики в области гражданской авиации и надзоре за соблюдением физическими и юридическими лицами нормативной базы в данной области в целях обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.

(2) Основными функциями административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации являются:

a) реализация государственной политики в области гражданской авиации;

b) обеспечение выполнения обязательств и осуществления прав Республики Молдова, вытекающих из положений международных договоров в соответствующей области, а также контроль за выполнением таковых, в частности, требований, стандартов и рекомендаций Международной организации гражданской авиации;

c) обеспечение применения нормативно-правовой базы посредством деятельности по сертификации, постоянному надзору и контролю в данной области.

(3) В целях выполнения своей миссии и основных функций административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет следующие основные полномочия:

1) в части нормативно-правового регулирования:

a) представляет центральному отраслевому органу в области гражданской авиации для продвижения и/или утверждения проекты законов и иных нормативных актов в области гражданской авиации;

b) утверждает в пределах своей компетенции технические требования и

сертификационные стандарты, сертификационные требования, иные нормативные акты технического характера, соответствующие правилам, стандартам, рекомендуемой практике и процедурам, разработанным Международной организацией гражданской авиации и другими международными организациями гражданской авиации, членом которых является Республика Молдова;

c) издает в пределах своей компетенции директивы летной безопасности, эксплуатационные директивы и директивы летной годности;

d) издает административные акты, приемлемые методы установления соответствия и инструктивные материалы, внедрение которых дает презумпцию соответствия, решения о приемлемости или об отзыве приемлемости назначения ответственных руководителей авиационных агентов, обязательные для физических и юридических лиц, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации;

2) в части организации и надзора за использованием национального воздушного пространства:

a) устанавливает запретные зоны, зоны ограничения полетов, опасные зоны и зарезервированные зоны, а также другие аспекты организации воздушного пространства;

b) утверждает воздушные трассы и правила полетов в национальном воздушном пространстве;

c) устанавливает совместно с центральным отраслевым органом в области обороны порядок координации полетов гражданских и военных воздушных судов в национальном воздушном пространстве;

d) выдает разрешения на выполнение нерегулярных международных полетов, разрешения на эксплуатацию международных воздушных линий, а также осуществляет надзор за выполнением регулярных и нерегулярных полетов;

e) осуществляет надзор за соблюдением правил использования воздушного пространства гражданскими воздушными судами и другими летательными аппаратами;

3) в части обеспечения регистрационной деятельности в гражданской авиации:

a) ведет Авиационный реестр Республики Молдова;

b) ведет реестр гражданских аэродромов/аэропортов/вертодромов и взлетно-посадочных площадок для легких воздушных судов и сверхлегких летательных аппаратов;

4) в части международного представительства и сотрудничества:

a) за исключением сфер, вверенных центральному отраслевому органу в области гражданской авиации, представляет Республику Молдова в международных организациях в области гражданской авиации, в том числе в Международной

организации гражданской авиации, Европейском агентстве по авиационной безопасности, Европейской конференции гражданской авиации и Евроконтроле, а также в отношениях с аналогичными органами других государств;

b) поддерживает отношения сотрудничества с профильными международными организациями и аналогичными органами других государств;

c) разрабатывает и представляет центральному отраслевому органу в области гражданской авиации для продвижения проекты международных договоров, а также предложения по присоединению Республики Молдова к международным договорам в области гражданской авиации;

d) в соответствии с Законом о международных договорах Республики Молдова № 595/1999 заключает соглашения о сотрудничестве, обмене опытом и профильной информацией со специализированными международными организациями и аналогичными органами других государств;

e) в соответствии со статьей 83bis Чикагской конвенции заключает с авиационными властями других государств соглашения о передаче функций и обязанностей;

f) назначает авиакомпании в соответствии с двусторонними соглашениями согласно установленным Правительством требованиям;

5) в части сертификации, постоянного надзора и контроля:

a) осуществляет надзор за обеспечением безопасности полетов гражданских воздушных судов и авиационной безопасности эксплуатантами, эксплуатантами аэродромов/аэропортов/вертодромов, поставщиками аэронавигационных услуг, другими физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность в области гражданской авиации;

b) осуществляет надзор за внедрением авиационными агентами системы управления безопасностью полетов;

c) сертифицирует и осуществляет надзор за осуществлением деятельности гражданской авиации, включая связанную с нею деятельность;

d) осуществляет надзор за соблюдением норм летной годности эксплуатантами и предприятиями, осуществляющими ремонт и техническое обслуживание воздушных судов/их компонентов и авиационной техники;

e) проверяет, выдает, валидирует, приостанавливает и отзывает сертификаты летной годности;

f) сертифицирует, осуществляет постоянный надзор и назначает органы, ответственные за обслуживание воздушного движения, представление аэронавигационной информации, разработку процедур полетов, авиационную связь, авиационную метеорологию, авиационную безопасность, а также медицинские

учреждения, осуществляющие медицинское освидетельствование авиационного персонала;

g) выдает, продлевает, валидирует, признает, меняет, приостанавливает или отзывает свидетельства авиационного персонала;

h) сертифицирует и осуществляет надзор за эксплуатацией аэродромов/аэропортов/вертодромов и других наземных служб;

i) выдает, валидирует, признает, приостанавливает и отзывает сертификационные документы на изделия, приборы и технические средства, используемые в гражданской авиации;

j) выдает разрешения и осуществляет надзор за перевозкой опасных грузов воздушными судами;

k) обеспечивает управление радиочастотами, выделенными для гражданской авиации, выдает разрешения на установку и эксплуатацию радиопередающих объектов в диапазоне частот, выделенных для гражданской авиации, осуществляет надзор за их использованием и ведет национальную базу данных радиопередающих объектов в области гражданской авиации;

l) выдает разрешение на установку радиокоммуникационного оборудования на борту гражданских воздушных судов, зарегистрированных в Республике Молдова, и осуществляет надзор за его использованием;

m) осуществляет надзор за выполнением специальных правил по упрощению формальностей, связанных с международными воздушными перевозками;

n) осуществляет надзор за эксплуатацией гражданских воздушных судов;

o) осуществляет надзор за метрологическим обеспечением в гражданской авиации;

p) осуществляет надзор за выполнением требований в области авиационной безопасности хозяйствующими субъектами, осуществляющими предпринимательскую деятельность в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов;

q) в соответствии с Кодексом о правонарушениях устанавливает и рассматривает правонарушения в области гражданской авиации и налагает наказания за них;

6) в части осуществления иной деятельности в области гражданской авиации:

a) обеспечивает реализацию деятельности по предоставлению аэронавигационной информации;

b) утверждает программы подготовки авиационного персонала;

c) обеспечивает сбор от физических и юридических лиц, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации, статистических и других сведений,

необходимых для анализа деятельности в данной области, а также представляет эти сведения международным организациям в данной области в соответствии с установленными этими организациями формальными и содержательными требованиями;

d) проверяет правильность формирования тарифов на аэропортовые и аэронавигационные услуги;

e) согласовывает строительство и реконструкцию гражданских аэродромов/аэропортов/вертодромов и специальных объектов;

f) согласовывает расположение строений, сооружений и оборудования в зонах воздушных сервитутов;

g) выполняет функции и осуществляет полномочия по обеспечению авиационной безопасности, установленные нормативной базой в области авиационной безопасности;

h) - *утратил силу;*

i) - *утратил силу.*

(4) В случае если не располагает необходимыми возможностями для проведения специальной сертификации, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может с согласия заявителя заключить договор с международной организацией, квалифицированной для проведения соответствующей сертификации. Данное положение не ограничивает права заявителей-резидентов непосредственно заключать договор на услуги сертификации с квалифицированными международными организациями.

Статья 8. Организация деятельности

административного органа по

внедрению и реализации политики

в области гражданской авиации

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации – орган по сертификации, надзору и контролю в области гражданской авиации, который имеет статус юридического лица публичного права, подчинен центральному отраслевому органу в области гражданской авиации.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет свои функции и полномочия на основе положения, утвержденного Правительством.

(3) Директор и заместители директора административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации назначаются на должность и освобождаются от должности или увольняются с нее в соответствии с законом.

[Ст.8 ч.(3) в редакции ЗП47 от 14.03.24, МО111/22.03.24 ст.171; в силу с 01.04.24]

(4) В рамках административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации работают государственные служащие в соответствии с Законом о государственной должности и статусе государственного служащего № 158/2008 и другие категории работников, деятельность которых регулируется нормативной базой в области труда.

(5) - *утратила силу.*

(6) Бюджет административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации разрабатывается, утверждается и администрируется в соответствии с принципами, правилами и процедурами, установленными Законом о публичных финансах и бюджетно-налоговой ответственности № 181/2014.

(7) Платежи за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации аэронавигационных услуг, платежи за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации аэродромов в соответствии с присвоенным кодом, платежи за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации эксплуатантов, осуществляющих деятельность за пределами Республики Молдова, составляют доходы, собираемые административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, и используются для финансирования его деятельности.

(8) - *утратила силу.*

(9) Величина платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации аэронавигационных услуг устанавливается Правительством в размере до 1 евро на тонну максимальной взлетной массы за каждый взлет/посадку. Величина платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации аэродромов устанавливается Правительством в размере до 0,5 евро с прибывшего и отбывшего пассажира для аэродромов с кодом 2 и в размере до 2 евро с прибывшего и отбывшего пассажира для аэродромов с кодами 3 и 4. Величина платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации эксплуатантов, осуществляющих деятельность за пределами Республики Молдова, устанавливается Правительством в размере до 1 евро на тонну максимальной взлетной массы за каждый взлет.

(10) Платежи за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации ежемесячно до 25-го числа следующего месяца перечисляются сертифицированными хозяйствующими субъектами в установленном Министерством финансов порядке в государственный бюджет.

(11) Неполный или несвоевременный перевод в государственный бюджет платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации влечет уплату пени в установленном Правительством размере. Неуплата платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации в течение 60 календарных дней после истечения срока уплаты служит основанием для

приостановления сертификата, выданного административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, до уплаты долга.

(12) Исключение из положений настоящей статьи составляют финансовые средства, полученные от заявителя исключительно в объеме и целях выплаты регламентированных гонораров международным организациям, с которыми заключены контракты и/или которым делегированы полномочия по сертификации.

(13) - *утратила силу.*

Глава III

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО НАДЗОРУ

ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Статья 9. Общие положения по постоянному

надзору

(1) В целях обеспечения безопасности полетов подлежат сертификации и постоянному надзору следующие категории авиационных агентов:

a) эксплуатанты соответственно осуществляемой ими авиационной деятельности;

b) авиационные агенты, предметом деятельности которых является проектирование, производство и техническое обслуживание воздушных судов, двигателей, воздушных винтов, запасных частей и связанных с ними приборов, а также авиационные агенты, предметом деятельности которых является выполнение конкретных процессов, включая типовые и специальные испытания и распространение изделий;

c) авиационные агенты, осуществляющие деятельность по проектированию, конструированию, монтажу, ремонту элементов инфраструктуры и приборов, которые непосредственно обеспечивают безопасность полетов;

d) авиационные агенты, предметом деятельности которых является предоставление аэронавигационного обслуживания, а также аэропортовая деятельность;

e) авиационные агенты, занимающиеся подготовкой гражданского авиационного персонала;

f) другие категории авиационных агентов в соответствии с применимыми специальными правилами.

(2) Выдачей административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации сертификата подтверждается соответствие заявителя установленным требованиям и условиям и определяются предоставленные ему привилегии. Сертификат остается в силе до тех пор, пока авиационный агент

демонстрирует в рамках процесса постоянного надзора, что удовлетворяет требованиям и условиям, послужившим основанием для сертификации.

(3) В целях реализации положений части (2) административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проверяет:

a) соответствие применимым требованиям к изделиям, запасным частям, приборам, персоналу или организациям, подлежащим сертификации, перед выдачей сертификата;

b) поддержание соответствия сертифицированных им изделий, запасных частей, приборов, персонала или организаций применимым требованиям;

c) применение корректирующих действий, утвержденных данным органом в результате анализа полученной им соответствующей информации по вопросам безопасности, связанным с изделиями, запасными частями, приборами, персоналом или организациями, подпадающими под действие настоящего кодекса и норм по его применению, а также реализацию этих действий в установленном порядке и в установленные сроки.

(4) Проверка, предусмотренная частью (3), осуществляется в рамках процесса постоянного надзора посредством авиационных инспекций, экспертиз и контроля изделий, запасных частей, приборов, персонала, организаций и деятельности, подлежащих сертификации, в соответствии с положениями настоящего кодекса и нормами по его применению.

(5) Физические и юридические лица, осуществляющие деятельность в области гражданской авиации на территории Республики Молдова или за ее пределами на основании сертификатов, выданных административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, обязаны представить данному органу информацию и документы, подтверждающие постоянное соблюдение условий сертификации при осуществлении деятельности, и обеспечить лицам, уполномоченным административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, доступ к информации, документам, изделиям, запасным частям и приборам, являющимся частью условий сертификации, в места и зоны, находящиеся под их контролем или юрисдикцией.

(6) Технические требования по выдаче, валидации, поддержанию, изменению, приостановлению или отзыву сертификатов и осуществлению постоянного надзора устанавливаются правилами гражданской авиации.

(7) К предусмотренным настоящим кодексом сертификатам не применяется процедура одобрения по умолчанию.

Статья 10. Деятельность по постоянному надзору

(1) При постоянном надзоре должны учитываться результаты предшествующей деятельности по надзору и приоритеты в области безопасности.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет сбор и обработку любой информации, которую считает полезной в процессе постоянного надзора.

Статья 11. Программа по обеспечению

постоянного надзора

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации учреждает и поддерживает программу по обеспечению постоянного надзора, охватывающую все виды деятельности, подлежащие сертификации данным органом.

(2) Для авиационных агентов, сертифицированных административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, программа по обеспечению постоянного надзора разрабатывается с учетом специфики авиационного агента, сложности его деятельности, результатов предшествующей деятельности по сертификации и/или надзору и основывается на оценке сопутствующих рисков.

(3) Программа по обеспечению постоянного надзора включает на каждом этапе цикла планирования надзора следующее:

a) совещания между ответственными руководителями авиационного агента и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, проводимые с целью обеспечения информирования обеих сторон по наиболее важным аспектам;

b) оценка экономических и финансовых возможностей, экспертизы, проверки, аудиты и инспекции, в том числе, при необходимости, перронные и внезапные;

c) учет намечаемого времени проведения аудитов, инспекций и совещаний и действительного времени проведения соответствующих аудитов, инспекций и совещаний.

(4) Для авиационных агентов, сертифицированных административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, применяется 12-месячный цикл планирования надзора, который подлежит сокращению при наличии доказательств того, что показатели авиационной безопасности авиационного агента снизились, или увеличению следующим образом:

1) до 24 месяцев, если административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации установил, что в течение предшествующих 12 месяцев:

a) авиационный агент продемонстрировал эффективное выявление угроз безопасности полетов и эффективное управление связанными с ними рисками;

b) авиационный агент постоянно демонстрировал полный контроль над всеми изменениями;

c) не выявлены несоответствия первого уровня, предусмотренные пунктом 1) части (1) статьи 12;

d) все корректирующие действия выполнены в сроки, утвержденные или продленные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

2) до 36 месяцев, если в дополнение к условиям, указанным в пункте 1), авиационный агент учредил, а административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утвердил эффективную систему постоянной отчетности перед административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в отношении показателей по вопросам безопасности полетов и соответствия правилам авиационного агента.

(5) Для реализации полномочий по экономическому надзору каждый авиационный агент ежеквартально до 30-го числа следующего за кварталом месяца представляет административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации финансово-экономическую информацию, реально отражающую элементы бухгалтерского учета предприятия (активы, пассивы, собственный капитал, расходы, доходы, финансовые результаты), в соответствии с формальными и содержательными требованиями, утвержденными центральным отраслевым органом в области гражданской авиации по предложению административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

Статья 12. Несоответствия применимым требованиям

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации располагает системой анализа несоответствий, классифицируемых с точки зрения их значимости для безопасности следующим образом:

1) несоответствием первого уровня признается любое существенное несоответствие с применимыми требованиями настоящего кодекса и норм по его применению, процедурами и руководствами авиационного агента или условиями сертификации, которое снижает уровень безопасности или представляет серьезную угрозу для безопасности полетов. Несоответствия первого уровня включают, не ограничиваясь этим, следующее:

a) отказ в доступе авиационных инспекторов к материальной базе авиационного агента в течение обычного рабочего дня и после двух письменных запросов;

b) случаи, когда авиационный агент представил поддельные подтверждающие документы в целях получения и/или поддержания действия сертификата авиационного агента;

c) доказательство неправильных действий или незаконного использования сертификата авиационного агента;

d) неудовлетворительное исполнение обязанностей ответственными руководителями авиационного агента в соотношении с требованиями, установленными действующими нормативными актами;

e) внесение изменений, требующих предварительного согласования, без получения утверждения от административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

2) несоответствием второго уровня признается любое несоответствие с применимыми требованиями настоящего кодекса и норм по его применению, процедурами и руководствами авиационного агента или условиями сертификации, которое может снизить уровень безопасности или может представлять угрозу для безопасности полетов.

(2) Классификация несоответствий, выявленных при перронных инспекциях воздушных судов, эксплуатируемых эксплуатантами других государств, устанавливается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Выявив несоответствие при осуществлении постоянного надзора или при помощи любых других средств, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации письменно уведомляет о нем авиационного агента и требует от него корректирующих действий для устранения несоответствия. В отношении иностранных воздушных судов административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации информирует в предусмотренных нормативными актами случаях государство регистрации воздушного судна.

(4) При выявлении несоответствия первого уровня административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации незамедлительно принимает надлежащие меры по запрещению или ограничению деятельности и, при необходимости, в зависимости от масштаба несоответствия отзывает сертификат либо принимает меры по полному или частичному приостановлению сертификата до тех пор, пока авиационный агент не предпримет соответствующих корректирующих действий.

(5) При выявлении несоответствия второго уровня административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации:

a) устанавливает для авиационного агента срок представления ему плана корректирующих действий сообразно характеру несоответствия, срок выполнения которых не превышает трех месяцев с момента утверждения плана. В конце этого срока и с учетом характера несоответствия данный трехмесячный срок может быть продлен при условии наличия нового плана корректирующих действий, утвержденного административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации; и

b) производит оценку корректирующих действий и предложенного авиационным

агентом плана их внедрения и, придя к выводу, что они достаточны для устранения несоответствия, дает согласие на них.

