



## Об утверждении сертификационных требований, предъявляемые к эксплуатантам гражданских воздушных судов

### *Утративший силу*

Приказ Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 22 июня 2005 года N 127. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 22 июля 2005 года за N 3743. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 5 мая 2011 года № 253

**Сноска. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 05.05.2011 № 253.**

В соответствие с Законом Республики Казахстан "О государственном регулировании гражданской авиации" и Положением о Комитете гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, утвержденным постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 ноября 2004 года N 1232, **ПРИКАЗЫВАЮ:** см.Z100339

1. Утвердить Сертификационные требования, предъявляемые к эксплуатантам гражданских воздушных судов.
2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Адимолда Р.О.
3. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти дней со дня первого официального опубликования.

*Председатель*

У т в е р ж д е н ы  
приказом председателя Комитета  
гражданской авиации  
Министерства транспорта и коммуникаций  
Республики Казахстан  
от 22 июня 2005 г. N 127

**Сертификационные требования,  
предъявляемые к эксплуатантам гражданских воздушных судов**

## 1. Общие положения

1. Настоящие Сертификационные требования предъявляемые к эксплуатантам гражданских воздушных судов (далее - Сертификационные требования) разработаны в соответствии с Правилами сертификации эксплуатантов гражданских воздушных судов и услуг, оказываемых ими, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 января 2003 года № 106 (далее - Правила) и устанавливают требования к эксплуатантам гражданских воздушных судов при их сертификации. Сертификационные требования распространяется на лиц, осуществляющих перевозку пассажиров, грузов и авиационные работы. см.P101070

2. Термины и определения, используемые в настоящих Сертификационных требованиях :

1) эксплуатант - физическое или юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области;

2) воздушное судно - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

3) руководство по производству полетов - документ, регламентирующий правила, организацию, обеспечение и выполнение полетов;

4) руководство по техническому обслуживанию - документ, регламентирующий правила технического обслуживания авиационной техники;

5) техническое обслуживание - комплекс работ, выполняемых на авиационной технике для поддержания летной годности (исправности, работоспособности и правильного функционирования) при подготовке воздушного судна полету, после полетов, при хранении и транспортировке;

6) руководство по качеству технического обслуживания - документ, регламентирующий систему качества организации;

7) уполномоченный орган - орган государственного управления, осуществляющий реализацию государственной политики в сфере гражданской авиации, государственный контроль и надзор, координацию и регулирование деятельности гражданской и экспериментальной авиации и использования воздушного пространства Республики Казахстан.

3. Эксплуатант располагает разработанными и утвержденными Положениями о всех структурных подразделениях, где отражены функции подразделения и его руководителя, которые в совокупности должны охватывать все функции, реализуемые эксплуатантом, а также должностные инструкции для персонала эксплуатанта, в которых четко определены задачи каждого работника, полномочия и схема взаимодействия с непосредственным руководителем и

п о д ч и н е н н ы м и .

4. Эксплуатанту, осуществляющему регулярные авиаперевозки, необходимо иметь воздушные суда (собственные или арендованные) для выполнения заявленной программы полетов, определяемой на основании графика оборота воздушных судов с учетом их резервирования.

5. Воздушные суда эксплуатанта оборудуются в соответствии с установленными в гражданской авиации требованиями для заявленных видов полетов, а его авиационному персоналу необходимо иметь соответствующую к в а л и ф и к а ц и ю .

6. Эксплуатант организует систему получения и доведения до личного состава нормативных правовых актов, а также информацию по безопасности полетов и авиационной безопасности.

7. Эксплуатант разрабатывает и внедряет в своей организации Руководство по производству полетов, Руководство по техническому обслуживанию и Руководство по качеству технического обслуживания, содержащие установленные и принятые эксплуатантом к исполнению правила, процедуры и нормы по организации, производству и обеспечению полетов.

8. Эксплуатанту необходимо иметь собственную или на договорной основе производственную базу, оборудованную для организации и оперативного управления полетами воздушных судов, выполнения необходимых работ по поддержанию летной годности воздушных судов, анализа полетной информации, сбора и обработки данных по надежности авиационной техники и безопасности полетов, подготовки авиационного персонала, учета и хранения эксплуатационно-технической документации и пономерной документации на основные и комплектующие изделия воздушных судов.

9. Эксплуатант создает специализированное подразделение для обеспечения оперативного контроля организации, планирования и выполнения полетов.

10. Заявителю, подавшему заявление на первоначальную сертификацию эксплуатанта гражданских воздушных судов, необходимо представить в уполномоченный орган Бизнес-план, подтверждающий наличие у заявителя достаточных финансовых средств для обеспечения безопасной эксплуатации авиационной техники и поддержания требуемого уровня летной годности воздушных судов, включая наличие ремонтного фонда, для организации и обеспечения полетов заявленными воздушными судами и поддержания качества предоставляемых услуг, а также для организации подготовки авиационного п е р с о н а л а .

11. Возбуждение против эксплуатанта дела о банкротстве или судебного разбирательства в связи с неплатежеспособностью, может служить основанием для проведения уполномоченным органом внеплановой инспекционной проверки

эксплуатанта. По результатам инспекционной проверки решением уполномоченного органа могут быть введены дополнительные ограничения в условия эксплуатации воздушных судов. Действие Сертификата эксплуатанта может быть приостановлено или отозвано в порядке, установленном Правилами.

12. Эксплуатант обеспечивает соблюдение требований экологической безопасности при эксплуатации и техническом обслуживании воздушных судов в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан. Эксплуатант обеспечивает наличие необходимых нормативных актов по экологической безопасности, разрабатывает и осуществляет организационные и технические мероприятия по соблюдению их требований.

13. Эксплуатант обеспечивает условия труда персонала, соответствующие нормативным требованиям по охране труда и располагает необходимыми нормативными актами по охране труда, разрабатывает и осуществляет организационные и технические мероприятия по соблюдению их требований.

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

14. Эксплуатант, планирующий выполнение международных полетов или авиационных работ за рубежом, обеспечивает надежные каналы связи с каждым воздушным судном для оперативного управления воздушными перевозками или авиационными работами. Связь с воздушными судами может обеспечиваться эксплуатантом самостоятельно или по договору с организацией, имеющей допуск на выполнение соответствующих работ.

## **2. Организационная структура эксплуатанта.**

### **Организация производства и обеспечения полетов**

15. Требования к организационной структуре эксплуатанта, организации производства и обеспечения полетов включают в себя:

перечень задач и функций, которые выполняются службами, подразделениями и отделами, непосредственно входящими в организационную структуру эксплуатанта;

перечень задач и функций, которые могут выполняться по договорам и соглашениям со сторонними организациями;

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

16. При проведении работ по сертификации уполномоченным органом рассматриваются на соответствие установленным требованиям организационная структура, штатное расписание эксплуатанта, Руководство по производству

полетов, Руководство по техническому обслуживанию и системе качества эксплуатанта, а также договоры на предоставление услуг по организации эксплуатации воздушных судов, производству и обеспечению полетов.

### 3. Руководящий персонал

17. Эксплуатанту необходимо иметь в штате руководящий персонал, ответственный за :

соблюдение правил летной эксплуатации воздушных судов;  
соблюдение правил технической эксплуатации и ремонта воздушных судов;  
подготовку авиационного персонала;  
организацию и обеспечение полетов;  
обеспечение авиационной безопасности;  
организацию обеспечения безопасности полетов.

18. Квалификации руководящих персоналов эксплуатанта необходимо соответствие установленным в гражданской авиации квалификационным требованиям.

19. При проведении работ по сертификации уполномоченным органом рассматривается соответствие установленным квалификационным требованиям кандидатов на следующие или равнозначные им должности:

руководитель ;  
заместитель руководителя по организации летной работы;  
руководитель, отвечающий за организацию и обеспечение полетов;  
заместитель руководителя по инженерно-авиационному обеспечению;  
старший пилот, командир летного отряда;  
старший штурман авиакомпании (ответственный за аэронавигационное обеспечение) ;  
заместитель руководителя по обеспечению безопасности полетов (начальник инспекции) ;  
заместитель руководителя по обеспечению авиационной безопасности;  
начальник учебно-тренировочного центра (если авиакомпания располагает собственным учебно-тренировочным центром).