(6) Если авиационный агент не представляет приемлемый план корректирующих действий или не выполняет корректирующие действия в сроки, утвержденные или продленные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, несоответствие второго уровня становится несоответствием первого уровня и принимаются меры, предусмотренные частью (4).

(7) Если при осуществлении постоянного надзора или при помощи любых других средств административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации находит признаки несоответствия применимым требованиям со стороны лица, имеющего сертификат, выданный в соответствии с настоящим кодексом и нормами по его применению, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации действует следующим образом:

1) указывает на несоответствие, регистрирует его, письменно уведомляет об этом обладателя сертификата и проводит расследование;

2) в случае если несоответствие подтверждается:

a) полностью или частично приостанавливает или отзывает сертификат в случае выявления проблемы, связанной с безопасностью; и

b) принимает любые другие необходимые меры по предотвращению сохранения несоответствия;

3) уведомляет лицо или организацию, выдавшие сертификат, включая медицинское свидетельство, если это применимо.

(8) Если при осуществлении постоянного надзора или при помощи любых других средств находятся признаки несоответствия применимым требованиям со стороны лица, которое является предметом требований, предусмотренных настоящим кодексом и нормами по его применению, и которое не имеет сертификата, выданного в соответствии с настоящим кодексом и нормами по его применению, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации принимает все обязательные для исполнения меры, необходимые для предотвращения сохранения несоответствия.

(9) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации ведет учет всех выявленных им или сообщенных ему несоответствий и, при необходимости, примененных им обязательных для исполнения мер, а также всех предпринятых в связи с несоответствиями корректирующих действий и сроков их выполнения.

Статья 13. Авиационные инспекторы

(1) В осуществлении инспекционной деятельности (аудит, экспертиза, контроль), включая издание авиационных инспекторских предписаний, авиационные инспекторы

независимы от любого физического или юридического лица.

(2) При исполнении своих служебных обязанностей авиационные инспекторы вправе:

a) иметь неограниченный, безусловный и не требующий дополнительных формальностей доступ на территорию и объекты, принадлежащие авиационным агентам или находящиеся под контролем авиационных агентов, на территории Республики Молдова или за ее пределами, а также на борт воздушных судов, зарегистрированных в Республике Молдове и/или эксплуатируемых эксплуатантами Республики Молдова, во время полета (включая, с разрешения командира воздушного судна, пилотскую кабину);

b) применять предусмотренные настоящим кодексом, иными нормативными актами, а также правилами гражданской авиации меры в целях обеспечения надлежащего уровня безопасности, в том числе в случае, когда создается непосредственная угроза безопасности полета, не поддающаяся немедленному устранению;

c) немедленно приостанавливать конкретную операцию инспектируемого авиационного агента/авиационного персонала, представляющую угрозу для безопасности полетов, до устранения выявленного недостатка;

d) приостанавливать эксплуатацию воздушного судна в случае выявления нарушений, которые могут угрожать жизни или здоровью людей либо повлечь материальный ущерб.

(3) Авиационные инспекторские предписания обязательны для исполнения физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность в области гражданской авиации. В случае несоответствия второго уровня невыполнение в установленный срок авиационного инспекторского предписания по нему влечет перевод его в несоответствие первого уровня и служит основанием для приостановления или отзыва административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации сертификата.

(4) Если авиационный агент, объекты, сооружения и оборудование, подлежащие инспекции или сертификации административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, находятся на территории сертифицированного аэродрома/аэропорта/вертодрома, эксплуатант аэродрома обязан обеспечить инспекторам доступ к ним без каких-либо дополнительных формальностей.

(5) В целях поддержания квалификации своих авиационных инспекторов административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации требует от авиационных агентов их допуска к выполнению должностных обязанностей, определенных имеющимся у инспектора свидетельством авиационного персонала, без оплаты со стороны авиационных агентов.

(6) Авиационные инспекторы, заключившие временные трудовые соглашения с административным органом по внедрению и реализации политики в области

гражданской авиации, не могут проводить авиационные инспекции авиационных агентов, с которыми они находятся в трудовых отношениях, иных чем предусмотренные частью (5).

Статья 14. Приостановление сертификатов

(1) Приостановление сертификата влечет приостановление (прекращение) некоторых видов деятельности, конкретных работ, иных действий, необходимых для деятельности гражданской авиации.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации приостанавливает сертификат, если в результате расследования, контроля, инспекций по надзору за деятельностью обладателя сертификата обнаруживается следующее:

a) не соблюдаются положения действующей нормативной базы, а авиационный персонал/авиационный агент не устраняет выявленные несоответствия согласно статье 12;

b) не соблюдаются требования, на основании которых выдан сертификат;

c) не устраняются недостатки, выявленные в ходе проведения инспекций и постоянного надзора;

d) не менее чем два месяца подряд не уплачиваются платежи за осуществление надзора.

(3) Помимо случаев, предусмотренных частью (2), сертификат может быть приостановлен по просьбе обладателя такового.

(4) Решение и причины приостановления в случаях, указанных в части (2), должны быть письменно сообщены обладателю сертификата, после чего в течение трех рабочих дней со дня сообщения административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации должен обратиться в судебную инстанцию. В случае несоблюдения установленного срока приостановление сертификата отменяется. Решение административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации о приостановлении сертификата применяется до вступления судебного решения в окончательную и законную силу.

(5) Максимальный срок приостановления сертификата составляет шесть месяцев.

(6) Решение о приостановлении сертификата в случаях, предусмотренных частью (2), прекращает свое действие после того, как административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации установит устранение нарушения, послужившего основанием для приостановления, или – в случае, предусмотренном частью (3), – по истечении срока приостановления.

Статья 15. Отзыв сертификатов

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации отзывает сертификат, если:

a) обнаруживаются недостоверные данные в представленных ему документах;

b) обладатель сертификата исключен из Государственного регистра юридических лиц или Государственного регистра индивидуальных предпринимателей;

c) отмечается повторное невыполнение авиационных инспекторских предписаний по устранению нарушений, касающихся условий, на основании которых выдан сертификат;

d) более шести месяцев подряд не уплачиваются платежи за осуществление надзора;

e) не устранены в течение установленного срока, не превышающего шести месяцев, обстоятельства, повлекшие приостановление сертификата;

f) обнаруживается осуществление деятельности, на которое дает право сертификат, в период его приостановления.

(2) Обладатель сертификата обязан в течение пяти рабочих дней после принятия решения об отзыве сертификата представить административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации оригинал сертификата.

Статья 16. Перронные инспекции иностранных

воздушных судов. Задержание на земле

(1) Перронные инспекции иностранных воздушных судов проводятся стандартным образом.

(2) Если после проведения перронной инспекции обнаруживается или имеется обоснованное подозрение, что воздушное судно намеревается совершить полет без выполнения эксплуатантом соответствующего корректирующего действия, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации уведомляет старшего пилота/командира или эксплуатанта о том, что воздушному судну не разрешен вылет до дальнейших распоряжений, и задерживает воздушное судно на земле.

(3) В случае задержания воздушного судна на земле административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации письменно уведомляет эксплуатанта о несоответствии, запрашивая доказательства предпринятых корректирующих действий, и немедленно информирует компетентные органы государства эксплуатанта и государства регистрации воздушного судна. В сотрудничестве с этими органами определяются условия, при которых воздушное судно может получить разрешение на взлет.

(4) Если несоответствие влияет на действительность сертификата летной годности воздушного судна, задержание воздушного судна отзывается

административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации только тогда, когда эксплуатант представил доказательства, что он:

a) соответствует применимым требованиям;

b) имеет разрешение на выполнение полетов или эквивалентный документ, выданный компетентным органом государства регистрации или государства эксплуатанта после выявления того, что воздушное судно и связанные с ним соответствующие ограничения, компенсирующие отклонения от требований, позволяют воздушному судну выполнить безопасный полет;

c) получил разрешение от третьих стран, через которые он должен пролетать, если это применимо.

(5) Подробные положения о перронных инспекциях и задержке воздушных судов на земле утверждаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в правилах гражданской авиации и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подзаконных технических документах.

Статья 17. Передача полномочий по постоянному

надзору

(1) Если воздушное судно зарегистрировано в другом государстве и эксплуатируется эксплуатантом Республики Молдова, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может в соответствии со статьей 83bis Чикагской конвенции и предоставленными настоящим кодексом полномочиями заключить с авиационными властями данного государства двустороннее соглашение, которым Республике Молдова передаются все или часть функций и обязанностей государства регистрации воздушного судна.

(2) Если воздушное судно внесено в Авиационный реестр Республики Молдова и эксплуатируется эксплуатантом другого государства, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может в соответствии со статьей 83bis Чикагской конвенции и предоставленными настоящим кодексом полномочиями заключить с авиационными властями данного государства двустороннее соглашение, которым данному государству передаются все или часть функций и обязанностей Республики Молдова.

(3) Соглашения о передаче полномочий, заключенные между государствами-участниками Чикагской конвенции в соответствии со статьей 83bis Конвенции, признаются Республикой Молдова.

Статья 18. Освобождения и отступления

(1) В соответствии с национальной и международной нормативной базой административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской

авиации может предоставлять освобождения и отступления от положений правил гражданской авиации или же стандарта только в случаях, если это не противоречит применимым правовым нормам, и только при условии, что это не влияет на безопасность полетов, авиационную безопасность или общественные интересы.

(2) Предоставление освобождений и отступлений основывается на анализе сопутствующих рисков. Процедура предоставления освобождений и отступлений утверждается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

Глава IV

СУЩЕСТВЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

К ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

Статья 19. Регистрация воздушных судов

(1) Авиационный реестр Республики Молдова является административным документом, в котором регистрируются гражданские воздушные суда, находящиеся в собственности или – на основании предусмотренных действующим гражданским законодательством договорных условий – во владении и пользовании физических или юридических лиц Республики Молдова.

(2) Гражданское воздушное судно может быть внесено в Авиационный реестр Республики Молдова только в случае, если оно:

a) не зарегистрировано в другом государстве;

b) имеет действительный сертификат типа, выданный, признанный или валидированный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

c) имеет действительный экспортный сертификат летной годности или эквивалентный документ.

(3) В свидетельстве о регистрации, выданном административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, указываются идентификационные данные и национальный и регистрационный знаки воздушного судна, идентификационные данные владельца и/или собственника. Нанесение национальных и регистрационных знаков на воздушные суда осуществляется в соответствии с техническими требованиями, утвержденными административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(4) Внесенное в Авиационный реестр Республики Молдова воздушное судно приобретает национальную принадлежность Республике Молдова.

(5) Свидетельство о регистрации является обязательным документом на борту воздушного судна.

(6) В отступление от положений части (5) в случае беспилотных летательных аппаратов свидетельство о регистрации должно постоянно находиться у лица, обеспечивающего дистанционное управление беспилотным летательным аппаратом.

(7) Внесение воздушного судна в Авиационный реестр Республики Молдова и свидетельство о регистрации не служат доказательством законного владения или права собственности в отношении воздушного судна в любых судебных процессах, в которых оспаривается владение или право собственности на соответствующее воздушное судно.

(8) Документы, подтверждающие право собственности или передачу права собственности, регистрацию залога или другие вещные права, относящиеся к гражданскому воздушному судну, регламентируются национальным законодательством и вносятся в Авиационный реестр Республики Молдова.

(9) Воздушное судно исключается из Авиационного реестра Республики Молдова в случае, когда:

a) воздушное судно передано военным, таможенным или полицейским властям Республики Молдова;

b) воздушное судно разрушено и не подлежит восстановлению;

c) воздушное судно объявлено пропавшим без вести;

d) воздушное судно снято с эксплуатации или списано;

e) с согласия собственника воздушного судна эксплуатант (обладатель свидетельства о регистрации) подал заявку об исключении воздушного судна из Авиационного реестра Республики Молдова;

f) собственник воздушного судна, с уведомлением при этом эксплуатанта, подал заявку об исключении воздушного судна из Авиационного реестра Республики Молдова;

g) имеется решение комиссии административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации об исключении воздушного судна из Авиационного реестра Республики Молдова;

h) отсутствует сертификат летной годности в течение периода, превышающего три месяца подряд, кроме случая, когда воздушное судно находится на ремонте у производителя или иного соответствующим образом авторизованного предприятия, если этот период не превышает двух лет подряд.

(10) При подаче заявки на внесение в Авиационный реестр Республики Молдова нового типа воздушного судна расходы, связанные с обучением персонала административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, покрываются заявителем. При последующем внесении воздушного судна того же типа в Авиационный реестр Республики Молдова

последующие заявители возмещают затраты, связанные с обучением персонала административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, в солидарном порядке.

(11) Подробные положения о внесении в Авиационный реестр Республики Молдова, исключении из реестра и ведении реестра утверждаются Правительством в нормативных актах, центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в правилах гражданской авиации и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подзаконных технических документах.

Статья 20. Летная годность

(1) Воздушные суда, указанные в пунктах a), b) и c) части (2) статьи 1, должны отвечать существенным требованиям к летной годности приложения 1. В отступление от положений настоящей части воздушные суда, указанные в приложении 2, должны отвечать требованиям к летной годности, установленным в правилах гражданской авиации.

(2) Соответствие воздушных судов, указанных в пункте b) части (2) статьи 1, а также изделий, запасных частей и приборов, установленных на них, определяется в соответствии со следующими положениями:

a) изделия должны иметь сертификат типа или эквивалентный документ, выданный, признанный или валидированный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. Сертификат типа и сертификация вносимых в него изменений, включая дополнительные сертификаты типа, выдаются, если заявитель продемонстрировал, что изделие отвечает основным требованиям сертификации типа, установленным для обеспечения соответствия существенным требованиям, указанным в части (1), и что изделие не имеет свойств или характеристик, которые делают его небезопасным для эксплуатации. Сертификат типа распространяется на изделие, а также на запасные части и приборы, установленные на нем;

b) акты, указанные в части (5), могут устанавливать сертификационные требования применительно к запасным частям и приборам. Сертификаты на запасные части и приборы выдаются, если заявитель продемонстрировал, что запасные части и приборы соответствуют подробным спецификациям летной годности, установленным для обеспечения соответствия существенным требованиям, указанным в части (1);

c) воздушное судно подлежит эксплуатации, если имеется действительный сертификат летной годности, выданный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. Сертификат выдается, если заявитель продемонстрировал, что воздушное судно соответствует типовому проекту, утвержденному в его сертификате типа, и что необходимая документация, инспекции и испытания показывают, что воздушное судно находится в состоянии, пригодном для безопасной эксплуатации. Данный сертификат летной годности действует до тех пор, пока не будет приостановлен или отозван и пока воздушное судно поддерживается в

состоянии, отвечающем существенным требованиями приложения 1, а также положениям актов, утвержденных на основе части (5);

d) организации, ответственные за техническое обслуживание изделий, запасных частей и приборов, должны продемонстрировать свои возможности и средства для выполнения обязанностей, связанных с их привилегиями. Если не предусмотрено иное, такие возможности и средства признаются путем выдачи административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждения. В утверждении указываются привилегии, предоставленные утвержденной организации, и сфера действия соответствующего утверждения;

e) организации, ответственные за проектирование и производство изделий, запасных частей и приборов, должны продемонстрировать свои возможности и средства для выполнения обязанностей, связанных с их привилегиями. Если не предусмотрено иное, такие возможности и средства признаются путем выдачи административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждения. В утверждении указываются привилегии, предоставленные утвержденной организации, и сфера действия соответствующего утверждения;

кроме того,

f) персоналу, ответственному за выпуск изделия, запасной части или прибора после технического обслуживания, следует иметь свидетельство персонала по техническому обслуживанию, выданное, признанное или валидированное административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

g) возможность организаций по подготовке персонала по техническому обслуживанию выполнять обязанности, связанные с их привилегиями по выдаче свидетельств, указанных в пункте f), признается путем выдачи административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждения.

(3) Воздушные суда, указанные в пункте a) части (2) статьи 1, а также изделия, запасные части и приборы, установленные на них, должны соответствовать положениям пунктов a), b) и e) части (2) настоящей статьи.

(4) В отступление от положений частей (1) и (2):

a) разрешение на выполнение полетов может быть выдано, если продемонстрировано, что воздушное судно в состоянии безопасно выполнить базовый полет. Разрешение на выполнение полетов выдается с соответствующими ограничениями, в частности, чтобы обеспечить безопасность третьих лиц;

b) ограниченный сертификат летной годности может быть выдан на воздушное судно, на которое не был выдан сертификат типа в соответствии с положениями пункта a) части (2). В таком случае должно быть продемонстрировано, что воздушное судно соответствует отдельным спецификациям летной годности, а наличие отклонений от

существенных требований, указанных в части (1), не влияет на безопасность использования воздушного судна с установленной целью. Воздушные суда, имеющие право на получение данных ограниченных сертификатов, а также ограничения их использования определяются в актах, утвержденных на основе части (5);

c) в случаях, когда количество воздушных судов одного типа, имеющих право на получение ограниченного сертификата летной годности, это оправдывает, может быть выдан соответствующий сертификат типа и должны быть установлены соответствующие основные требования сертификации типа.

(5) В целях соответствующего применения положений настоящей статьи Правительство утверждает нормативные акты, центральный отраслевой орган в области гражданской авиации – правила гражданской авиации, а административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации – сертификационные требования и иные необходимые подзаконные технические документы.

(6) При утверждении актов, указанных в части (5), Правительство, центральный отраслевой орган в области гражданской авиации и административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивают, чтобы эти акты:

a) отражали последние достижения техники и передовую практику, применяемую на международном уровне в сфере летной годности;

b) принимали во внимание общемировой опыт в эксплуатации воздушных судов, а также научный и технический прогресс;

c) позволяли незамедлительно реагировать на установленные причины авиационных происшествий и серьезных инцидентов;

d) не предусматривали для воздушных судов, указанных в пункте c) части (2) статьи 1, требований, которые были бы несовместимы с обязанностями государств в рамках Международной организации гражданской авиации.

Глава V

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Статья 21. Охрана окружающей среды

(1) В контексте настоящего кодекса охрана окружающей среды включает в себя все мероприятия, направленные на уменьшение воздействия гражданской авиации на окружающую среду, производимого шумом, который создают гражданские воздушные суда, эмиссиями авиационных двигателей, веществами, используемыми в деятельности гражданской авиации, и отходами данной деятельности.

(2) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации совместно с центральным отраслевым органом в области окружающей среды определяет

конкретную политику и специальные правила в области охраны окружающей среды.

(3) В целях охраны окружающей среды административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может в соответствии с утвержденными Правительством правилами и процедурами ограничить эксплуатацию гражданских воздушных судов в аэропортах Республики Молдова или в национальном воздушном пространстве.

(4) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации совместно с центральным отраслевым органом в области окружающей среды определяет меры по охране окружающей среды, которые в результате проведения определенных мероприятий оказывают существенное влияние на окружающую среду.

(5) В соответствии с Законом об оценке воздействия на окружающую среду № 86/2014 центральный отраслевой орган в области гражданской авиации обеспечивает процедуру оценки воздействия планируемой деятельности в области гражданской авиации и связанных с нею областях на окружающую среду.

(6) По обращению эксплуатанта аэропорта центральный отраслевой орган в области гражданской авиации может утвердить временные меры и отступления, дающие возможность эксплуатировать гражданские воздушные суда, оказывающие существенное воздействие на окружающую среду.

(7) Положения части (3) не распространяются на следующие категории воздушных судов:

a) государственные воздушные суда;

b) воздушные суда Республики Молдова, выполняющие официальные, президентские или правительственные миссии, а также, на основе взаимности, иностранные воздушные суда, выполняющие аналогичные миссии;

c) воздушные суда, эксплуатируемые в интересах Организации Объединенных Наций, Красного Креста и Красного Полумесяца;

d) гражданские воздушные суда, выполняющие поисковые и аварийно-спасательные работы либо осуществляющие перевозку персонала или материалов в ходе таких работ;

e) воздушные суда, выполняющие работы по оказанию гуманитарной и скорой помощи;

f) воздушные суда, выполняющие вынужденную посадку по техническим причинам, из-за неблагоприятных метеорологических условий или в силу форс-мажорных обстоятельств;

g) воздушные суда, выполняющие посадку по распоряжению административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и/или центрального отраслевого органа в области обороны.

(8) При возникновении необходимости сведения к минимуму вредного воздействия на здоровье человека и для поддержания стандартов качества окружающего шума эксплуатанты аэродромов должны обеспечить шумовое картографирование зоны, в которой расположен аэродром, на основе требований, утвержденных Правительством, и нормативных актов, утвержденных центральным отраслевым органом в области гражданской авиации совместно с центральным отраслевым органом в области окружающей среды. Для возмещения затрат, понесенных эксплуатантами аэродромов для обеспечения мер по снижению или предупреждению повышенного уровня окружающего шума, применяется аэропортовый сбор за окружающий шум в соответствии с Методологией расчета и утверждения тарифов на аэропортовые и аэронавигационные услуги, утвержденной Правительством.

(9) На основании результатов, полученных с помощью шумового картографирования, эксплуатанты аэродромов разрабатывают акустические карты и планы действий по снижению уровня шума и принимают необходимые меры акустического планирования.

(10) Акустические карты, а также планы действий по снижению уровня шума утверждаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации и доводятся до сведения общественности, в том числе с помощью имеющихся информационных технологий.

Глава VI

АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ

Статья 22. Авиационный персонал

(1) Авиационный персонал состоит из физических лиц с удовлетворительным состоянием здоровья, имеющих специальную подготовку, подтвержденную соответствующим сертификатом, и подразделяется на летный состав и нелетный авиационный персонал.

(2) Авиационный персонал должен иметь действительные свидетельства, выданные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, и, при необходимости, действительные медицинские сертификаты, выданные специалистами в области авиационной медицины или авиационными медицинскими центрами.

(3) Существенные требования к сертификации авиационного персонала, а также лиц и организаций, участвующих в его подготовке, тестировании, проверке и медицинском освидетельствовании, включая тренажерные устройства имитации полета, содержатся в приложении 4. Требования, предъявляемые к персоналу, эксплуатирующему воздушные суда, указанные в приложении 2, утверждаются административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(4) Требования и процедура выдачи свидетельств авиационному персоналу

устанавливаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в правилах гражданской авиации и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подзаконных технических документах.

Статья 23. Летный состав

(1) Летный состав состоит из летного экипажа (пилоты, бортинженеры) и кабинного экипажа.

(2) Экипаж гражданского воздушного судна состоит из сертифицированного персонала, выполняющего работы на борту воздушного судна в соответствии с применимыми специальными правилами.

(3) Члены экипажа воздушного судна обязаны в течение всего времени полета иметь при себе обязательные личные сертификационные документы, предусмотренные применимыми специальными правилами.

(4) Экипаж гражданского воздушного судна подчиняется командиру воздушного судна.

Статья 24. Командир гражданского воздушного судна

(1) Командир гражданского воздушного судна назначается эксплуатантом на каждый полет, если специальными правилами не предусмотрено иное.

(2) Функции командира гражданского воздушного судна исполняются старшим пилотом, имеющим соответствующее действительное свидетельство для определенной категории, класса или типа воздушного судна.

(3) Лицо, отвечающее за обеспечение соблюдения требований, предусмотренных частью (6), исполняет функции командира воздушного судна с момента начала выполнения полета и до его завершения.

(4) Командир гражданского воздушного судна, которое буксирует другие воздушные суда, является их командиром до завершения операции.

(5) В отступление от положений частей (2) и (3) эксплуатант может назначить командиром гражданского воздушного судна иное лицо, чем старший пилот.

(6) Командир гражданского воздушного судна несет ответственность за подготовку и выполнение в безопасных условиях каждого полета, а также за поведение и дисциплину членов экипажа в воздухе и на земле с соблюдением положений настоящего кодекса, правил гражданской авиации, утвержденных центральным отраслевым органом в области гражданской авиации, и подзаконных технических документов, утвержденных административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(7) В соответствии с действующими специальными правилами командир гражданского воздушного судна отказывается выполнить взлет в случае, если выявил

нарушения, связанные с выполнением возложенных на него задач.

(8) Во время выполнения полета командир гражданского воздушного судна может делегировать свои полномочия, но не может делегировать свою ответственность.

(9) В случае если по какой-либо причине командир гражданского воздушного судна во время полета или на земле не может исполнять свои функции, в отсутствие предварительного назначения другого лица взамен него функции командира воздушного судна исполняются одним из членов летного экипажа в порядке, установленном применимыми специальными правилами.

(10) Командир гражданского воздушного судна во время полета обладает полномочиями в отношении всего авиационного персонала на борту.

(11) В целях обеспечения безопасности полета указания командира гражданского воздушного судна во время полета обязательны для всех лиц, находящихся на борту.

(12) Исходя из соображений безопасности полета и для поддержания порядка на борту командир гражданского воздушного судна может высадить любого члена экипажа и любого пассажира во время промежуточной посадки.

(13) В случае опасности командир гражданского воздушного судна принимает необходимые меры для спасания пассажиров, членов экипажа, груза и воздушного судна.

(14) В случае авиационного происшествия командир гражданского воздушного судна сохраняет за собой все полномочия до тех пор, пока компетентный орган не освободит его от обязанностей, возложенных на него в связи с эксплуатацией воздушного судна.

(15) Обязанности и ответственность за выполнение полета разделяются между командиром гражданского воздушного судна и старшим пилотом следующим образом:

a) старший пилот отвечает за техническое управление и безопасность воздушного судна с самого начала и до завершения полета воздушного судна, принимая все возможные меры для обеспечения безопасности;

b) командир воздушного судна отвечает в соответствии с положениями настоящего кодекса за выполнение полета в хороших условиях и за все другие аспекты, не касающиеся технического управления и безопасной эксплуатации воздушного судна.

Статья 25. Нелетный авиационный персонал

(1) Нелетный авиационный персонал включает в себя:

a) диспетчеров управления воздушным движением;

b) квалифицированный технический персонал, непосредственно занятый проектированием, сертификацией, производством, инспекцией, техническим обслуживанием, ремонтом и эксплуатацией авиационной техники;

c) полетных диспетчеров;

d) аэродромный персонал, выполняющий действия, влияющие на безопасность полетов;

e) персонал, выполняющий или предоставляющий другие услуги по аэронавигационному обслуживанию, кроме персонала, предусмотренного пунктом a);

f) инженерно-технический персонал, обеспечивающий техническое обслуживание и ремонт наземного аэронавигационного оборудования и оборудования, необходимого для управления, контроля полетов, их аэронавигационного и метеорологического обеспечения, а также для авиационной связи.

(2) Нелетный авиационный персонал должен соответствовать, если это применимо, существенным требованиям, предусмотренным приложением 5, и иметь действительные свидетельства, выданные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, и, если применимо, действительные медицинские сертификаты, выданные в соответствии с правилами гражданской авиации.

Глава VII

ЛЕТНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Статья 26. Гражданская авиационная деятельность

(1) Любой полет гражданского воздушного судна должен выполняться таким образом, чтобы обеспечить безопасность воздушного судна, пассажиров и экипажа, других воздушных судов, а также безопасность людей и имущества, находящихся на земле.

(2) Взлет и посадка гражданских воздушных судов выполняется на сертифицированных и/или зарегистрированных аэродромах/вертодромах, а также на других участках суши или на воде в установленном Правительством порядке.

(3) Гражданская авиационная деятельность классифицируется следующим образом:

a) коммерческие воздушные перевозки;

b) некоммерческая деятельность (авиация общего назначения);

c) специализированная коммерческая деятельность (авиационные работы).

(4) Ответственность эксплуатантов и эксплуатантов воздушных судов, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации, за ущерб,

причиненный пассажирам, багажу, грузам, почте и третьим лицам, а также минимальные условия страхования для соответствующего покрытия ответственности определяются законом.

(5) Авиационная деятельность, указанная в части (3), должна удовлетворять существенным требованиям, предусмотренным приложением 3, и при необходимости, существенным требованиям, предусмотренным приложением 5.

Статья 27. Коммерческие воздушные перевозки

(1) Коммерческие воздушные перевозки включают в себя авиаперевозки пассажиров, багажа, грузов и/или почты, осуществляемые на коммерческой основе эксплуатантами регулярными или нерегулярными рейсами.

(2) Эксплуатанты могут осуществлять коммерческие воздушные перевозки только при условии наличия сертификата эксплуатанта и разрешения на выполнение полетов, выданных административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Коммерческие воздушные перевозки должны удовлетворять существенным требованиям, предусмотренным приложением 3, и при необходимости, существенным требованиям, предусмотренным приложением 5.

(4) Эксплуатанты, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки, должны продемонстрировать свои возможности и средства для выполнения обязанностей, связанных с их привилегиями. Такие возможности и средства признаются путем выдачи административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации сертификата эксплуатанта. В сертификате указываются привилегии, предоставленные эксплуатанту, и сфера его деятельности.

(5) Коммерческие воздушные перевозки осуществляются на основе договора о воздушной перевозке, заключенного между эксплуатантом и бенефициаром перевозок.

(6) По договору о воздушной перевозке эксплуатант обязуется перевезти пассажира, багаж, груз и/или почту в пункт назначения, а бенефициар – оплатить стоимость перевозки. К договору о воздушной перевозке применяется гражданское законодательство в части, не регулируемой международными договорами, стороной которых является Республика Молдова, и нормативными актами в данной области.

Статья 28. Регулярные рейсы

Коммерческие воздушные перевозки, осуществляемые на регулярной основе, представляют собой воздушные перевозки, которые выполняются по обнародованному расписанию и установленным маршрутам для обеспечения связи между двумя или более аэропортами и в которых коммерческая услуга предоставляется для общественного пользования за плату.

Статья 29. Нерегулярные рейсы

(1) Коммерческие воздушные перевозки, иные чем предусмотренные статьей 28, осуществляются на нерегулярной основе.

(2) Нерегулярные коммерческие воздушные перевозки включают в себя не связанные с перевозкой пассажиров полеты между двумя или более аэродромами, осуществляемые на коммерческой основе, с одним или более пассажирами на борту.

Статья 30. Авторизация коммерческих

воздушных перевозок

(1) Эксплуатанты Республики Молдова могут осуществлять внутренние или международные регулярные или нерегулярные коммерческие воздушные перевозки только при условии наличия действительного сертификата эксплуатанта, выданного административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Международные воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты регулируются международными соглашениями и конвенциями в области воздушных перевозок, стороной которых является Республика Молдова.

(3) При условии соблюдения положений статьи 27 эксплуатанты Республики Молдова, реальный контроль над которыми осуществляется Республикой Молдова и/или ее гражданами, или – в особых случаях, предусмотренных международными договорами, стороной которых является Республика Молдова, – эксплуатанты других государств имеют право выполнять международные воздушные перевозки между Республикой Молдова и другими государствами без каких-либо ограничений в отношении провозной емкости, частоты полетов, пунктов назначения, воздушных судов, если международными договорами, стороной которых является Республика Молдова, не предусмотрено иное.

(4) Эксплуатант Республики Молдова, который имеет офис в Республике Молдове и/или реальный контроль над которым осуществляется Республикой Молдова и/или ее гражданами, имеет право выполнять регулярные международные воздушные перевозки между Республикой Молдова и государствами, не являющимися стороной международных соглашений и конвенций в области воздушных перевозок, на основании разрешения на выполнение регулярных авиарейсов, выданного административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, если он удовлетворяет следующим минимальным требованиям:

a) его главный офис находится в Республике Молдова;

b) в случае воздушных линий с ограниченными правами – он назначен центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в соответствии с международными соглашениями, стороной которых является Республика Молдова.

(5) Если эксплуатант Республики Молдова запрашивает назначение на выполнение полетов на воздушной линии с ограниченными правами, распределение прав воздушного движения между эксплуатантами осуществляется на конкурсной

основе в соответствии с установленными Правительством условиями.

(6) Эксплуатант Республики Молдова, выполняющий регулярные полеты на воздушной линии, может выполнять полеты на той же самой воздушной линии на арендованных воздушных судах на основе «мокрого лизинга» при условии получения предварительного утверждения от административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в соответствии с утвержденным Правительством положением.

(7) Иностранный эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки, не подпадающие под действие части (2), может выполнять регулярные полеты на территорию/с территории Республики Молдова на основе разрешения на выполнение регулярных авиарейсов, выданного административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в соответствии с международным соглашением, стороной которого является Республика Молдова, или в общественных интересах в соответствии с утвержденными Правительством условиями.

(8) Разрешение на выполнение регулярных авиарейсов может быть приостановлено или отозвано административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в соответствии с настоящим кодексом, если эксплуатант не соблюдает условия, на основе которых оно было выдано.

(9) Иностранные эксплуатанты, осуществляющие воздушные перевозки, не подпадающие под действие части (2), вправе выполнять нерегулярные международные воздушные перевозки (свободно допускаются на территорию Республики Молдова для погрузки или выгрузки) между Республикой Молдова и государствами, не являющимися стороной международных соглашений и конвенций в области воздушных перевозок, без применения правил, в соответствии с условиями, утвержденными центральным отраслевым органом в области гражданской авиации.

(10) Иностранные эксплуатанты, осуществляющие воздушные перевозки, не подпадающие под действие части (2), выполняют нерегулярные международные воздушные перевозки между Республикой Молдова и государствами, не являющимися стороной международных соглашений и конвенций в области воздушных перевозок, на основании разрешения на выполнение полетов, выданного административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, в соответствии с условиями, утвержденными центральным отраслевым органом в области гражданской авиации.

(11) Условия выдачи разрешения на осуществление коммерческих воздушных перевозок устанавливаются Правительством.

Статья 31. Некоммерческая деятельность

(авиация общего назначения)

(1) Некоммерческая деятельность (авиация общего назначения) включает в себя:

а) воздушные перевозки в собственных интересах и специализированную

некоммерческую деятельность;

b) полеты в собственных интересах;

c) частные полеты;

d) учебные полеты;

e) спортивные, показательные, ознакомительные, акробатические полеты, прыжки с парашютом и буксировку планеров.

(2) Эксплуатанты, осуществляющие некоммерческую деятельность на сложных моторных воздушных судах, должны продемонстрировать свои возможности и средства для выполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией данных воздушных судов.

(3) Воздушные перевозки в собственных интересах и специализированная некоммерческая деятельность представляют собой некоммерческую деятельность, осуществляемую юридическим лицом, без взимания платы или ее эквивалента в товарах или услугах, с использованием собственных или арендованных гражданских воздушных судов, являющихся предметом иной экономической деятельности, осуществляемой данным лицом – бенефициаром перевозки.

(4) Полеты в собственных интересах представляют собой некоммерческую деятельность, иную чем воздушные перевозки в собственных интересах и специализированная некоммерческая деятельность, осуществляемую физическими или юридическими лицами, с использованием собственных или арендованных гражданских воздушных судов, для и в пользу нужд собственной деятельности, без получения экономической выгоды. Полеты в собственных интересах включают также полеты, осуществляемые исключительно в спортивных целях.

(5) Частные полеты представляют собой некоммерческую деятельность, осуществляемую владельцами гражданских воздушных судов–физическими лицами исключительно в некоммерческих целях.

(6) Учебные полеты представляют собой гражданскую авиационную деятельность, осуществляемую физическими или юридическими лицами в целях подготовки летного состава гражданской авиации.

(7) Спортивные, показательные, ознакомительные, акробатические полеты, прыжки с парашютом и буксировка планеров представляют собой некоммерческую деятельность, осуществляемую владельцами воздушных судов–физическими или юридическими лицами исключительно в некоммерческих целях.

(8) Для осуществления полетов, указанных в частях (6) и (7) настоящей статьи, требуется разрешение согласно части (2) статьи 32.

(9) Физические и юридические лица, включая иностранных лиц, намеревающиеся осуществлять некоммерческую деятельность (авиация общего назначения) на территории Республики Молдова, обязаны до начала осуществления

данной деятельности подать административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации соответствующую заявку.

(10) Положения, касающиеся некоммерческой деятельности (авиация общего назначения), утверждаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в правилах гражданской авиации и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подзаконных технических документах.

Статья 32. Специализированная коммерческая

деятельность (авиационные работы)

(1) Специализированная коммерческая деятельность (авиационные работы) представляет собой авиационную деятельность, иную чем коммерческие воздушные перевозки, в ходе которой воздушное судно используется для специализированных работ в таких областях, как сельское и лесное хозяйство, строительство, фотографирование, топографическая съемка, наблюдение и патрулирование, воздушная реклама и т.д.