Руководящими работниками организации гражданской авиации, обеспечивающими безопасность полетов, признаются: руководитель летной службы, старший пилот, начальник инспекции по безопасности полетов, руководитель инженерно-авиационной службы, которые назначаются на должность по согласованию с уполномоченным органом.

Если в структуре эксплуатанта имеются должности, в подчинении которых находится вышеуказанный руководящий персонал, то эти должности также

рассматриваются на соответствие установленным квалификационным требованиям.

20. Руководитель эксплуатанта осуществляет общее руководство за безопасностью полетов и авиационной безопасности.

Заместитель руководителя эксплуатанта по организации летной работы осуществляет руководство за организацией летной работы, соблюдением правил летной эксплуатации воздушных судов, предусмотренных эксплуатационной документацией для определенных типов воздушных судов, и обеспечением безопасности полетов.

Заместитель руководителя эксплуатанта по инженерно-авиационному обеспечению осуществляет руководство за организацией и соблюдением правил технической эксплуатации воздушных судов эксплуатанта, предусмотренных эксплуатационной документацией для определенных типов воздушных судов, и обеспечения поддержания их летной годности.

Обязанности, права и ответственность лиц руководящего и командно-летного состава определяются соответствующими положениями и должностными инструкциями, являющимися составной частью Руководства по производству полетов и Руководства по техническому обслуживанию.

#### **4. Организационная структура и организация производства и обеспечения полетов**

21. Перечень структурных подразделений и служб, входящих в организационную структуру эксплуатантов, включает в себя:

летную службу;  
инженерно-авиационную службу;  
производственно-диспетчерское подразделение;  
инспекцию по безопасности полетов;  
службу авиационной безопасности;  
службу организации перевозок;  
службу бортпроводников;  
медицинскую службу;

службу охраны труда или ответственного за состояние охраны труда.

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

Допускается организация медицинского обеспечения на договорной основе при наличии в штате эксплуатанта ответственного лица, осуществляющего

контроль за соблюдением медицинского обеспечения полетов и санитарно-эпидемиологических требований на воздушном транспорте.

Служба организации перевозок может не входить в организационную структуру эксплуатантов, использующих воздушные суда исключительно для выполнения авиационных работ.

Служба бортпроводников может не входить в организационную структуру эксплуатантов, использующих для коммерческих пассажирских перевозок воздушные суда, на которых в соответствии с требованиями нормативных актов в области гражданской авиации и Руководства по летной эксплуатации для данного типа воздушных судов разрешена перевозка пассажиров без бортпроводников, а также воздушные суда для выполнения авиационных работ и грузовых перевозок.

22. Эксплуатант разрабатывает и внедряет в своей организации систему качества и назначает руководителя по качеству и должностных лиц, осуществляющих оценку соответствия организационной структуры и организации производства и обеспечения полетов эксплуатанта действующим стандартам и директивам в области обеспечения безопасной эксплуатации и летной годности воздушных судов гражданской авиации.

Руководитель по качеству подчиняется непосредственно руководителю эксплуатанта. Руководителем по качеству может быть сам руководитель эксплуатанта.

Система качества включает программу обеспечения качества, содержащую процедуры внутреннего контроля соответствия эксплуатанта установленным в гражданской авиации требованиям и стандартам. При проведении работ по сертификации уполномоченным органом система качества рассматривается на соответствие установленным требованиям.

23. Эксплуатант организует собственными подразделениями или на основании договоров с организациями, имеющими разрешение уполномоченного органа на проведение соответствующих работ, выполнение следующих видов обеспечения полетов:

- техническое обслуживание и ремонт авиационной техники;
- обработку и анализ полетной информации;
- исследование отказавших изделий авиационной техники;
- обеспечение организации перевозок;
- медицинское обеспечение полетов и прохождение медицинского освидетельствования;
- организация обслуживания воздушного движения воздушных судов эксплуатанта;
- метеорологическое обеспечение;

штурманское и аэронавигационное обеспечение;  
обеспечение повышения квалификации авиационного персонала и  
тренажерной подготовки.