(2) Эксплуатанты, намеревающиеся осуществлять специализированную коммерческую деятельность, должны получить разрешение эксплуатанта, выданное административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Положения, касающиеся специализированной коммерческой деятельности, а также порядок и условия авторизации данной деятельности утверждаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в правилах гражданской авиации и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подзаконных технических документах.

Статья 33. Другие полеты

(1) Полеты воздушных судов, указанных в приложении 2, могут выполняться лишь в специально отведенных зонах без предварительного разрешения административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Положения, касающиеся полетов воздушных судов, указанных в приложении 2, утверждаются Правительством в нормативных актах, центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в правилах гражданской авиации и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подзаконных технических документах.

Статья 34. Специальные правила

(1) В целях соответствующего применения положений настоящей главы Правительство утверждает нормативные акты, центральный отраслевой орган в области гражданской авиации – правила гражданской авиации, а административный

орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации – технические требования и иные необходимые подзаконные технические документы.

(2) При утверждении нормативных актов, указанных в части (1), Правительство, центральный отраслевой орган в области гражданской авиации и административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивают, чтобы они:

a) отражали последние достижения техники и передовую практику, применяемую на международном уровне в сфере авиационных перевозок;

b) определяли тип эксплуатации и учитывали соответствующие требования и подтверждения соответствий пропорционально сложности эксплуатации и соответственному риску;

c) принимали во внимание общемировой опыт в эксплуатации воздушных судов, а также научный и технический прогресс;

d) основывались на оценке риска и были пропорциональны объему и области деятельности;

e) позволяли незамедлительно реагировать на установленные причины авиационных происшествий и серьезных инцидентов;

f) не предусматривали для воздушных судов, указанных в пункте c) части (2) статьи 1, требований, которые были бы несовместимы с обязанностями государств в рамках Международной организации гражданской авиации;

g) учитывали аспекты безопасности, связанные с организацией воздушного движения и аэронавигационным обслуживанием.

Глава VIII

АЭРОДРОМЫ, АЭРОПОРТЫ И ВЕРТОДРОМЫ

Статья 35. Сертификация и эксплуатация

аэродромов/аэропортов/вертодромов

(1) Гражданские аэродромы/аэропорты/вертодромы могут состоять в государственной или частной собственности, быть открытыми или закрытыми для общественного пользования, а также открытыми или закрытыми для международного воздушного движения.

(2) Аэродромы/аэропорты/вертодромы, включая их оборудование, расположенные на территории Республики Молдова, открытые для общественного пользования и используемые для коммерческих авиационных перевозок и специализированной коммерческой деятельности, могут эксплуатироваться только при условии, что они зарегистрированы и сертифицированы административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, если законом

прямо не предусмотрено иное, и удовлетворяют существенным требованиям, предусмотренным приложением 6.

(3) Аэродромы/аэропорты/вертодромы, с которых выполняются международные полеты, в обязательном порядке в соответствии с существенными требованиями, предусмотренными приложением 6.

(4) Статус международного аэропорта предоставляется Правительством по предложению центрального отраслевого органа в области гражданской авиации.

(5) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации регистрирует все указанные в части (2) аэродромы/аэропорты/вертодромы и взлетно-посадочные площадки для легких воздушных судов и сверхлегких летательных аппаратов, расположенные на территории Республики Молдова, и ведет Реестр гражданских аэродромов/аэропортов/вертодромов и взлетно-посадочных площадок для легких воздушных судов и сверхлегких летательных аппаратов. Не подлежат сертификации, но регистрируются используемые в некоммерческих целях взлетно-посадочные площадки для легких воздушных судов или сверхлегких летательных аппаратов, предназначенных для пользования в дневное время по правилам визуальных полетов.

(6) В целях защиты аэродромов от осуществляемых в их непосредственной близи деятельности и мероприятий, которые могут вызвать неприемлемые риски для воздушных судов, использующих данный аэродром, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает технические требования и иные необходимые подзаконные технические документы.

(7) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации приостанавливает или отзывает сертификат аэродрома, если устанавливает, что аэродром не соответствует сертификационным требованиям.

(8) Все воздушные суда, выполняющие международные полеты с территории/на территорию Республики Молдова, должны выполнить взлет и посадку в международном аэропорту, где имеются соответствующие службы пограничного, таможенного, санитарного и иного контроля. Воздушные суда могут выполнить взлет и посадку и на поверхностях, иных чем международный аэропорт, в чрезвычайных ситуациях или если они уполномочены на это компетентными органами.

(9) Условия использования аэродромов/аэропортов/вертодромов государственными воздушными судами, а также условия, при которых гражданские воздушные суда могут использовать военные аэродромы, устанавливаются Правительством.

(10) Требования и процедура сертификации аэродромов/аэропортов/вертодромов устанавливаются Правительством в нормативных актах, центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в правилах гражданской авиации и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подзаконных технических документах.

Статья 36. Использование инфраструктуры аэропорта

(1) Размер тарифов на аэропортовые услуги утверждается центральным отраслевым органом в области гражданской авиации на основе утвержденной Правительством методологии. Пользователи аэродрома/аэропорта/вертодрома обязаны оплатить эксплуатанту аэродрома/аэропорта/вертодрома тарифы за пользование аэродромом/аэропортом/вертодромом. Эксплуатант аэродрома/аэропорта/вертодрома или его представитель вправе задержать вылет любого воздушного судна, пока эксплуатант воздушного судна не оплатит аэропортовые тарифы и имеющиеся задолженности за оказанные услуги или не представит приемлемые для эксплуатанта аэродрома/аэропорта/вертодрома гарантии их оплаты.

(2) Освобождения от оплаты тарифов, указанных в части (1), и порядок возмещения расходов, связанных с предоставлением аэропортовых услуг для полетов воздушных судов, освобожденных от оплаты, устанавливаются Правительством.

(3) В случае если аэропорт перегружен или испытывает проблему пропускной способности, центральный отраслевой орган в области гражданской авиации обеспечивает осуществление распределения слотов на основе принципов прозрачности, нейтральности и недискриминации. Условия и порядок выделения слотов утверждаются Правительством.

(4) В целях обеспечения конкурентной среды эксплуатант аэропорта обязан обеспечить недискриминационное отношение к пользователям аэропорта в соответствии с наилучшей международной практикой и законодательством в сфере конкуренции.

(5) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации сертифицирует все виды деятельности по наземному обслуживанию.

(6) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации принимает необходимые меры для обеспечения:

a) свободного доступа на рынок поставщиков наземного обслуживания для предоставления таких услуг третьим лицам при условии обладания сертификатом, выданным административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

b) свободы собственного наземного обслуживания, осуществляемого эксплуатантом.

(7) Если для какого-либо аэропорта определенные связанные с воздушным пространством или пропускной способностью трудности, возникающие из-за загруженности и уровня использования воздушного пространства, делают невозможным открытие рынка и/или внедрение наземного обслуживания, центральный отраслевой орган в области гражданской авиации может ввести ограничения на основе установленных Правительством правил.

(8) Иные виды деятельности помимо предусмотренных настоящим кодексом и подзаконными нормативными актами могут осуществляться в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов при условии соблюдения требований в области авиационной безопасности и воздушной перевозки опасных грузов. Инициирование предпринимательской деятельности в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов возможно после предварительного уведомления административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

Статья 37. Эксплуатант аэродрома/аэропорта/вертодрома

(1) Аэродромы, указанные в части (2) статьи 35, управляются эксплуатантами аэродромов/аэропортов/вертодромов, сертифицированными в соответствии с существенными требованиями, предусмотренными приложением 6, и с правилами гражданской авиации.

(2) Требования и процедура выдачи, приостановления и отзыва сертификата эксплуатанта аэродрома/аэропорта/вертодрома устанавливаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в правилах гражданской авиации и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подзаконных технических документах.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации приостанавливает или отзывает сертификат эксплуатанта аэродрома/аэропорта/вертодрома, если устанавливает, что он не соответствует существенным требованиям, предусмотренным приложением 6, и правилам гражданской авиации.

(4) Эксплуатант аэродрома/аэропорта/вертодрома должен обеспечить соответствие своего назначенного персонала требованиям, установленным Правительством и подзаконными нормативными актами, с тем чтобы данный персонал был одобрен административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(5) Эксплуатанты аэродромов/аэропортов/вертодромов осуществляют мониторинг деятельности и мероприятий, которые могут вызвать неприемлемые риски для безопасности полетов вблизи аэродромов/аэропортов/вертодромов, и в пределах своей компетенции принимают соответствующие меры по смягчению их последствий.

(6) Эксплуатант аэродрома/аэропорта/вертодрома обязан обеспечить предусмотренные применимыми правилами условия, касающиеся безопасной посадки и взлета воздушных судов, авиационной безопасности, наличия служб, необходимых для наземного обслуживания воздушных судов, пожарных, аварийно-спасательных служб, службы скорой помощи и, при необходимости, таможенной, пограничной, фитосанитарной, санитарно-ветеринарной и других контрольных служб.

(7) Эксплуатант международного аэропорта обеспечивает специально оборудованные помещения и места, соответствующие средства и организационные меры, необходимые для выполнения компетентными органами проверок при

пересечении государственной границы.

Статья 38. Строительство и реконструкция

аэродромов/аэропортов/вертодромов

и специальных объектов

(1) Строительство или реконструкция аэродромов/аэропортов/вертодромов и специальных объектов осуществляется на основании заключения административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Документация по строительству или реконструкции аэродромов/аэропортов/вертодромов и специальных объектов рассматривается и согласовывается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации с точки зрения обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и безопасности населения, охраны окружающей среды, а также потребности в инфраструктуре (дороги и другие наземные пути сообщения, телекоммуникации и т.п.) для обслуживания аэропорта и обеспечения его безопасной и эффективной эксплуатации.

(3) Срок рассмотрения документов в целях согласования строительства или реконструкции аэродрома/аэропорта/вертодрома и специальных объектов не может превышать 90 календарных дней с момента подачи заявителем полного пакета документов.

(4) Заключение на строительство или реконструкцию аэродрома/аэропорта/вертодрома или специальных объектов утрачивает действительность, если в течение двух лет с момента его выдачи заявитель не начал соответствующие работы.

(5) Требования и процедура выдачи заключений на строительство и реконструкцию аэродромов/аэропортов/вертодромов и специальных объектов устанавливаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в правилах гражданской авиации и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подзаконных технических документах.

Статья 39. Расположение строений, сооружений

и оборудования в зонах воздушных

сервитутов

(1) В зонах воздушных сервитутов запрещается возведение новых строений, сооружений, объектов, инженерных систем и систем связи или выполнение на них работ без предварительного согласования с административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Ограничения и параметры, относящиеся к зонам воздушных сервитутов,

устанавливаются в соответствии с положениями правил гражданской авиации.

(3) Требования и процедура выдачи заключения на размещение строений, сооружений и оборудования в зонах воздушных сервитутов устанавливаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в правилах гражданской авиации и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подзаконных технических документах.

(4) Срок рассмотрения документов и выдачи заключения не может превышать 30 календарных дней с момента подачи заявителем полного пакета документов.

(5) Поставщики аэронавигационного обслуживания обеспечивают мониторинг размещения строений, сооружений и оборудования на всей территории Республики Молдова, за исключением районов, отнесенных к ведению эксплуатантов аэродромов/аэропортов/вертодромов.

(6) Собственники строений, сооружений и других объектов, представляющих угрозу для безопасности полетов гражданских воздушных судов, обязаны за свой счет размещать на указанных объектах маркировочные знаки и сигнальные устройства в соответствии с правилами гражданской авиации, утвержденными центральным отраслевым органом в области гражданской авиации, и подзаконными техническими документами, утвержденными административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(7) Без предварительного заключения, выдаваемого на безвозмездной основе административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, запрещается:

a) размещение новых строений, сооружений, объектов, инженерных систем и систем связи либо выполнение связанных с ними работ – в радиусе 15 километров от контрольной точки аэродрома, а также размещение новых строений, сооружений, объектов высотой от поверхности земли 45 метров и более – независимо от планируемого места размещения таковых;

b) размещение ветровых турбин – независимо от планируемого места размещения таковых.

(8) На расстоянии ближе 15 километров от контрольной точки аэродрома запрещается размещение объектов деятельности человека и использование земли, представляющие угрозу для безопасной и эффективной эксплуатации аэродромов/аэропортов, в том числе:

a) использование опасных, приводящих в замешательство и дезориентирующих огней;

b) ослепление, вызванное большими поверхностями с высокой светоотражаемостью;

c) способствование скоплению в окрестностях аэродрома диких животных и

птиц;

d) источники невидимого излучения или присутствие движимых или недвижимых объектов, которые могут отрицательно повлиять на работу систем авиационной связи, навигации и наблюдения.

(9) По требованию эксплуатанта аэродрома/аэропорта или уполномоченных им лиц предприятия, учреждения и организации, а также физические лица, нарушившие правила строительства/реконструкции или допустившие иные действия, запрещенные в зонах аэродромов/аэропортов, обязаны прекратить строительство или иную деятельность в прилегающей к аэродрому/аэропорту зоне и за свой счет устранить в установленный срок все допущенные нарушения.

Глава IX

УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

И АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Статья 40. Управление воздушным движением

и аэронавигационное обслуживание

(1) Аэронавигационное обслуживание в национальном воздушном пространстве обеспечивается поставщиками, сертифицированными и назначенными административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Предприятие, обеспечивающее организацию воздушного движения в национальном воздушном пространстве, назначается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Реализация функций по организации воздушного движения и предоставлению аэронавигационного обслуживания обеспечивается в соответствии с существенными требованиями, предусмотренными приложением 5.

(4) Требования и процедура сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания устанавливаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации в правилах гражданской авиации и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подзаконных технических документах.

(5) Тарифы на аэронавигационное обслуживание утверждаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации согласно утвержденной Правительством методологии и обеспечивают покрытие всех расходов, связанных с предоставлением данных услуг. Воздушные суда, пересекающие национальное воздушное пространство, обязаны оплачивать тарифы на аэронавигационное обслуживание. Поставщик аэронавигационного обслуживания вправе задержать вылет любого воздушного судна, пока эксплуатант воздушного судна не оплатит тариф на

аэронавигационное обслуживание и имеющиеся задолженности за оказанные услуги.

(6) Освобождения от оплаты тарифов, указанных в части (5), и порядок возмещения расходов, связанных с предоставлением аэронавигационного обслуживания для полетов воздушных судов, освобожденных от оплаты, устанавливаются Правительством.

Глава X

УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

И АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Статья 41. Национальная программа

по безопасности полетов

(1) Национальная программа по безопасности полетов представляет собой систему менеджмента в области регулирования и управления безопасностью полетов в гражданской авиации на государственном уровне. Программа устанавливает нормативно-правовую базу, необходимую для разработки и утверждения стратегии и политики в области безопасности, а также для определения, утверждения и контроля приемлемого уровня безопасности на национальном уровне, основываясь на проактивной стратегии постоянного улучшения показателей безопасности в гражданской авиации.

(2) Национальная программа по безопасности полетов разрабатывается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, продвигается центральным отраслевым органом в области гражданской авиации и утверждается Правительством.

(3) Национальная программа по безопасности полетов включает следующие компоненты:

a) политика и цели в области безопасности полетов на национальном уровне;

b) управление факторами риска для безопасности полетов на национальном уровне;

c) обеспечение безопасности гражданской авиации на национальном уровне;

d) продвижение безопасности гражданской авиации на национальном уровне.

(4) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации принимает необходимые меры по внедрению Национальной программы по безопасности полетов путем утверждения соответствующих нормативно-технических документов.

(5) В целях информирования общественности об общем уровне безопасности центральный отраслевой орган в области гражданской авиации ежегодно публикует

анализ безопасности полетов. Данный анализ должен быть максимально ясным и исчерпывающим, отмечающим наличие определенных повышенных рисков безопасности. Анализ не предусматривает раскрытия источников информации.

Статья 42. Система управления безопасностью

полетов

(1) Для управления безопасностью всех предоставляемых услуг, угрозами и рисками безопасности, связанными с осуществляемой деятельностью, авиационные агенты обязаны разработать, внедрить и поддерживать систему управления безопасностью полетов на уровне организации с учетом объема, характера и сложности деятельности, сертифицированной административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Система управления безопасностью полетов должна включать по меньшей мере следующее:

a) процесс выявления реальных и потенциальных угроз безопасности, а также оценки сопутствующих рисков;

b) процесс разработки и осуществления корректирующих мер в целях поддержания приемлемого уровня безопасности;

c) непрерывный процесс контроля и систематической оценки эффективности деятельности по управлению безопасностью полетов;

d) соответствующий процесс сбора, анализа, защиты и распространения информации, связанной с безопасностью полетов.

(3) Авиационные агенты и их назначенные ответственные руководители несут ответственность за обеспечение безопасности полетов и соблюдение положений применимых нормативных актов в части их обязанностей и требований к ним.

Статья 43. Авиационная безопасность

Меры по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства устанавливаются Законом об авиационной безопасности № 92/2007.

Статья 44. Авиационные услуги

(1) Авиационные услуги обеспечиваются в соответствии с процедурами, стандартами и рекомендуемой практикой, изданными международными организациями в области гражданской авиации, членом которых является Республика Молдова.

(2) Авиационные агенты и вовлеченные органы публичного управления должны создавать условия для применения и обеспечения функционирования системы авиационных услуг.

(3) Упрощение формальностей, связанных с воздушным транспортом, не должно влиять на меры, необходимые для поддержания авиационной безопасности, контроля при пересечении государственной границы и недопущения ввоза или вывоза запрещенных товаров.

(4) В целях упрощения и ускорения воздушных перевозок и предотвращения необоснованных задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и грузов административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации представляет центральному отраслевому органу в области гражданской авиации для предложения на утверждение Правительству Национальную программу по упрощению формальностей при воздушных перевозках, включающую специальные положения по упрощению формальностей, связанных с пограничным, таможенным и санитарным контролем, и других формальностей.

Статья 45. Поиск и спасание гражданских

воздушных судов

(1) В национальном воздушном пространстве и на территории Республики Молдова работы по поиску и спасанию гражданских воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, и лиц, выживших в результате авиационного происшествия, осуществляются в установленном Правительством порядке.

(2) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации является государственным органом по регулированию и организации поисковых и аварийно-спасательных работ.

(3) Помощь при поиске и спасании оказывается всем гражданским воздушным судам и выжившим в результате авиационного происшествия лицам.

(4) Все органы публичной власти, а равно привлекаемые физические и юридические лица обязаны оказывать помощь в случае поисково-спасательных операций, имея приоритетной целью сохранение человеческой жизни, а также предотвращение значительного ущерба и сохранение доказательств, имеющих существенное значение для надлежащего расследования авиационных происшествий.

Статья 46. Общие положения о техническом

расследовании авиационных

происшествий и инцидентов

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации является государственным органом по регулированию и организации технического расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации, а также по организации системы обязательного и добровольного донесения об авиационных событиях.

(2) Проведение мероприятий по техническому расследованию авиационных

происшествий и инцидентов в гражданской авиации осуществляется в соответствии с законодательством о расследовании транспортных происшествий и инцидентов.

(3) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации издает специальные правила, касающиеся расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации, а также касающиеся донесения, сбора, обработки и хранения информации о событиях в данной области, в соответствии с требованиями и рекомендациями международных организаций гражданской авиации.

Статья 47. Ответственность

(1) Нарушение положений настоящего кодекса и норм по его применению влечет, в зависимости от обстоятельств, дисциплинарную, гражданско-правовую, правонарушительную или уголовную ответственность виновных физических или юридических лиц.

(2) Наступление ответственности, указанной в части (1), не освобождает от обязанности устранения выявленных нарушений. Нарушения подлежат устранению в месячный срок со дня выявления, если административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации не установлен иной срок, с обязательным уведомлением последнего об их устранении.

(3) Ответственность за совершение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации устанавливается согласно действующему законодательству.

(4) Ответственность за ущерб, причиненный при осуществлении воздушных перевозок в национальном воздушном пространстве, устанавливается в соответствии с международными договорами, стороной которых является Республика Молдова, а также в соответствии с действующим законодательством.

(5) Физические и юридические лица, деятельность которых связана с использованием национального воздушного пространства, проектированием, производством, ремонтом и эксплуатацией авиационной техники и аэродромов/аэропортов/вертодромов, обслуживанием воздушного движения, обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, осуществлением другой деятельности в области гражданской авиации на территории Республики Молдова, а также с управлением и надзором за этими сферами, несут ответственность за нарушение положений настоящего кодекса согласно действующему законодательству.

Глава XI

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ И ПЕРЕХОДНЫЕ

ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 48. Вступление в силу

Настоящий кодекс вступает в силу в двенадцатимесячный срок со дня опубликования в Официальном мониторе Республики Молдова.

Статья 49. Обязанности Правительства

До вступления в силу настоящего кодекса Правительству:

– представить Парламенту предложения по приведению действующего законодательства в соответствие с настоящим кодексом;

– привести свои нормативные акты в соответствие с настоящим кодексом;

– обеспечить изменение или отмену центральными отраслевыми органами и ведомствами их нормативных актов, противоречащих настоящему кодексу;

– утвердить нормативные акты, необходимые согласно настоящему кодексу;

– обеспечить утверждение подведомственными ответственными органами нормативных актов, необходимых согласно настоящему кодексу.

Статья 50. Нормативные акты, утратившие силу

Со дня вступления в силу настоящего кодекса признать утратившим силу Закон о гражданской авиации № 1237/1997 (повторное опубликование: Официальный монитор Республики Молдова, 2010 г., № 98–99, ст. 292), с последующими изменениями и дополнениями.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПАРЛАМЕНТА Андриан КАНДУ

№ 301. Кишинэу, 21 декабря 2017 г.

Приложение 1

СУЩЕСТВЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

К ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

I. Целостность изделия

Целостность изделия должна обеспечиваться для всех ожидаемых условий полета в течение срока эксплуатации воздушного судна. Соответствие всем требованиям должно демонстрироваться оценкой или анализом, подкрепленными при необходимости испытаниями.

1. Конструкции и материалы: целостность конструкции должна обеспечиваться во всех эксплуатационных режимах воздушного судна и в достаточной степени за их пределами, включая его силовую установку, и поддерживаться в течение всего срока

эксплуатации воздушного судна.

1) Все части воздушного судна, отказ которых может привести к нарушению структурной целостности, должны отвечать определенным условиям без опасных деформаций или отказов. Сюда включаются все детали, имеющие значительную массу, и средства их фиксации.

a) Должны быть учтены все комбинации нагрузки, которых следует ожидать в рамках и в достаточной степени за пределами массы, центра тяжести, эксплуатационных режимов и срока эксплуатации воздушного судна. Сюда включаются нагрузки, вызванные порывами, маневрами, давлением, подвижными поверхностями, системой управления и силовой установкой, как в полете, так и на земле.

b) Должны быть рассмотрены нагрузки и вероятные отказы, вызванные вынужденными посадками на землю или на воду.

c) Динамические эффекты должны быть нейтрализованы реакцией структуры на указанные нагрузки.

2) Воздушное судно должно быть свободно от любой аэроупругой неустойчивости или чрезмерной вибрации.

3) Производственные процессы и материалы, используемые в строительстве воздушных судов, должны обеспечивать наличие известных и воспроизводимых структурных свойств. Любые изменения в характеристиках материала, связанные с условиями эксплуатации, должны быть учтены.

4) Эффекты циклических нагрузок, ухудшение состояния окружающей среды, случайное повреждение или повреждение от дискретного воздействия не должны снижать структурную целостность ниже допустимого уровня остаточной прочности. Должны распространяться все необходимые инструкции для обеспечения поддержания летной годности в этом отношении.

2. Силовая установка: целостность силовой установки (а именно двигателя и, в соответствующих случаях, воздушного винта) должна демонстрироваться в рамках и в достаточной степени за пределами эксплуатационных режимов силовой установки и должна поддерживаться в течение всего срока эксплуатации.

1) Силовая установка должна вырабатывать в установленных для нее пределах силу тяги или мощность, требующуюся от нее при всех условиях полета, принимая во внимание эффект, оказываемый окружающей средой и ее состоянием.

2) Производственный процесс и материалы, используемые при конструировании силовой установки, должны обеспечивать наличие известных и воспроизводимых структурных свойств. Любые изменения в характеристиках материала, связанные с условиями эксплуатации, должны быть учтены.

3) Эффекты циклических нагрузок, ухудшение состояния окружающей среды и

условий эксплуатации, а также возможные последующие отказы деталей не должны снижать структурную целостность силовой установки ниже допустимого уровня. Должны распространяться все необходимые инструкции для обеспечения поддержания летной годности в этом отношении.

4) Должны распространяться все необходимые инструкции, информация и требования для безопасного и правильного взаимодействия между силовой установкой и воздушным судном.

3. Системы и оборудование

1) Воздушное судно не должно иметь конструктивных особенностей или деталей, опасность которых была установлена на практике.

2) Воздушное судно, в том числе системы, оборудование и приборы, необходимые для сертификации типа или предусмотренные эксплуатационными правилами, должно функционировать так, как это предусмотрено, в любых прогнозируемых условиях эксплуатации в рамках и в достаточной степени за пределами эксплуатационных режимов воздушного судна, с учетом условий эксплуатации систем, оборудования или приборов. Остальные системы, оборудование или приборы, не требуемые для сертификации типа или не предусмотренные эксплуатационными правилами, функционирующие как надлежащим, так и ненадлежащим образом, не должны снижать безопасность и неблагоприятно влиять на надлежащее функционирование любых иных систем, оборудования или приборов. Системами, оборудованием и приборами должно быть возможно управлять без необходимости иметь исключительные навыки или силу.

3) Системы воздушного судна, оборудование и связанные с ним приборы, рассматриваемые как по отдельности, так и в связи одно с другим, должны быть спроектированы таким образом, чтобы катастрофическое состояние не возникло вследствие единичного отказа, не рассматриваемого как почти невозможный, и должна существовать обратная зависимость между вероятностью отказа и серьезностью его последствий для воздушного судна и лиц, в нем находящихся. Применительно к критерию единичного отказа, упомянутому выше, принято, что определенные допущения должны быть сделаны относительно размера и общей конфигурации воздушного судна и что указанные допущения могут предотвратить применение критерия единичного отказа к некоторым частям и системам вертолетов и небольших самолетов.

4) Информация, необходимая для безопасного проведения полета, а также информация относительно небезопасных условий должна быть предоставлена экипажу или, при необходимости, инженерно-техническому персоналу в ясном, последовательном и недвусмысленном виде. Системы, оборудование и приборы управления, в том числе знаки и сообщения, должны быть спроектированы и расположены так, чтобы свести к минимуму ошибки, которые могут привести к возникновению рисков.

5) При проектировании должны быть приняты предупредительные меры для

того, чтобы свести к минимуму риск для воздушного судна и лиц, в нем находящихся, создаваемый возможными угрозами, как внутренними, так и внешними по отношению к воздушному судну, включая защиту от риска существенного отказа или разрушения какого-либо из приборов воздушного судна.

4. Поддержание летной годности

1) Должны быть разработаны инструкции по поддержанию летной годности для того, чтобы обеспечить поддержание стандарта летной годности, установленного при сертификации типа, в течение всего срока эксплуатации воздушного судна.

2) Должны быть предусмотрены средства инспекции, регулировки, смазки, удаления или замены частей и приборов в той мере, в какой необходимо для поддержания летной годности.

3) Инструкции по поддержанию летной годности должны быть представлены в виде руководства или руководств, в зависимости от объема информации, которую требуется предоставить. Руководства должны содержать инструкции по техническому обслуживанию и ремонту, информацию о технической поддержке, порядок устранения неисправностей и проведения инспекции, изложенные в доступной для применения на практике форме.

4) Инструкции по поддержанию летной годности должны содержать ограничения летной годности, устанавливающие обязательные интервал между заменами, интервал между инспекциями и соответствующий порядок проведения инспекций.

II. Аспекты летной годности при

эксплуатации изделия

5. Необходимо продемонстрировать, что учтены следующие элементы для обеспечения удовлетворительного уровня безопасности для лиц, находящихся на борту либо на земле во время эксплуатации изделия:

1) должны быть установлены виды разрешенной эксплуатации воздушного судна, а также ограничения и информация, необходимая для обеспечения безопасной эксплуатации, в том числе ограничения, касающиеся окружающей среды и летно-технических характеристик;

2) должно быть возможно безопасно контролировать воздушное судно и осуществлять им маневры при любых предсказуемых условиях эксплуатации, в том числе после отказа одной или в отдельных случаях нескольких силовых установок. Должное внимание следует уделить силе пилота, условиям в кабине экипажа, рабочей нагрузке пилота и другим проявлениям человеческого фактора, а также этапу полета и его продолжительности;

3) должна быть обеспечена возможность осуществления плавного перехода от одного этапа полета к другому, не требующего выдающихся навыков пилотирования,

повышенной внимательности, силы или рабочей нагрузки, при любых возможных условиях эксплуатации;

4) воздушное судно должно иметь уровень стабильности, необходимый для обеспечения того, что требования к пилоту не являются чрезмерными, учитывая этап полета и его продолжительность;

5) должны быть установлены процедуры для нормальной эксплуатации, для условий отказа и для чрезвычайных ситуаций;

6) должны быть предусмотрены предупреждения или иные сдерживающие средства в соответствии с типом воздушного судна для предотвращения выхода за пределы нормального режима полета;

7) характеристики воздушного судна и его систем должны обеспечивать безопасный выход из возможных крайних значений режима полета.

6. Эксплуатационные ограничения и другая информация, необходимая для безопасной эксплуатации воздушного судна, должны быть доступны членам экипажа.

7. Эксплуатация изделий должна быть защищена от рисков, вызванных неблагоприятными внешними и внутренними условиями, включая условия окружающей среды.

1) В частности, не должна возникать опасная ситуация в результате воздействия таких явлений, как неблагоприятные метеорологические условия, молния, столкновение с птицами, высокочастотные радиационные поля, озон и т.д., которых логично ожидать во время эксплуатации изделия.

2) Пассажирский салон должен обеспечивать пассажирам приемлемые условия перевозки и надлежащую защиту от любых предсказуемых рисков, возникающих во время полета или вызванных чрезвычайными ситуациями, такими как огонь, дым, токсичные газы и быстрая разгерметизация. Должны быть приняты меры для обеспечения лицам, находящимся на борту воздушного судна, всех возможных условий для избежания серьезных повреждений и быстрого покидания воздушного судна, а также для защиты их от влияния сил торможения в случае аварийной посадки на землю или на воду. Должны предусматриваться ясные и недвусмысленные знаки и сообщения, чтобы соответствующим образом проинструктировать лиц, находящихся на борту воздушного судна, о надлежащем безопасном поведении, а также месторасположении и правильном использовании аварийно-спасательного оборудования. Необходимое аварийно-спасательное оборудование должно быть легкодоступно.

3) Отсеки экипажа должны быть организованы таким образом, чтобы способствовать проведению воздушных перевозок, включая средства обеспечения осведомленности о ситуации, а также управлению любыми предсказуемыми ситуациями и чрезвычайными ситуациями. Устройство отсеков экипажа не должно ставить под угрозу возможность экипажа выполнять свои функции и должно быть организовано таким образом, чтобы способствовать избежанию столкновений во время

полета и неправильного использования средств управления.

III. Организации (в том числе физические лица, осуществляющие проектирование, строительство или техническое обслуживание)

8. Утверждения организациям выдаются, если выполнены следующие условия:

1) организация располагает всеми средствами, необходимыми для ведения работы в области своей деятельности. Такие средства включают, не ограничиваясь этим, следующее: сооружения, персонал, оборудование, инструменты и материалы, документация по задачам, ответственности и процедурам, доступ к необходимым данным и ведение учета;

2) организация внедряет и поддерживает систему управления, позволяющую обеспечить соответствие этим существенным требованиям к летной годности, и преследует цель постоянного совершенствования этой системы;

3) организация при необходимости заключает соглашения с другими важными для нее организациями, чтобы обеспечить поддержание соответствия этим существенным требованиям к летной годности;

4) организация создает систему сообщения о событиях и/или их анализа, которая должна использоваться системой управления, указанной в подпункте 2), и соглашениями, указанными в подпункте 3), для содействия достижению цели постоянного совершенствования безопасности изделий.

9. Условия, указанные в подпунктах 3) и 4) пункта 8, не применяются к организациям по подготовке в области технического обслуживания.

Приложение 2

ВОЗДУШНЫЕ СУДА, НЕ ПОДПАДАЮЩИЕ ПОД ДЕЙСТВИЕ ЧАСТИ (2) СТАТЬИ 1

1. Исторические воздушные суда, удовлетворяющие следующим критериям:

1) простые воздушные суда:

a) первоначальное проектирование которых было осуществлено до 1 января 1955 года; и

b) производство которых было остановлено до 1 января 1975 года; или

2) воздушные суда, имеющие очевидное историческое значение, связанное с:

a) участием в примечательном историческом событии; или

b) существенным прорывом в развитии авиации; или

c) тем, что они сыграли важную роль в вооруженных силах.

2. Воздушные суда, специально спроектированные либо приспособленные для экспериментальных, научных или исследовательских целей и предположительно подлежащие производству в очень ограниченном количестве.

3. Воздушные суда, построенные по меньшей мере на 51 процент любителем или некоммерческой ассоциацией любителей для собственного пользования в некоммерческих целях.

4. Воздушные суда, которые находились на вооружении вооруженных сил, за исключением воздушных судов такого типа, стандарт проектирования которого был принят Европейским агентством по авиационной безопасности.

5. Самолеты, вертолеты и аэрошюты, имеющие не более двух посадочных мест и максимальную взлетную массу (МТОМ) не более:

1) 300 кг для одноместного сухопутного самолета/вертолета;

2) 450 кг для двухместного сухопутного самолета/вертолета;

3) 330 кг для одноместного самолета/вертолета-амфибии или одноместного гидросамолета/гидровертолета;

4) 495 кг для двухместного самолета/вертолета-амфибии или двухместного гидросамолета/гидровертолета при условии, что при эксплуатации одновременно и как гидросамолета/гидровертолета, и как сухопутного самолета/вертолета воздушное судно не выходит за соответствующие пределы максимальной взлетной массы;

5) 472,5 кг для двухместного сухопутного самолета, оснащенного спасательным парашютом, установленным на конструкцию самолета;

6) 315 кг для одноместного сухопутного самолета, оснащенного спасательным парашютом, установленным на конструкцию самолета;

и самолеты, имеющие скорость сваливания или минимальную скорость установившегося полета при посадочной конфигурации, не превышающую 35 узлов индикаторной земной скорости (CAS).

6. Одноместные и двухместные автожиры с максимальной взлетной массой, не превышающей 560 кг.

7. Планеры с максимальной массой в пустом состоянии не более 80 кг для одноместных планеров или 100 кг – для двухместных, в том числе для стартующих с ног.

8. Модели воздушных судов, соответствующие критериям, указанным в пункте 1 или 4, структурная конструкция которых не отличается от оригинала.

9. Беспилотные летательные аппараты с эксплуатационной массой не более 150 кг.

10. Любые другие воздушные суда, имеющие максимальную массу в пустом состоянии, включая топливо, не более 70 кг.

Приложение 3

СУЩЕСТВЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

К ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

I. Общие положения

1. Полет не должен выполняться, если члены экипажа и, при необходимости, остальной эксплуатационный персонал, вовлеченный в подготовку и осуществление полета, не ознакомлены с применимыми законами, правилами и процедурами, которые имеют отношение к их задачам и установлены для зон, которые будут пересекаться, аэродромов, использование которых предусмотрено, и связанного с ними аэронавигационного оборудования.

2. Полет должен выполняться таким образом, чтобы соблюдались эксплуатационные процедуры, установленные в руководстве по производству полетов или, при необходимости, в руководстве по летной эксплуатации, для подготовки к полету и его производству. В целях упрощения процесса члены экипажа должны иметь карту контрольных проверок, которая может использоваться по мере необходимости на всех этапах управления воздушным судном в нормальных, аварийных и чрезвычайных условиях и ситуациях. Процедуры должны быть установлены для любых обоснованно прогнозируемых чрезвычайных ситуаций.

3. Перед каждым полетом должны быть определены роли и обязанности каждого члена экипажа. Командир воздушного судна несет ответственность за эксплуатацию и безопасность воздушного судна, а также за безопасность всех членов экипажа, пассажиров и груза на борту.

4. Предметы или вещества, которые могут представлять существенный риск для здоровья, безопасности, собственности или окружающей среды, такие как опасные товары, оружие и боеприпасы, не должны находиться на воздушном судне, за исключением случаев, когда применяются соответствующие инструкции и процедуры для снижения рисков.