услуги по обеспечению полетов службами аэропортов, включая:

обеспечение авиационной безопасности;  
обеспечение стоянки (парковки) воздушных судов;  
обеспечение посадки и взлета;  
обслуживание пассажиров и грузов;  
поисковое и аварийно-спасательное обеспечение;  
аэронавигационное обеспечение;  
обеспечение горюче-смазочными материалами;  
обеспечение бортовым питанием.

Договоры на аэропортовое обслуживание в аэропорту базирования могут заключаться в соответствии со стандартным Соглашением Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) о наземном обслуживании.

## **5. Руководство по производству полетов, Руководство по техническому обслуживанию и Руководство по качеству технического обслуживания**

24. В соответствии с принятыми стандартами Международной организации гражданской авиации (ИКАО, Приложение 6 Конвенции о международной гражданской авиации) и Правилами эксплуатанта издает Руководство по производству полетов, Руководство по техническому обслуживанию и Руководство по качеству технического обслуживания, содержащие установленные и принятые эксплуатантом к исполнению правила, процедуры и нормы по производству и обеспечению полетов для персонала эксплуатанта.

При проведении работ по сертификации уполномоченным органом рассматриваются на соответствие установленным требованиям Руководство по производству полетов, Руководство по техническому обслуживанию и Руководство по качеству технического обслуживания.

25. Руководства по производству полетов, техническому обслуживанию и качеству, должны содержать полные и подробные описания процедур организации, производства, обеспечения полетов и технической эксплуатации воздушных судов и регламентировать деятельность авиационного персонала эксплуатанта.

Все инструктивные материалы Руководств излагаются четко, ясно и не должны допускать двойного толкования.

Положения других документов эксплуатанта, не представляемых в



уполномоченный орган для рассмотрения, не должны противоречить требованиям Руководств.

26. Руководства по производству полетов, техническому обслуживанию и качеству пересматриваются и дополняются в случаях: приобретения (в аренду или собственность) новых типов воздушных судов; введение в действие уполномоченным органом новых нормативных правовых актов, либо внесение изменений в действующие нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность эксплуатанта.

27. Руководство по качеству может быть издано в виде отдельного тома или входить в состав Руководства по производству полетов и Руководства по техническому обслуживанию.

28. Эксплуатант разрабатывает порядок своевременного доведения требований и положений Руководств (в том числе при внесении изменений и дополнений) до личного состава для их изучения и принятия к исполнению.

Эксплуатант обеспечивает наличие на борту воздушного судна необходимой информации для экипажа и инженерно-технического персонала из соответствующих разделов Руководства по производству полетов и Руководства по техническому обслуживанию в части, касающейся производства и обеспечения полетов на данном воздушном судне.

## **6. Сертификационные требования к эксплуатанту, осуществляющему перевозку опасных грузов**

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

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

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

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

Условия транспортировки опасных грузов на воздушных судах должны

отвечать международным требованиям.

30. Положение об организации перевозки опасных грузов разрабатывается эксплуатантом и является составной частью Руководства по производству полетов.

## **7. Загрузка и центровка гражданских воздушных судов**

31. Эксплуатант обеспечивает загрузку и центровку воздушных судов в строгом соответствии с их эксплуатационной документацией.

Загрузка и центровка воздушного судна с отклонениями от предельно допустимых значений являются нарушением требований действующих нормативных документов и международных стандартов в части обеспечения безопасности полетов. Выявление подобных нарушений может служить основанием для приостановления действия Сертификата эксплуатанта до тех пор, пока не будет доказано, что эксплуатант способен выполнять требования правил и соответствовать стандартам в области обеспечения безопасности полетов.

## **8. Аэронавигационное обеспечение**

32. Эксплуатант должен иметь службу аэронавигационной информации или назначает ответственное лицо, если данное обеспечение осуществляется по договорам с другими организациями.

33. Эксплуатант обеспечивает экипажи штурманским снаряжением, действующими документами аэронавигационной информации (сборниками аэронавигационной информации (AIP), полетными и бортовыми картами, бюллетенями предполетной информации или НОТАМ (извещение для пилотов об изменениях в аэронавигационном оборудовании, обслуживании, процедурах, о возможных опасностях в полете), предварительными навигационными расчетами и эксплуатационными минимумами, необходимыми для подготовки и выполнения полетов на заявленных для полетов аэродромах.

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

## **9. Расследование авиационных происшествий**

35. Каждый эксплуатант создает условия для проведения в установленные сроки расследования инцидентов и авиационных происшествий, а также для исследования отказавшей авиационной техники в целях предупреждения авиационных происшествий.

36. Персонал эксплуатанта, участвующий в расследовании авиационных происшествий, проходит в сертифицированном центре специальную подготовку.

## **10. Авиационная безопасность**

37. Эксплуатант разрабатывает Программу обеспечения авиационной безопасности, являющуюся частью Руководства по производству полетов, а также все необходимые инструкции и технологии для персонала эксплуатанта в части обеспечения авиационной безопасности.

38. Эксплуатант обеспечивает ознакомление персонала с мерами авиационной безопасности в пределах его функциональных обязанностей и выполнение персоналом Программы обеспечения авиационной безопасности.

39. Необходимая информация о воздушном судне, пассажирах и членах экипажа в случае совершения актов незаконного вмешательства сообщается по решению оперативных штабов дипломатическим представительствам и администрациям гражданской авиации государств, расположенных по маршруту полета и изменения обстановки на борту воздушного судна такая информация периодически дополняется.

## **11. Организация летной работы эксплуатантов**

40. Организация летной работы эксплуатанта описывается в Руководстве по производству полетов.

41. Летная служба эксплуатанта обеспечивает:  
организацию безопасного выполнения полетов эксплуатанта;  
анализ состояния безопасности полетов;  
осуществление систематического контроля и анализа деятельности экипажей  
В С ;  
соответствие структуры службы условиям безопасного выполнения полетов;  
организацию и осуществление подготовки, переподготовки, поддержания и

повышения профессионального уровня летного, командно-летного и руководящего состава службы и допуск командно-летного состава к полетам (включая бортоператоров и бортпроводников, если они входят в состав летной службы) ;

проведение аттестаций и квалификационных проверок летного состава;  
аэронавигационное обеспечение;  
организацию летно-методической работы;  
планирование летной работы; соблюдение условий нормирования летной деятельности (рабочего времени и времени отдыха летного состава);  
комплектование и формирование экипажей воздушных судов;  
соблюдение установленных правил и процедур допуска к полетам членов экипажей воздушных судов;  
проведение предварительной и предполетной подготовки экипажей;  
осуществление профилактических мероприятий по предупреждению авиационных происшествий;  
обеспечение взаимодействия со службами обеспечения полетов;  
наличие нормативных актов и других документов, регламентирующих летную деятельность ;  
ведение летно-штабной документации и делопроизводства.

42. Каждый эксплуатант принимает на работу в соответствии с законодательством Республики Казахстан командно-летный состав, несущий персональную ответственность за организацию обеспечения полетов, организацию летной работы и обеспечение требуемого уровня безопасности полетов.

43. Свидетельства авиационного персонала, выданные иностранными государствами, признаются в Республике Казахстан действительными при условии, что требования, в соответствии с которыми такие свидетельства выданы , отвечают минимальным стандартам, установленным Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), или превышают их.

Каждый эксплуатант принимает на работу в соответствии с законодательством Республики Казахстан летный состав, образующий экипажи воздушных судов, в количестве, достаточном для выполнения заявленной программы полетов эксплуатанта.

В свидетельстве каждого члена экипажа указывается полное наименование организации (эксплуатанта), принявшей его на работу.

44. Эксплуатант, использующий на временной основе летный состав других организаций гражданской авиации, заключает с руководством данных организаций гражданской авиации Соглашение о порядке организации работы летного состава по совместительству в этих авиапредприятиях - участниках

соглашения. На время действия настоящего соглашения работодатель оформляет Вкладыши в свидетельства специалистов каждого члена летного состава согласно установленного образца (Приложение 1). Вкладыш заверяется подписью и печатью руководителя работодателя.