5. Все необходимые данные, документы, записи и информация, касающиеся учета условий, указанных в пункте 14, должны сохраняться для каждого полета и быть доступными в течение минимального периода времени, соответствующего типу эксплуатации.

II. Подготовка к полету

6. Полет не может быть начат до тех пор, пока не будет продемонстрировано, с использованием всех доступных разумных способов, что соблюдены следующие условия:

1) соответствующие средства, непосредственно необходимые для полета и для безопасной эксплуатации воздушного судна, в том числе средства связи и аэронавигационное оборудование, доступны для выполнения полета с учетом имеющейся документации службы аэронавигационной информации;

2) экипаж должен быть знаком с расположением и использованием оборудования, применяемого при чрезвычайных ситуациях, а пассажиры проинформированы о нем. С помощью специальных средств информирования до сведения экипажа и пассажиров должна быть доведена достаточная информация, касающаяся порядка действия в чрезвычайной ситуации и использования аварийно-спасательного оборудования салона;

3) командир воздушного судна должен убедиться в том, что:

a) воздушное судно удовлетворяет условиям летной годности в соответствии с разделом VI;

b) если это необходимо, воздушное судно должным образом зарегистрировано и соответствующие сертификаты об этом находятся на борту воздушного судна;

c) указанные в разделе V инструменты и оборудование, необходимые для осуществления полета, установлены на воздушном судне и находятся в рабочем состоянии, за исключением случаев, когда они отменены перечнем минимального состава оборудования (MEL) или эквивалентным документом;

d) масса воздушного судна и расположение центра тяжести таковы, что полет может быть осуществлен в пределах, установленных документацией о летной годности;

e) вся ручная кладь и сдаваемый багаж, а также груз соответствующим образом загружены и закреплены; и

f) эксплуатационные ограничения воздушного судна, указанные в разделе IV, не будут превышены в течение всего полета;

4) экипажу должна предоставляться информация относительно метеорологических условий на аэродроме вылета, аэродроме назначения и, при необходимости, на запасных аэродромах, а также условий на протяжении маршрута. Особое внимание должно быть уделено потенциально опасным атмосферным условиям;

5) в случае полета, выполняемого в известных или прогнозируемых условиях обледенения, воздушное судно должно быть сертифицировано, оборудовано и/или обработано для безопасной эксплуатации в таких условиях;

6) для полетов, выполняемых по правилам визуальных полетов,

метеорологические условия на протяжении маршрута должны быть таковы, чтобы обеспечить возможность соблюдения этих правил. Для полетов, выполняемых по правилам полетов по приборам, аэродром назначения и, при необходимости, запасной аэродром (аэродромы), где воздушное судно может приземлиться, должен быть выбран, принимая во внимание, в частности, метеорологические прогнозы, доступность аэронавигационного оборудования, доступность наземного оборудования и процедуры полета по приборам, утвержденные государством, на территории которого находится аэродром назначения и/или запасной аэродром;

7) количество топлива и масла на борту должно быть достаточно для того, чтобы обеспечить безопасное осуществление полета с учетом метеорологических условий, любых аспектов, влияющих на функционирование воздушного судна, и любых прогнозируемых задержек во время полета. Кроме того, предусматривается запас топлива на случай непредвиденных ситуаций. При необходимости должны быть установлены процедуры по управлению топливом во время полета.

III. Летная эксплуатация

7. Применительно к летной эксплуатации должны быть удовлетворены все следующие условия:

1) на соответствующем типе воздушного судна во время взлета и посадки, а также в любое время, когда командир посчитает это необходимым в целях безопасности, каждый член экипажа должен находиться на своем рабочем месте и использовать предусмотренные системы обеспечения безопасности с учетом типа воздушного судна;

2) на соответствующем типе воздушного судна все члены экипажа, чье присутствие требуется в летной кабине, должны находиться и оставаться на своем рабочем месте с пристегнутыми ремнями безопасности, за исключением перемещений для удовлетворения физиологических потребностей или для решения эксплуатационных задач;

3) на соответствующем типе воздушного судна и во время соответствующих типов эксплуатации перед взлетом и посадкой, во время руления и в любое время, когда это признается необходимым в целях безопасности, командир должен убедиться в том, что каждый пассажир находится на своем месте и должным образом пристегнут ремнями безопасности;

4) полет должен осуществляться таким образом, чтобы поддерживалась надлежащая дистанция от других воздушных судов и чтобы обеспечивалось избегание препятствий на всех этапах полета. Дистанция между воздушными судами должна быть по меньшей мере равна дистанции, требуемой применимыми правилами полетов;

5) запрещается продолжение полета в случае, если известные условия уже не соответствуют по меньшей мере условиям раздела II. Кроме того, в случае полета по правилам полетов по приборам запрещается продолжение снижения к аэродрому при определенной высоте или после достижения определенной позиции, если не

удовлетворены предписанные критерии видимости;

6) в случае чрезвычайной ситуации командир воздушного судна должен убедиться в том, что все пассажиры проинформированы о действиях в чрезвычайной ситуации в соответствии с обстоятельствами;

7) командир воздушного судна должен принять все необходимые меры, чтобы свести к минимуму последствия поведения пассажиров, создающего помехи для осуществления полета;

8) запрещается руление воздушного судна на площади маневрирования аэродрома или запуск его винта, если лицо, находящееся за приборами управления, не имеет необходимой квалификации;

9) при необходимости должны использоваться применимые процедуры по управлению топливом во время полета.

IV. Летно-технические характеристики воздушного судна и эксплуатационные ограничения

8. Воздушное судно должно эксплуатироваться в соответствии с документацией о его летной годности и всеми связанными с ним эксплуатационными процедурами и ограничениями, установленными в утвержденном руководстве по производству полетов или эквивалентной документации. Руководство по производству полетов или эквивалентная документация должны предоставляться в распоряжение экипажа и должны постоянно обновляться для каждого воздушного судна.

9. Воздушное судно должно эксплуатироваться в соответствии с применимой документацией по охране окружающей среды.

10. Полет нельзя начинать или продолжать, если расчетные характеристики воздушного судна с учетом всех факторов, которые существенно влияют на их уровень, не позволяют осуществлять все этапы полета в рамках соответствующих дистанций/зон и высоты пролета препятствий при запланированной эксплуатационной массе. Факторами, которые существенно влияют на взлет, движение по маршруту и снижение/посадку, являются, в частности:

1) эксплуатационные процедуры;

2) барометрическая высота аэродрома;

3) температура;

4) ветер;

5) размер, уклон и состояние взлетно-посадочной зоны; и

6) состояние корпуса, винтомоторной установки или их систем с учетом их возможных повреждений.

11. Указанные факторы должны приниматься во внимание непосредственно как эксплуатационные параметры или опосредованно с помощью допущений или границ, которые могут быть установлены при разработке данных о летно-технической характеристике, в зависимости от типа эксплуатации.

V. Инструменты, данные и оборудование

12. Воздушное судно должно быть оборудовано всем аэронавигационным оборудованием, связью и другим оборудованием, необходимым для планируемого полета, с учетом правил воздушного движения и правил полетов, применимых на всех этапах полета.

13. В случае необходимости воздушное судно должно быть снабжено всем необходимым оборудованием для обеспечения безопасности, медицинским, эвакуационным и спасательным оборудованием с учетом рисков, связанных с зонами эксплуатации, маршрутами, высотой и продолжительностью полета.

14. Все данные, необходимые для осуществления полета экипажем, должны обновляться и быть доступны на борту воздушного судна с учетом применимых правил воздушного движения, правил полетов, высоты полета и зон эксплуатации.

VI. Поддержание летной годности

15. Воздушное судно можно эксплуатировать, только если:

1) воздушное судно находится в состоянии летной годности;

2) эксплуатационное и аварийно-спасательное оборудование, необходимое для планируемого полета, находится в рабочем состоянии;

3) документ, подтверждающий летную годность воздушного судна, действителен; и

4) техническое обслуживание воздушного судна осуществляется в соответствии с программой технического обслуживания.

16. Перед каждым полетом или серией последовательных полетов воздушное судно должно быть проинспектировано путем предполетной проверки, чтобы определить, готово ли оно к планируемому полету.

17. Программа технического обслуживания должна содержать, в частности, задания по техническому обслуживанию и интервалы между ними, особенно те, которые указаны в качестве обязательных в инструкциях по поддержанию летной годности.

18. Воздушное судно может эксплуатироваться, только если оно допущено к эксплуатации после его технического обслуживания квалифицированными лицами или

организациями. Подписанный документ о допуске к эксплуатации должен содержать, в частности, основные детали проведенного технического обслуживания.

19. Все записи, демонстрирующие летную годность воздушного судна, должны храниться до момента замены содержащейся в них информации новой информацией, эквивалентной в объеме и деталях, но не менее чем 24 месяца в случае ведения детализированных записей о техническом обслуживании. В случае арендуемых воздушных судов все записи, демонстрирующие летную годность воздушного судна, должны храниться по крайней мере в течение срока аренды.

20. Любые модификации и ремонты должны отвечать существенным требованиям к летной годности. Подтверждающие данные, демонстрирующие соответствие с требованиями к летной годности, должны быть сохранены.

VII. Члены экипажа

21. Численность и состав экипажа должны определяться с учетом:

1) сертификационных ограничений воздушного судна, включая, когда это применимо, соответствующую демонстрацию эвакуации в чрезвычайной ситуации;

2) конфигурации воздушного судна; и

3) типа и продолжительности операций.

22. Члены кабинного экипажа должны:

1) регулярно проходить подготовку и проверку, чтобы приобретать и поддерживать надлежащий уровень компетентности для выполнения своих обязанностей по обеспечению безопасности; и

2) периодически проходить медицинскую оценку состояния здоровья, чтобы безопасно выполнять свои обязанности по обеспечению безопасности. Соответствие демонстрируется надлежащей оценкой, основанной на передовой практике авиационной медицины.

23. Командир воздушного судна должен обладать полномочиями отдавать любые распоряжения и совершать любые необходимые действия для обеспечения функционирования и безопасности воздушного судна и лиц и/или имущества, находящихся на нем.

24. В чрезвычайной ситуации, которая угрожает функционированию или безопасности воздушного судна и/или лиц, находящихся на его борту, командир воздушного судна должен принять любые меры, которые он посчитает необходимыми в интересах безопасности. Если такие меры предполагают нарушение местных правил или процедур, командир воздушного судна несет ответственность за безотлагательное уведомление об этом соответствующего местного органа власти.

25. Запрещается имитация аварийной чрезвычайной ситуации, если воздушное судно осуществляет перевозку пассажиров или грузов.

26. Члены экипажа не должны допускать ухудшение выполнения своих задач или принятия решений до такой степени, что это может угрожать безопасности полета вследствие влияния усталости, учитывая, inter alia, накопленную усталость, депривацию сна, количество пролетаемых секторов, ночные дежурства или смены часовых поясов. Периоды отдыха должны предоставлять членам экипажа достаточно времени для преодоления влияния предыдущего полета и возможность быть отдохнувшими к началу следующего периода дежурства.

27. Член экипажа не должен выполнять свои обязанности на борту воздушного судна, если он находится под действием психотропных веществ или алкоголя либо если не может осуществлять свои функции вследствие ранения, усталости, приема лекарств, болезни или по иным подобным причинам.

VIII. Дополнительные требования к эксплуатации в коммерческих целях и к эксплуатации сложных моторных воздушных судов

28. Эксплуатация в коммерческих целях и эксплуатация сложных моторных воздушных судов может производиться только при соблюдении следующих условий:

1) эксплуатант должен располагать, непосредственно или на основании договоров, средствами, необходимыми для масштаба и сферы его деятельности. Такие средства включают, не ограничиваясь этим, следующее: воздушное судно, сооружения, управленческая структура, персонал, оборудование, документация по задачам, ответственности и процедурам, доступ к необходимым данным и ведение учета;

2) эксплуатант должен использовать только достаточно квалифицированный и подготовленный персонал, внедрить и поддерживать программы подготовки и проверки для членов экипажа и иного привлеченного персонала;

3) эксплуатант должен установить перечень минимального состава оборудования или эквивалентный документ, принимая во внимание следующее:

a) документ должен предусматривать эксплуатацию воздушного судна при определенных условиях с определенными инструментами, оборудованием или функциями, находящимися в нерабочем состоянии на момент начала полета;

b) документ должен быть подготовлен отдельно для каждого воздушного судна с учетом условий эксплуатации и технического обслуживания эксплуатанта; и

c) перечень минимального состава оборудования должен быть основан на главном перечне минимального состава оборудования, при наличии такового, и не должен быть менее ограничивающим, чем главный перечень минимального состава оборудования;

4) эксплуатант должен создать и поддерживать систему управления для обеспечения соблюдения этих существенных требований к эксплуатации и стремиться

к ее постоянному совершенствованию; и

5) эксплуатант должен разработать и поддерживать программу предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности, включая программу сообщения о событиях, которая должна использоваться системой управления для содействия достижению цели постоянного совершенствования эксплуатационной безопасности.

29. Эксплуатация в коммерческих целях и эксплуатация сложных моторных воздушных судов должны осуществляться только в соответствии с руководством по летной эксплуатации эксплуатанта. Такое руководство должно содержать все необходимые инструкции, информацию и процедуры для всех эксплуатируемых воздушных судов и для выполнения своих обязанностей эксплуатационным персоналом. В нем должны быть указаны ограничения, касающиеся времени полета, полетного рабочего времени и времени отдыха членов экипажа. Руководство по летной эксплуатации и его дополнения должны соответствовать утвержденному руководству по производству полетов, и при необходимости в него должны вноситься изменения.

30. Эксплуатант должен установить надлежащие процедуры для сведения к минимуму последствий поведения пассажиров, создающего помехи для безопасной эксплуатации воздушного судна.

31. Эксплуатант должен разработать и поддерживать программы безопасности, адаптированные к воздушному судну и типу операций, включающие, в частности:

1) безопасность кабины летного экипажа;

2) контрольный лист осмотра воздушного судна;

3) программы подготовки;

4) защиту электронных и компьютерных систем для предотвращения умышленного вмешательства в эти системы и их повреждения; и

5) сообщение об актах незаконного вмешательства.

Если меры безопасности могут негативно повлиять на безопасность полетов, должны быть оценены риски и разработаны соответствующие процедуры по уменьшению рисков для безопасности, что может потребовать использования специализированного оборудования.

32. Эксплуатант должен назначить командира воздушного судна из состава летного экипажа.

33. Предотвращение усталости должно осуществляться с помощью системы планирования смен. Для каждого полета или серии полетов такое планирование должно включать время полета, полетное рабочее время, периоды дежурств и соответствующие периоды отдыха. Ограничения, установленные планированием смен, должны учитывать все имеющие значение факторы, влияющие на усталость, такие как,

в частности, количество пролетаемых секторов, пересечение часовых поясов, депривация сна, нарушение циркадного ритма, ночные часы, местоположение, совокупное количество смен за определенный промежуток времени, распределение обязанностей между членами экипажа, а также введение усиленных экипажей.

34. Задачи, указанные в пунктах 15, 18 и 19 настоящего приложения, должны контролироваться организацией, ответственной за поддержание летной годности, которая должна соответствовать, помимо требований пункта 8 приложения 1, следующим условиям:

1) организация должна быть квалифицированной в техническом обслуживании изделий, запасных частей и приборов под свою ответственность или должна иметь договор с организацией, квалифицированной в техническом обслуживании таковых; и

2) организация должна разработать руководство организации, предназначенное для использования и инструктирования соответствующего персонала и содержащее описание всех процедур организации по поддержанию летной годности, включая, при необходимости, описание административных процедур, установленных между организацией и утвержденной организацией по техническому обслуживанию.

Приложение 4

СУЩЕСТВЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВЫДАЧЕ

СВИДЕТЕЛЬСТВ ПИЛОТОВ

I. Подготовка

1. Общие положения

Лицо, проходящее курс обучения на пилота воздушного судна, должно иметь достаточный уровень образования, физической и умственной зрелости для того, чтобы приобретать, сохранять и демонстрировать необходимые теоретические знания и практические навыки.

2. Теоретические знания

Пилот должен приобрести и поддерживать уровень знаний, соответствующий функциям, выполняемым на борту воздушного судна, и пропорциональный рискам, связанным с этим видом деятельности. Знания должны включать по меньшей мере следующие аспекты:

a) воздушное право;

b) общие знания о воздушных судах;

c) технические характеристики, связанные с категорией, к которой принадлежит воздушное судно;

d) планирование и производство полетов;

e) работоспособность человека и ее ограничения;

f) метеорология;

g) навигация;

h) эксплуатационные процедуры, включая управление ресурсами;

i) принципы полета;

j) связь; и

k) нетехнические навыки, включая распознавание и устранение угроз и ошибок.

3. Демонстрация и поддержание теоретических знаний

1) Приобретение и сохранение теоретических знаний должно демонстрироваться путем постоянной оценки в процессе обучения и, при необходимости, путем сдачи экзаменов.

2) Надлежащий уровень теоретических знаний должен постоянно поддерживаться. Соответствие демонстрируется с помощью регулярных оценок, экзаменов, тестов или проверок. Частота экзаменов, тестов или проверок должна быть пропорциональна уровню риска, связанного с данной деятельностью.

4. Практические навыки

Пилот должен приобрести и поддерживать практические навыки, необходимые для выполнения его функций на борту воздушного судна. Также навыки должны быть пропорциональны рискам, связанным с данным видом деятельности, и должны включать в себя при соответствии выполняемым на борту воздушного судна функциям следующие аспекты:

a) предполетные действия и действия во время полета, включая работу воздушного судна, определение массы и центровки, инспекцию и обслуживание воздушного судна, расчет количества топлива, оценку метеорологических условий, планирование маршрута, ограничения воздушного пространства и доступность взлетно-посадочной полосы;

b) движение по аэродрому и полет в зоне аэродрома;

c) методы предотвращения и меры ухода от столкновений;

d) контроль воздушного судна с помощью внешних визуальных ориентиров;

e) пилотаж, в том числе в критических ситуациях, и связанный с ним вывод воздушного судна из ситуации потери контроля, насколько это позволяет техника;

f) взлеты и посадки при нормальных условиях и с боковым ветром;

g) полет только по приборам, если это соответствует виду деятельности;

h) эксплуатационные процедуры, включая умение работать в команде и управление ресурсами, соответствующие типу выполняемой операции, независимо от того, состоит экипаж из одного или более членов;

i) навигация и применение аэронавигационных правил и связанных с ними процедур с использованием в зависимости от ситуаций визуальных ориентиров или вспомогательных навигационных средств;

j) действия в условиях аварийных и чрезвычайных ситуаций, включая моделируемые отклонения в работе оборудования воздушного судна;

k) выполнение команд службы управления воздушным движением и порядок осуществления связи;

l) аспекты, специфичные для данного типа или класса воздушных судов;

m) тренировка дополнительных практических навыков, которые могут потребоваться для сокращения рисков, связанных с конкретными видами деятельности; и

n) нетехнические навыки, включая распознавание и устранение угроз и ошибок с помощью соответствующей методологии оценки совместно с оценкой технических умений.