45. Должностные инструкции командно-летного и летного состава включаются в Руководство по производству полетов.

46. Эксплуатант, использующий воздушные суда для коммерческих пассажирских перевозок, принимает на работу в соответствии с законодательством Республики Казахстан бортпроводников, если их наличие в составе экипажа установлено требованиями нормативных правовых актов в области гражданской авиации и Руководством по летной эксплуатации для данного типа воздушных судов.

Должностные инструкции бортпроводников приводятся в Руководстве по производству полетов.

47. Эксплуатант осуществляет перевозку пассажиров только при наличии бортпроводников на борту в количестве, не менее установленного Руководством по летной эксплуатации для данного типа воздушных судов.

48. Эксплуатант, использующий воздушные суда для коммерческих грузовых перевозок, принимает на работу в соответствии с законодательством Республики Казахстан бортпроводников, если их наличие в составе экипажа установлено Руководством по летной эксплуатации для данного типа воздушных судов.

Должностные инструкции бортпроводников включаются в Руководство по производству полетов.

49. Эксплуатант осуществляет перевозку грузов только при наличии бортпроводников на борту в количестве, не менее установленного Руководством по летной эксплуатации для данного типа воздушных судов.

50. При выполнении полета бортпроводникам не допускается одновременно выполнять функции бортпроводников.

51. Структура и штатная численность летной службы и службы бортпроводников рассматривается уполномоченным органом на соответствие установленным требованиям, исходя из условий обеспечения безопасного выполнения полетов.

## **12. Состав экипажа, подготовка, переподготовка, тренировка летных экипажей**

52. Программы переподготовки членов экипажей на другой тип воздушных судов, а также подготовки авиационного персонала в летных подразделениях и подтверждения квалификации разрабатываются эксплуатантом на основании

типовых действующих программ и требований и являются составной частью Руководства по производству полетов.

### **13. Ограничения полетного и рабочего времени, требования к продолжительности отдыха летного экипажа**

53. Положение о рабочем времени членов экипажа, принципы нормирования труда и отдыха, а также процедуры контроля соблюдения режима труда и отдыха летного состава и бортпроводников разрабатываются эксплуатантом в соответствии с законодательством Республики Казахстан и являются составной частью Руководства по производству полетов.

### **14. Самолеты, подлежащие оснащению системами предупреждения о близости земли (GPWS)**

54. Все самолеты с газотурбинными двигателями, имеющие сертифицированную максимальную взлетную массу более 15 000 кг (пятнадцать тысяч килограмм) или право перевозить свыше 30 (тридцать) пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли.

55. Все самолеты с поршневыми двигателями, имеющие максимальную сертифицированную взлетную массу более 5700 кг (пять тысячи семьсот килограмм) или право перевозить свыше 9 (девять) пассажиров, следует оборудовать системой предупреждения о близости земли.

56. Система предупреждения о близости земли автоматически подает своевременный отчетливый сигнал летному экипажу, когда самолет находится в потенциально опасной близости к поверхности земли.

### **15. Организация технического обслуживания и ремонта воздушных судов**

57. Эксплуатант обеспечивает поддержание летной годности воздушных судов путем соблюдения правил технического обслуживания, предусмотренных эксплуатационной документацией определенного типа воздушных судов, выполнения программ технического обслуживания и ремонта с оценкой их эффективности, выполнения директив по поддержанию летной годности.

58. Эксплуатант обеспечивает техническое обслуживание и ремонт воздушных судов собственными сертифицированными подразделениями, выполняющими, как минимум, оперативное техническое обслуживание и/или на основании договоров с сертифицированными организациями по техническому

обслуживанию и ремонту авиационной техники.

59. Сертификаты организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники иностранных государств признаются в Республике Казахстан действительными при условии, что требования, в соответствии с которыми такие сертификаты выданы, отвечают минимальным стандартам, установленным Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).