5. Демонстрация и поддержание практических навыков

1) Пилот должен демонстрировать способность выполнить необходимые процедуры и маневры с такой степенью профессионализма, которая соответствует функциям, выполняемым на борту воздушного судна, путем:

a) управления воздушным судном в пределах его эксплуатационных ограничений;

b) плавного и точного выполнения всех маневров;

c) демонстрации должной рассудительности и летного мастерства;

d) применения авиационных знаний;

e) постоянного управления воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное завершение процедур и маневров; и

f) нетехнических навыков, включая распознавание и устранение угроз и ошибок с помощью соответствующей методологии оценки совместно с оценкой технических умений.

2) Надлежащий уровень практических навыков должен поддерживаться. Соответствие демонстрируется с помощью регулярных оценок, экзаменов, тестов или

проверок. Частота экзаменов, тестов или проверок должна быть пропорциональна уровню риска, связанного с данной деятельностью.

6. Владение языками

Пилот должен демонстрировать владение языком на уровне, соответствующем функциям, выполняемым им на борту воздушного судна. Демонстрация такого владения включает:

a) способность понимать документы, содержащие метеорологическую информацию;

b) использование маршрутных карт, схем вылета и захода на посадку и связанных с ними документов, содержащих аэронавигационную информацию; и

c) способность общаться с другими летными экипажами и аэронавигационными службами на всех этапах полета, включая предполетную подготовку.

7. Тренажерные устройства имитации полета

Если тренажерное устройство имитации полета (FSTD) используется во время подготовки либо для демонстрации приобретения или поддержания практических навыков, оно должно быть сертифицировано в отношении определенного уровня показателей в тех сферах, которые имеют значение для выполнения соответствующего задания. В частности, воссоздание внешнего вида, пилотажных качеств, летно-технических характеристик и поведения систем должно надлежащим образом имитировать настоящее воздушное судно.

8. Курс подготовки

1) Обучение проводится посредством прохождения курса подготовки.

2) Курс подготовки должен удовлетворять следующим условиям:

a) для каждого курса подготовки должна быть разработана учебная программа; и

b) курс подготовки должен включать в себя как теоретические занятия, так и практическую летную подготовку (включая подготовку на тренажерном устройстве имитации полета), если это необходимо.

9. Инструкторы

1) Теоретическая подготовка

Теоретическая подготовка должна проводиться квалифицированными в соответствующей области инструкторами. Они должны:

a) иметь необходимые знания в сфере, в которой осуществляют подготовку; и

b) быть способны использовать соответствующие методики обучения.

2) Летная подготовка и подготовка на тренажерном устройстве имитации полета

Летная подготовка и подготовка на тренажерном устройстве имитации полета должны проводиться квалифицированными в соответствующей области инструкторами, которые имеют следующие квалификации:

a) отвечают требованиям к теоретическим знаниям и опыту, необходимым для проведения соответствующей подготовки;

b) способны использовать соответствующие методики обучения;

c) имеют опыт применения методик обучения в таких летных маневрах и процедурах, в которых предполагается провести летную подготовку;

d) продемонстрировали способность осуществлять подготовку в тех сферах, в которых проводится подготовка, в том числе предполетный, послеполетный и наземный инструктаж; и

e) регулярно проходят курсы повышения квалификации для обеспечения поддержания стандартов подготовки.

Инструкторы летной подготовки должны также иметь право действовать в качестве командира на воздушном судне, на котором осуществляется подготовка, за исключением подготовки на новых типах воздушных судов.

10. Экзаменаторы

Лица, ответственные за оценку навыков пилотов, должны:

a) отвечать требованиям к инструкторам летной подготовки и инструкторам, проводящим подготовку на тренажерном устройстве имитации полета;

b) быть способны оценить результаты пилота и провести летные тесты и проверки.

II. Требования к опыту

11. Лицо, действующее в качестве члена летного экипажа, инструктора летной подготовки или экзаменатора, должно приобрести и поддерживать достаточный опыт для выполнения им своих функций, за исключением случая, когда правила применения предусматривают необходимость демонстрации профессионализма в соответствии с пунктом 5.

III. Организации по обучению

12. Требования к организациям по обучению

Организация по обучению пилотов должна отвечать следующим требованиям:

a) располагать всеми средствами, необходимыми для зоны ответственности, связанной с ее деятельностью. Такие средства включают, не ограничиваясь этим,

следующее: сооружения, персонал, оборудование, инструменты и материалы, документация по задачам, ответственности и процедурам, доступ к необходимым данным и ведение учета;

b) внедрить и поддерживать систему управления, связанную с безопасностью и стандартами подготовки, и стремиться к постоянному совершенствованию этой системы; и

c) заключить при необходимости договоры с другими вовлеченными организациями для обеспечения беспрерывного соблюдения вышеуказанных требований.

IV. Медицинская пригодность

13. Медицинские критерии

1) Все пилоты должны периодически демонстрировать медицинскую пригодность для удовлетворительного выполнения своих функций с учетом вида осуществляемой деятельности. Соответствие демонстрируется надлежащей оценкой, основанной на передовой практике авиационной медицины, с учетом вида деятельности и возможного ухудшения интеллектуального и физического здоровья вследствие возраста.

Медицинская пригодность, включающая физическую и интеллектуальную годность, подразумевает, что пилот не страдает каким-либо заболеванием или нарушением здоровья, которые помешали бы ему:

a) решать задачи, необходимые для управления воздушным судном; или

b) осуществлять свои обязанности на постоянной основе; или

c) правильно воспринимать окружающую обстановку.

2) Если медицинская пригодность не может быть продемонстрирована в полной мере, могут быть приняты смягчающие меры, обеспечивающие эквивалентный уровень безопасности полета.

14. Авиамедицинские эксперты

Авиамедицинский эксперт должен:

a) быть квалифицирован и иметь разрешение на медицинскую практику;

b) пройти подготовку в области авиационной медицины и регулярно проходить курсы повышения квалификации в данной области для обеспечения поддержания стандартов оценки;

c) приобрести практические знания и опыт в сфере условий, при которых пилоты выполняют свои обязанности.

15. Авиамедицинские центры

Авиамедицинские центры должны удовлетворять следующим условиям:

a) располагать всеми средствами, необходимыми для зоны ответственности, связанной с их деятельностью. Такие средства включают, не ограничиваясь этим, следующее: сооружения, персонал, оборудование, инструменты и материалы, документация по задачам, ответственности и процедурам, доступ к необходимым данным и ведение учета;

b) внедрить и поддерживать систему управления, связанную с безопасностью и стандартами медицинской оценки, и стремиться к постоянному совершенствованию этой системы; и

c) заключить при необходимости договоры с другими вовлеченными организациями для обеспечения беспрерывного соблюдения вышеуказанных требований.

Приложение 5

СУЩЕСТВЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ/АЭРОНАВИГАЦИОННОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И К ДИСПЕТЧЕРАМ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

I. Использование воздушного пространства

1. Все воздушные суда, за исключением тех, которые используются в деятельности, указанной в пункте a) части (4) статьи 1, на всех этапах полета или находящиеся на площади маневрирования аэродрома, должны эксплуатироваться в соответствии с общими правилами эксплуатации и любыми применимыми процедурами, установленными для использования данного воздушного пространства.

2. Все воздушные суда, за исключением тех, которые используются в деятельности, указанной в пункте a) части (4) статьи 1, должны быть оборудованы необходимыми компонентами и должны эксплуатироваться надлежащим образом. Компоненты, используемые в системе организации воздушного движения/аэронавигационного обслуживания, также должны соответствовать требованиям раздела III.

II. Обслуживание

3. Аэронавигационная информация и данные для пользователей воздушного пространства в целях осуществления авиационной навигации

1) Данные, используемые в качестве источника аэронавигационной информации, должны быть надлежащего качества, полными, актуальными и своевременно

предоставленными.

2) Аэронавигационная информация должны быть точной, полной, актуальной, недвусмысленной и достаточно целостной и предоставляться в подходящей пользователям воздушного пространства форме.

3) Распространение такой аэронавигационной информации среди пользователей воздушного пространства должно быть своевременным и осуществляться с использованием достаточно надежных и оперативных средств связи, защищенных от вмешательств и повреждений.

4. Метеорологическая информация

1) Данные, используемые в качестве источника авиационной метеорологической информации, должны быть надлежащего качества, полными и актуальными.

2) По мере возможности авиационная метеорологическая информация должна быть точной, полной, актуальной, достаточно целостной и недвусмысленной в целях удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства.

3) Распространение такой аэронавигационной информации среди пользователей воздушного пространства должно быть своевременным и осуществляться с использованием достаточно надежных и оперативных средств связи, защищенных от вмешательств и повреждений.

5. Обслуживание воздушного движения

1) Данные, используемые в качестве источника для обслуживания воздушного движения, должны быть точными, полными и актуальными.

2) Обслуживание воздушного движения должно быть точным, полным, актуальным и недвусмысленным в целях удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства.

3) Автоматические средства, предоставляющие информацию и дающие советы пользователям воздушного пространства, должны быть надлежащим образом спроектированы, произведены и должны поддерживаться, чтобы обеспечить их соответствие своему предназначению.

4) Управление воздушным движением и связанные с ним процессы должны обеспечивать надлежащую дистанцию между воздушными судами и при необходимости содействовать защите от препятствий и иных опасностей в воздухе, обеспечивая оперативное и своевременное согласование со всеми заинтересованными пользователями и прилегающими зонами воздушного пространства.

5) Связь между органами обслуживания воздушного движения и воздушным судном, а также между соответствующими органами обслуживания воздушного движения должна быть своевременной, четкой, правильной и недвусмысленной, защищенной от вмешательства и общепонятной и, при необходимости, признанной

всеми участниками.

6) Должны быть установлены методы выявления возможных чрезвычайных ситуаций и, при необходимости, инициирования эффективных поисковых и аварийно-спасательных работ. Такие методы должны включать по меньшей мере надлежащие механизмы оповещения, координационные меры и процедуры, средства и персонал, необходимый для эффективного покрытия зоны ответственности.

6. Средства связи

Средства связи должны достигнуть и поддерживать достаточный уровень показателей относительно доступности, целостности, продолжительности и своевременности. Связь должна быть оперативной и защищенной от нарушений.

7. Аэронавигационная служба

Аэронавигационная служба должна достигнуть и поддерживать достаточный уровень показателей относительно указаний направления, позиционирования и, в случае, когда это предусмотрено, информации о времени. Критерии таких показателей включают в себя точность, целостность, доступность и продолжительность обслуживания.

8. Служба наблюдения

Служба наблюдения должна определять соответствующее положение воздушного судна в воздухе и иных воздушных судов и наземных транспортных средств на поверхности аэродрома с достаточным уровнем показателей относительно точности, целостности, продолжительности и вероятности обнаружения.

9. Управление потоком воздушного движения

Тактическое управление потоком воздушного движения должно использовать и предоставлять достаточно точную и актуальную информацию об объеме и природе запланированного обслуживания, влияющего на воздушное движение, и должно согласовывать и обсуждать изменения маршрута или задержки потоков воздушного движения, чтобы сократить риск возникновения перегрузок в воздухе или на аэродроме.

10. Управление воздушным пространством

Отведение отдельных участков воздушного пространства для определенного использования должно своевременно контролироваться, согласовываться и объявляться с целью уменьшения риска сокращения дистанции между воздушными судами при любых обстоятельствах.

11. Проектирование воздушного пространства

Структуры воздушного пространства и процедуры полета должны быть надлежащим образом спланированы, изучены и утверждены до того, как они смогут применяться и использоваться воздушными судами.

III. Системы и их компоненты

12. Общие положения

Системы и компоненты организации воздушного движения/аэронавигационного обслуживания, передающие соответствующую информацию на борт воздушного судна и с него, а также по поверхности земли, должны быть надлежащим образом спроектированы, произведены, установлены, а также технически обслуживаться и эксплуатироваться таким образом, чтобы обеспечить их соответствие предусмотренным целям.

13. Целостность, показатели и надежность систем и их компонентов

Показатели систем и их компонентов, относящиеся к целостности и безопасности на борту воздушного судна, на земле или в воздушном пространстве, должны соответствовать их предназначению. Системы и их компоненты должны достигнуть необходимого уровня эксплуатационных показателей в любых прогнозируемых эксплуатационных условиях и в течение всего срока их эксплуатации.

14. Проектирование систем и их компонентов

1) Системы и их компоненты должны быть спроектированы таким образом, чтобы они удовлетворяли применимым к ним требованиям безопасности.

2) Системы и их компоненты, рассматриваемые вместе, отдельно и в связи друг с другом, должны быть спроектированы таким образом, чтобы существовала обратная зависимость между вероятностью возникновения отказа и серьезностью его влияния на безопасность обслуживания.

3) Системы и их компоненты, рассматриваемые отдельно и в комбинации друг с другом, должны быть спроектированы с учетом ограничений, связанных со способностями и работоспособностью человека.

4) Системы и их компоненты должны быть спроектированы таким образом, чтобы они были защищены от незапланированных вредных взаимодействий с внешними элементами.

5) Информация, необходимая для производства, установки, эксплуатации и технического обслуживания систем и их компонентов, а также информация о небезопасных условиях должна доводиться до персонала в ясной, последовательной и непротиворечивой форме.

15. Постоянный уровень обслуживания

Уровень безопасности систем и их компонентов должен поддерживаться во время обслуживания и любых изменений в обслуживании.

IV. Квалификация диспетчера управления

воздушным движением

16. Общие положения

Лицо, проходящее курс обучения на диспетчера управления воздушным движением или диспетчера-стажера управления воздушным движением, должно иметь достаточный уровень образования, физической и умственной зрелости для того, чтобы приобретать, сохранять и демонстрировать необходимые теоретические знания и практические навыки.

17. Теоретические знания

1) Диспетчер управления воздушным движением должен приобрести и поддерживать уровень знаний, соответствующий выполняемым функциям и пропорциональный рискам, связанным с данным видом обслуживания.

2) Приобретение и сохранение теоретических знаний должно демонстрироваться путем постоянной оценки в процессе обучения или путем сдачи экзаменов.

3) Надлежащий уровень теоретических знаний должен постоянно поддерживаться. Соответствие демонстрируется с помощью регулярных оценок или экзаменов. Частота экзаменов должна быть пропорциональна уровню риска, связанного с соответствующим видом обслуживания.

18. Практические навыки

1) Диспетчер управления воздушным движением должен приобрести и поддерживать практические навыки, необходимые для выполнения его функций. Также навыки должны быть пропорциональны рискам, связанным с данным видом обслуживания, и должны включать в себя по меньшей мере следующие элементы:

a) эксплуатационные процедуры;

b) аспекты, связанные с решением определенных задач;

c) аварийные и чрезвычайные ситуации; и

d) человеческий фактор.

2) Диспетчер управления воздушным движением должен демонстрировать способность выполнить необходимые процедуры и задачи с такой степенью профессионализма, которая соответствует выполняемым функциям.

3) Надлежащий уровень практических навыков должен постоянно поддерживаться. Соответствие демонстрируется с помощью регулярных оценок. Частота экзаменов должна быть пропорциональна уровню сложности и уровню риска, связанного с данным видом деятельности и выполняемыми задачами.

19. Владение языками

1) Диспетчер управления воздушным движением должен демонстрировать способность говорить и понимать по-английски в пределах возможности эффективно

общаться, как в ситуациях, предполагающих исключительно голосовое взаимодействие (телефон/радиотелефон), так и в непосредственном контакте с собеседником, по поводу конкретных связанных с работой тем, в том числе при чрезвычайных ситуациях.

2) Если это необходимо на определенном участке воздушного пространства в целях обслуживания организации воздушного движения, диспетчер управления воздушным движением должен также говорить на государственном языке и понимать его в пределах, описанных выше.

20. Устройства для комплексной летной подготовки (STD)

Устройства для комплексной летной подготовки, используемые для практического обучения с целью понимания различных ситуаций и человеческого фактора либо для демонстрации того, что практические навыки приобретены и поддерживаются, должны иметь такой уровень показателей, который обеспечивает соответствующую симуляцию рабочей среды и операционных ситуаций, соответствующих проводимой подготовке.

21. Курсы подготовки

1) Обучение проводится посредством прохождения курса подготовки, который может включать в себя теоретическую и практическую подготовку, в том числе, при необходимости, подготовку с использованием устройств для комплексной летной подготовки.

2) Для каждого типа подготовки должен быть разработан и утвержден курс подготовки.

22. Инструкторы

1) Теоретическая подготовка должна проводиться квалифицированными в соответствующей области инструкторами. Они должны:

a) иметь необходимые знания в сфере, в которой осуществляют подготовку; и

b) продемонстрировать способность использовать соответствующие методики обучения.

2) Практическая подготовка должна проводиться квалифицированными в соответствующей области инструкторами, которые имеют следующие квалификации:

a) отвечают требованиям к теоретическим знаниям и опыту, необходимым для той подготовки, которую они осуществляют;

b) продемонстрировали способность обучать и использовать соответствующие методики обучения;

c) имеют опыт применения методик обучения, касающихся тех процедур, которые будут преподаваться в рамках курса; и

d) регулярно проходят курсы повышения квалификации для обеспечения поддержания навыков, приобретенных в процессе обучения.

3) Инструкторы, осуществляющие подготовку в сфере практических навыков, должны быть также на данный момент или в прошлом уполномочены выполнять обязанности диспетчера управления воздушным движением.

23. Экзаменаторы

1) Лица, ответственные за оценку навыков диспетчеров управления воздушным движением, должны:

a) продемонстрировать способность оценивать результаты диспетчеров управления воздушным движением и проводить тесты и проверки в отношении них; и

b) регулярно проходить курсы повышения квалификации для обеспечения поддержания стандартов оценки.

2) Лица, ответственные за оценку практических навыков, должны быть также на данный момент или в прошлом уполномочены выполнять обязанности диспетчера управления воздушным движением в тех сферах, в которых осуществляется оценка.