60. Инженерно-авиационная служба эксплуатанта обеспечивает: выполнение технического обслуживания эксплуатируемых воздушных судов;

организацию технического обслуживания, выполнение бюллетеней, доработок и ремонта авиационной техники, включая выполнение директив по поддержанию летной годности воздушных судов;

учет ресурсного и технического состояния авиационной техники;

планирование технического обслуживания и ремонта авиационной техники;

контроль полноты и качества выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;

учет выполненных работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;

ведение и обеспечение сохранности эксплуатационной документации, включая пономерную и судовую документацию;

сбор, учет и обработку данных об отказах и неисправностях авиационной техники;

обработку и анализ полетной информации;

ведение рекламационно-претензионной работы;

поддержание и повышение профессионального уровня персонала инженерно-авиационной службы.

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

61. Эксплуатант разрабатывает Руководство по техническому обслуживанию. Руководство является документом, определяющим организацию эксплуатантом технического обслуживания и ремонта эксплуатируемых воздушных судов.

## **16. Обработка и анализ полетной информации**

62. Обработка и анализ полетной информации могут осуществляться соответствующими подразделениями эксплуатанта при наличии допуска на проведение соответствующих работ, а также сторонними организациями на основании договоров.

63. При выполнении обработки и анализа полетной информации сторонней организацией в Руководстве по техническому обслуживанию эксплуатанта определяются порядок и процедуры взаимодействия соответствующих служб эксплуатанта и организации, выполняющей указанные работы.

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

## **17. Учетные данные по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов**

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

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

формуляры воздушных судов и авиационных маршевых двигателей - не реже, чем при каждом периодическом техническом обслуживании;

формуляры, паспорта и этикетки компонентов при их снятии с воздушного судна.

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

68. Эксплуатант обеспечивает хранение производственно-контрольной документации:

по оперативному техническому обслуживанию - в течение двадцати четырех месяцев;

по периодическому техническому обслуживанию, лабораторным проверкам и текущему ремонту - в течение межремонтного ресурса воздушного судна (для воздушных судов, межремонтный ресурс которых не определен, - в пределах максимальной периодичности технического обслуживания);

по ремонту воздушных судов и авиационных двигателей - в течение назначенного ресурса и срока службы (до списания).

## **18. Аренда и лизинг воздушных судов**

69. Арендованные воздушные суда (в том числе арендованные за рубежом) допускаются к полетам только после внесения их в установленном порядке в специальные положения по эксплуатации Сертификата эксплуатанта Республики



Казахстан - участника соглашения об аренде. Специальные положения действительны на срок, не превышающий срок действия соглашения об аренде. При продлении действия соглашения об аренде Специальные положения переоформляются или продлеваются.

70. Эксплуатант, эксплуатирующий арендованные воздушные суда, равно как и эксплуатант, передающий воздушные суда в аренду, вносят необходимые изменения и дополнения в Руководства по производству полетов и Руководства по техническому обслуживанию, касающиеся особенностей эксплуатации арендованного (арендуемого) воздушного судна и организации взаимодействия арендодателя и арендатора.

Изменения и дополнения в Руководствах по производству полетов и техническому обслуживанию арендатора и арендодателя до начала эксплуатации арендованного воздушного судна рассматриваются уполномоченным органом на соответствие установленным требованиям.

71. Разрешение на эксплуатацию арендованного воздушного судна, зарегистрированного в иностранном государстве, или на передачу воздушного судна, зарегистрированного в Республике Казахстан, в аренду иностранному государству, выдается уполномоченным органом после рассмотрения Заявки на такое разрешение.

72. Передача воздушного судна в аренду в иностранное государство с исключением его из Государственного реестра гражданских воздушных судов Республики Казахстан осуществляется в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан и Правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов, прав на них и сделок с ними, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 января 2003 года N 106. см.P101070

П р и л о ж е н и е 1  
к Сертификационным требованиям,  
предъявляемым к эксплуатантам  
гражданских воздушных судов

В К Л А Д Ы Ш

Ф.И.О. \_\_\_\_\_  
Свидетельство пилота N \_\_\_\_\_  
Занимаемая должность \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(наименование организации)

Приказ о принятии на работу \_\_\_\_\_  
( N , д а т а )

Действителен: с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_

Руководитель авиакомпании \_\_\_\_\_  
(подпись) (Ф.И.О.)

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»  
Министерства юстиции Республики Казахстан