24. Медицинская пригодность диспетчера управления воздушным движением

1) Медицинские критерии

a) Все диспетчеры управления воздушным движением должны периодически демонстрировать медицинскую пригодность для удовлетворительного выполнения своих функций. Соответствие демонстрируется надлежащей оценкой с учетом возможного ухудшения интеллектуального и физического здоровья вследствие возраста.

b) Демонстрация медицинской пригодности должна включать в себя доказанное отсутствие любых заболеваний или нарушений здоровья, которые делают лицо, выполняющее задачи по управлению воздушным движением, неспособным:

– решать надлежащим образом задачи, необходимые для управления воздушным движением; или

– осуществлять свои обязанности на постоянной основе; или

– правильно воспринимать окружающую обстановку.

2) Если медицинская пригодность не может быть продемонстрирована в полной мере, могут быть приняты смягчающие меры, обеспечивающие эквивалентный уровень безопасности.

V. Поставщики обслуживания

и организации по обучению

25. Обслуживание должно предоставляться только при соблюдении следующих условий:

1) поставщик обслуживания должен располагать, непосредственно или на основании договоров, средствами, необходимыми для соответствующей сферы и масштаба обслуживания. Такие средства включают, не ограничиваясь этим, следующее: системы, устройства, в том числе электроснабжение, управленческая структура, персонал, оборудование и средства его технического обслуживания, документация по задачам, ответственности и процедурам, доступ к необходимым данным и ведение учета;

2) поставщик обслуживания должен разрабатывать и регулярно обновлять руководства по управлению и эксплуатации, связанные с предоставлением его обслуживания, и действовать в соответствии с этими руководствами. Такие руководства должны содержать все необходимые инструкции, информацию и процедуры для выполнения работ, для системы управления и для персонала, осуществляющего эксплуатацию, в целях выполнения им своих обязанностей;

3) поставщик обслуживания должен внедрить и поддерживать систему управления рисками для обеспечения соответствия существенным требованиям настоящего приложения и стремиться к проактивному и постоянному совершенствованию этой системы;

4) поставщик обслуживания должен использовать исключительно квалифицированный и должным образом подготовленный персонал и внедрить и поддерживать программы подготовки и проверок персонала;

5) поставщик обслуживания должен установить официальные отношения со всеми остальными лицами, участвующими в предоставлении обслуживания, чтобы обеспечить соответствие этим существенным требованиям;

6) поставщик обслуживания должен разработать и внедрить план действий в непредвиденных обстоятельствах, включающий в себя чрезвычайные и аварийные ситуации, которые могут возникнуть в связи с его обслуживанием;

7) поставщик обслуживания должен разработать и поддерживать программу предотвращения авиационных происшествий и инцидентов и обеспечения безопасности, включая программу сообщения о событиях и их анализа, которая должна использоваться системой управления для содействия достижению цели постоянного совершенствования безопасности; и

8) поставщик обслуживания должен принять необходимые меры для осуществления проверки того, что требования к безопасной работе любых эксплуатируемых систем и их компонентов выполняются в любой момент времени.

26. Предоставление обслуживания воздушного движения должно осуществляться только при соблюдении следующих условий:

1) предотвращение усталости персонала, обеспечивающего обслуживание

воздушного движения, должно осуществляться с помощью системы планирования смен. Такое планирование должно включать периоды дежурств, продолжительность дежурств и соответствующие периоды отдыха. Ограничения, установленные планированием смен, должны учитывать все имеющие значение факторы, влияющие на усталость, такие как депривация сна, нарушение циркадного ритма, ночные часы, совокупное количество смен за определенный период времени, а также распределение задач между работниками;

2) предотвращение стресса у персонала, обеспечивающего обслуживание воздушного движения, должно осуществляться посредством образовательных и профилактических программ;

3) поставщик обслуживания воздушного движения должен иметь процедуры для проверки того, что когнитивное суждение персонала, обеспечивающего обслуживание воздушного движения, не нарушено, а его медицинская пригодность соответствует требованиям;

4) поставщик обслуживания воздушного движения должен учитывать при планировании и выполнении операций как эксплуатационные и технические ограничения, так и принцип человеческого фактора.

27. Предоставление услуг связи, навигации и/или наблюдения должно осуществляться только при условии, что поставщик услуг обеспечивает, чтобы соответствующие пользователи воздушного пространства и службы обслуживания воздушного движения были проинформированы в режиме реального времени о рабочем статусе (и его изменениях) услуг, предоставляемых в целях обслуживания воздушного движения.

28. Организации по обучению

Организация по обучению, которая предоставляет курсы обучения персонала, обеспечивающего обслуживание воздушного движения, должна отвечать следующим требованиям:

1) располагать всеми средствами, необходимыми для зоны ответственности, связанной с ее деятельностью. Такие средства включают, не ограничиваясь этим, следующее: сооружения, персонал, оборудование, методология, документация по задачам, ответственности и процедурам, доступ к необходимым данным и ведение учета;

2) внедрить и поддерживать систему управления, связанную с безопасностью и стандартами обучения, и стремиться к постоянному совершенствованию этой системы; и

3) заключить при необходимости договоры с другими вовлеченными организациями для обеспечения беспрерывного соблюдения вышеуказанных существенных требований.

Приложение 6

СУЩЕСТВЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

К АЭРОДРОМАМ

А. Физические характеристики,

инфраструктура и оборудование

I. Рабочая зона

1. Аэродромы должны иметь зону, предназначенную для взлета и посадки воздушных судов, удовлетворяющую следующим условиям:

1) взлетно-посадочная зона должна иметь размеры и характеристики, подходящие для воздушных судов, которые будут ее использовать;

2) взлетно-посадочная зона в случаях, когда это применимо, должна иметь несущую поверхность, достаточную для того, чтобы выдержать повторяющиеся операции предполагаемых воздушных судов. Зонам, не предназначенным для повторяющихся операций, достаточно просто выдерживать воздушное судно;

3) взлетно-посадочная зона должна быть спроектирована таким образом, чтобы обеспечивать сток воды и предотвращать создание стоячей водой неприемлемого риска для эксплуатации воздушных судов;

4) уклон и изменения уклона взлетно-посадочной зоны не должны создавать неприемлемого риска для эксплуатации воздушных судов;

5) характеристики поверхности взлетно-посадочной зоны должны соответствовать ее использованию предполагаемыми воздушными судами; и

6) взлетно-посадочная зона должна быть свободна от объектов, которые могут создавать неприемлемый риск для эксплуатации воздушных судов.

2. Если имеется несколько взлетно-посадочных зон, они должны быть спроектированы таким образом, чтобы не создавать неприемлемого риска для эксплуатации воздушных судов.

3. Взлетно-посадочная зона должна быть окружена определенными зонами. Такие зоны предназначаются для защиты воздушного судна, пролетающего над ними во время взлета и посадки, или сведения к минимуму последствий недолета до торца взлетно-посадочной полосы, бокового выхода или выкатывания за пределы взлетно-посадочной полосы и должны удовлетворять следующим условиям:

1) такие зоны должны иметь размеры, соответствующие прогнозируемой эксплуатации воздушных судов;

2) уклон и изменения уклона таких зон не должны создавать неприемлемого риска для эксплуатации воздушных судов;

3) такие зоны должны быть свободны от объектов, которые могут создавать неприемлемый риск для эксплуатации воздушных судов. Это не препятствует установлению хрупкого оборудования в таких зонах, если оно необходимо для содействия эксплуатации воздушных судов; и

4) каждая из таких зон должна иметь достаточную несущую поверхность, подходящую для ее целей.

4. Зоны аэродрома с их непосредственно прилегающими территориями, которые используются для руления или стоянки воздушных судов, должны быть спроектированы таким образом, чтобы позволять безопасно эксплуатировать воздушное судно, которое, как ожидается, будет использовать конкретное сооружение при всех предусмотренных условиях, и должны удовлетворять следующим условиям:

1) такие зоны должны иметь несущую поверхность, достаточную для того, чтобы выдерживать повторяющиеся операции предполагаемых воздушных судов, за исключением зон, которые предназначаются только для редкого применения и которые должны быть способны просто выдерживать воздушное судно;

2) указанные зоны должны быть спроектированы таким образом, чтобы обеспечивать сток воды и предотвращать создание стоячей водой неприемлемого риска для эксплуатации воздушных судов;

3) уклон и изменения уклона таких зон не должны создавать неприемлемого риска для эксплуатации воздушных судов;

4) характеристики таких зон должны соответствовать их использованию предполагаемыми воздушными судами; и

5) такие зоны должны быть свободны от объектов, которые могут создавать неприемлемый риск для воздушного судна. Это не исключает возможности размещения на специально отведенных позициях или в специально отведенных зонах оборудования, необходимого для соответствующей зоны.

5. Иная инфраструктура, предназначенная для использования воздушными судами, должна быть спроектирована таким образом, чтобы ее использование не создавало неприемлемого риска для воздушных судов, использующих ее.

6. Сооружения, здания, оборудование или складские площади должны быть расположены и спроектированы таким образом, чтобы не создавать неприемлемого риска для эксплуатации воздушных судов.

7. Должны быть предусмотрены надлежащие средства, чтобы воспрепятствовать проникновению в рабочую зону аэродрома неуполномоченных лиц, несанкционированных транспортных средств или животных, достаточно крупных для того, чтобы создать неприемлемый риск для эксплуатации воздушных судов, без

ущерба действию национальных и международных норм о защите животных.

II. Высота пролета препятствий

8. Для защиты воздушных судов, снижающихся к аэродрому для посадки или взлетающих с аэродрома, должны быть определены маршруты или зоны прибытия и отправления. Такие маршруты или зоны должны обеспечить воздушные судна необходимыми высотами пролета препятствий, расположенных в окрестностях аэродрома, с учетом физических характеристик местности.

9. Высота пролета препятствий должна соответствовать этапу полета и типу осуществляемой операции. Также должно учитываться оборудование, используемое для определения положения воздушного судна.

III. Визуальные и другие средства обеспечения полетов и аэродромное оборудование

10. Средства должны соответствовать цели, быть опознаваемыми и предоставлять их пользователям четкую информацию в любых предполагаемых эксплуатационных условиях.

11. Аэродромное оборудование должно функционировать надлежащим образом при любых прогнозируемых эксплуатационных условиях. При эксплуатационных условиях или в случае отказа аэродромное оборудование не должно создавать неприемлемого риска для авиационной безопасности.

12. Средства и их системы электроснабжения должны быть спроектированы таким образом, чтобы отказы не приводили к предоставлению ненадлежащей, ложной или недостаточной информации пользователям или к перерыву необходимого обслуживания.

13. Должны быть предусмотрены соответствующие средства защиты, чтобы избежать повреждений или нарушений таких средств.

14. Источники излучения или присутствие движимых или недвижимых объектов не должны отрицательно влиять на работу систем авиационной связи, навигации и наблюдения.

15. Информация об эксплуатации и использовании аэродромного оборудования, включая ясные указания относительно условий, которые могут создавать неприемлемые риски для авиационной безопасности, должна предоставляться соответствующему персоналу.

IV. Данные аэродрома

16. Должны устанавливаться и обновляться данные, касающиеся аэродрома и его доступных услуг.

17. Данные должны быть точными, понятными, полными и недвусмысленными. Должен быть поддержан соответствующий уровень их целостности.

18. Данные должны своевременно предоставляться пользователям и соответствующим поставщикам аэронавигационного обслуживания с использованием защищенного и быстрого типа связи.

B. Эксплуатация и управление

V. Эксплуатант аэродрома

Эксплуатант аэродрома несет ответственность за эксплуатацию аэродрома. Обязанности эксплуатанта аэродрома заключаются в следующем:

19. Эксплуатант аэродрома должен располагать, непосредственно или на основании договоров, всеми средствами, необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации аэродрома. Такие средства включают, не ограничиваясь этим, следующее: сооружения, персонал, оборудование и материалы, документация по задачам, ответственности и процедурам, доступ к необходимым данным и ведение учета.

20. Эксплуатант аэродрома должен проверять постоянное выполнение требований раздела A или принимать соответствующие меры для снижения риска, связанного с несоответствием. Должны быть установлены и должны применяться процедуры для своевременного информирования всех пользователей о таких мерах.

21. Эксплуатант аэродрома должен разработать и внедрить программу управления рисками, связанными с дикими животными.

22. Эксплуатант аэродрома должен гарантировать, что движение транспортных средств и людей в рабочей зоне аэродрома и иных эксплуатационных зонах согласовано с движениями воздушных судов во избежание столкновений и повреждений воздушного судна.

23. Эксплуатант аэродрома должен гарантировать разработку и внедрение процедур снижения рисков, связанных с эксплуатацией аэродрома в зимнее время, в неблагоприятных погодных условиях, в условиях недостаточной видимости или в ночное время, если это применимо.

24. Эксплуатант аэродрома должен заключить договоры с другими компетентными организациями для обеспечения непрерывного соответствия этим существенным требованиям к аэродромам. Такие организации включают, не ограничиваясь этим, эксплуатантов воздушных судов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, поставщиков наземного обслуживания и другие организации, деятельность или продукция которых могут повлиять на авиационную безопасность.

25. Эксплуатант аэродрома должен гарантировать, либо самостоятельно, либо на основании договоров с третьими лицами, существование процедур для обеспечения

воздушных судов топливом, не содержащим посторонних примесей и соответствующим правильной спецификации.

26. Руководства по техническому обслуживанию аэродромного оборудования должны быть доступны и применимы на практике и должны содержать инструкции по техническому обслуживанию и ремонту, информацию по техническому обслуживанию, процедуры устранения неисправностей и процедуры проведения инспекций.

27. Эксплуатант аэродрома должен разработать и внедрить план действий в случае чрезвычайной ситуации на аэродроме, включающий варианты чрезвычайных ситуаций, которые могут возникнуть на аэродроме или на прилегающей к нему территории. Этот план должен быть при необходимости согласован с планом действий в чрезвычайной ситуации местного сообщества.

28. Эксплуатант аэродрома должен гарантировать наличие на аэродроме надлежащих аварийно-спасательных и противопожарных служб. Такие службы должны оперативно реагировать на инциденты или происшествия и должны включать в себя по меньшей мере достаточное оборудование, огнетушащие вещества и достаточную численность персонала.

29. Эксплуатант аэродрома должен использовать для эксплуатации и технического обслуживания аэродрома только хорошо подготовленный и квалифицированный персонал, а также должен внедрить и поддерживать программы подготовки и проверки компетентности всего соответствующего персонала.

30. Эксплуатант аэродрома должен гарантировать, что любое лицо, которому разрешен несопровождаемый доступ к рабочей зоне аэродрома или иным эксплуатационным зонам, надлежащим образом подготовлено и имеет соответствующую квалификацию для этого.

31. Аварийно-спасательный и противопожарный персонал должен быть надлежащим образом подготовлен и квалифицирован для работы на приаэродромной территории. Эксплуатант аэродрома должен внедрить и поддерживать программы подготовки и проверки компетентности этого персонала.

32. Весь аварийно-спасательный и противопожарный персонал, который потенциально может быть задействован во время авиационной чрезвычайной ситуации, должен периодически демонстрировать свою медицинскую пригодность для удовлетворительного выполнения своих функций с учетом вида осуществляемой деятельности. В этом смысле медицинская пригодность, включающая физическую и психическую годность, означает отсутствие любых заболеваний или нарушений здоровья, которые могут сделать персонал неспособным:

1) решать задачи, необходимые для работы во время авиационных чрезвычайных ситуаций; или

2) в любой момент времени выполнять возложенные на него обязанности; или

3) правильно воспринимать окружающую обстановку.

VI. Системы управления

33. Эксплуатант аэродрома должен внедрить и поддерживать систему управления, обеспечивающую соответствие этим существенным требованиям к аэродромам и нацеленную на непрерывное и проактивное повышение безопасности. Система управления должна включать в себя организационные структуры, ответственность, компетенцию, политики и процедуры.

34. Система управления должна включать в себя программу предотвращения авиационных происшествий и инцидентов, включающую систему сообщения о событиях и их анализа. К анализу при необходимости должны привлекаться стороны, указанные в пункте 24.

35. Эксплуатант аэродрома должен разработать руководство по аэродрому и действовать в соответствии с ним. Руководство должно содержать все необходимые инструкции, информацию и процедуры для аэродрома, системы управления и эксплуатационного персонала в целях выполнения им своих обязанностей.

C. Территория, прилегающая к аэродрому

36. Воздушное пространство вокруг рабочей зоны аэродрома должно охраняться от препятствий таким образом, чтобы способствовать осуществлению соответствующей эксплуатации воздушных судов на аэродроме, не создавая неприемлемого риска, вызванного возникновением препятствий вокруг аэродрома. Поэтому должны быть разработаны, созданы и должны подвергаться постоянному контролю поверхности, позволяющие осуществлять контроль за препятствиями с целью выявления незаконного проникновения.

37. Любое проникновение на эти поверхности требует соответствующей оценки, чтобы определить, создает ли данный объект неприемлемый риск. Любой объект, создающий неприемлемый риск, должен быть удален либо должны быть приняты соответствующие меры по снижению рисков, чтобы защитить воздушные суда, использующие аэродром.

38. Информация о любых остающихся препятствиях должна быть опубликована, и, при необходимости, они должны быть отмечены и освещены.

39. Опасности, связанные с деятельностью человека и использованием земли, такие как те, что перечислены ниже, но не ограничивающиеся ими, должны контролироваться. Риск, который они создают, должен быть оценен и соответствующим образом снижен:

1) любое строительство или изменение использования земли в зоне аэродрома;

2) возможность турбулентности, вызванной препятствиями;

3) использование опасных, приводящих в замешательство и дезориентирующих огней;

4) ослепление, вызванное большими поверхностями с высокой светоотражаемостью;

5) создание зон, которые могут вызвать активность диких животных в окрестностях рабочей зоны аэродрома;

6) источники невидимого излучения или присутствие движимых или недвижимых объектов, которые могут вмешиваться или отрицательно повлиять на работу систем авиационной связи, навигации и наблюдения.

40. Должен быть утвержден план действий при чрезвычайных ситуациях местного уровня на случай авиационных чрезвычайных ситуаций, возникающих вблизи аэродрома.

D. Другие аспекты

41. За исключением чрезвычайных ситуаций на борту воздушного судна и отклонения от курса в сторону запасного аэродрома либо иных условий, определяемых для каждого отдельного случая, аэродром или его части не должны использоваться воздушным судном, для которого конструкция и эксплуатационные процедуры данного аэродрома в нормальных условиях не предназначены