



Об утверждении Правил по организации работы специального транспорта в аэропортах Республики Казахстан

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 327. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 15 июля 2015 года № 11676.

В соответствии с подпунктом 41-43) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила по организации работы специального транспорта в аэропортах Республики Казахстан.

2. Комитету гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (Сейдахметов Б.К.) обеспечить:

1) в установленном законодательством порядке государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан, направление его копии на официальное опубликование в периодических печатных изданиях и информационно-правовой системе "Әділет";

3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и на интранет-портале государственных органов;

4) в течение десяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, предусмотренных подпунктами 1), 2) и 3) пункта 2 настоящего приказа.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

4. Настоящий приказ вводится в действие со дня истечения десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Исполняющий обязанности Министра
по инвестициям и развитию

Республики Казахстан

Ж. Касымбек

"СОГЛАСОВАН"

Министр внутренних дел

Республики Казахстан

Касымов К. Н. _____

8 июня 2015 года

Утверждены
приказом Исполняющего
обязанности министра
по инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 26 марта 2015 года № 327

Правила

по организации работы специального транспорта в аэропортах

Республики Казахстан

1. Общие положения

1. Правила по организации работы службы специального транспорта в аэропортах Республики Казахстан (далее - Правила) разработаны в соответствии с Законом Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" и другими нормативными правовыми актами в сфере гражданской авиации с учетом рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Настоящие Правила определяют порядок организации работы специального транспорта в аэропортах Республики Казахстан при обслуживании пассажиров, багажа, грузов и воздушных судов, а также подготовки аэродрома к полетам воздушных судов.

2. Основные термины и определения, используемые в настоящих Правилах:

1) место стоянки воздушного судна - выделенный участок на перроне, предназначенный для стоянки воздушного судна;

2) взлетно-посадочная полоса - определенный прямоугольный участок сухопутного аэродрома, подготовленный для взлета и посадки воздушных судов;

3) служба специального транспорта - структурное подразделение организации гражданской авиации, обеспечивающее спецтранспортом техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов, эксплуатационное содержание аэродрома, а также другие внутрихозяйственные работы и имеющее для этих целей необходимое количество техники, производственные здания и оборудование для технического обслуживания и ремонта;

4) капитальный ремонт - ремонт, выполняемый для восстановления исправности и полного или близкого к полному восстановлению ресурса изделия с заменой или восстановлением любых его частей, включая базовые;

5) коммерческое обслуживание - обслуживание багажа, грузов, пассажиров, авиапочты при перевозке воздушным судном за установленную плату;

- 6) малоценное техническое имущество - товарно-материальные ценности помимо основных средств (автотранспорта, рабочих машин и механизмов);
- 7) необезличенный метод ремонта - метод ремонта, при котором сохраняется принадлежность восстановленных составных частей к определенному экземпляру изделия;
- 8) обезличенный метод ремонта - метод ремонта, при котором не сохраняется принадлежность восстановленных составных частей к определенному экземпляру изделия;
- 9) оперативная стоянка - специально оборудованная площадка с искусственным покрытием на аэродроме, предназначенная для стоянки исправных и заправленных спецтранспортов, необходимых для обслуживания рабочих объектов аэропорта;
- 10) периодичность технического обслуживания (ремонта) - интервал времени или наработки между данным видом технического обслуживания (ремонта) и последующим таким же видом или другим большей сложности. Под видом технического обслуживания (ремонта) понимают техническое обслуживание (ремонт), выделяемое (выделяемый) по одному из признаков: этапу существования, периодичности, объему работ, условиям эксплуатации, регламентации и так далее;
- 11) периодическое техническое обслуживание - техническое обслуживание, выполняемое через установленные в эксплуатационной документации значения наработки или интервалы времени;
- 12) поверка средств измерений - это совокупность операций, выполняемых государственной метрологической службой или другими уполномоченными на то органами с целью определения и подтверждения соответствия средств измерений установленным техническим требованиям;
- 13) поточный метод технического обслуживания - выполнение технического обслуживания на специализированных рабочих местах с определенной технологической последовательностью и ритмом;
- 14) производственная санитария - система организационных, гигиенических и санитарно-гигиенических мероприятий и средств, предотвращающих воздействие вредных производственных факторов;
- 15) работа на линии - комплекс работ, выполняемых спецтранспортом на рабочих объектах;
- 16) ремонт - комплекс операций по восстановлению исправности или работоспособности изделий и восстановлению ресурсов изделий или их составных частей;
- 17) сезонное техническое обслуживание - техническое обслуживание, выполняемое для подготовки изделия к использованию в осенне-зимних или весенне-летних условиях;

18) служба специального транспорта - структурное подразделение организации гражданской авиации, обеспечивающая спецтранспортом техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов, эксплуатационное содержание аэродрома, а также другие внутрихозяйственные работы и имеющая для этих целей необходимое количество техники, производственные здания и оборудование для технического обслуживания и ремонта спецтранспорта;

19) специальный транспорт (далее - спецтранспорт) - самоходное техническое средство на автомобильном или тракторном шасси, оборудованное рабочими органами (устройствами) для выполнения технического, коммерческого обслуживания воздушных судов, радиосветотехнического обеспечения полетов, эксплуатационного содержания аэродромов и для других работ в аэропорту;

20) агрегатный метод ремонта - обезличенный метод ремонта, при котором неисправные агрегаты заменяются новыми или заранее отремонтированными. Под агрегатом понимается сборочная единица, обладающая свойствами полной взаимозаменяемости, независимой сборки и самостоятельного выполнения определенной функции в изделиях различного назначения;

21) техническое диагностирование - процесс определения технического состояния объекта диагностирования с определенной точностью. Результатом (диагностирования) является заключение о техническом состоянии объекта с указанием, при необходимости, места, вида и причины дефектов;

22) техническое обслуживание - комплекс операций или операции по поддержанию работоспособности или исправности изделия при использовании специального транспорта по назначению, ожидании, хранении и транспортировании;

23) текущий ремонт - ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности изделия и состоящий в замене и (или) восстановлении отдельных частей;

24) техника безопасности - система организационных и технических мероприятий и средств, предотвращающих воздействие на работающих опасных производственных факторов;

25) уполномоченная организация в сфере гражданской авиации (далее – уполномоченная организация) – акционерное общество со стопроцентным участием государства в уставном капитале, осуществляющее деятельность, направленную на обеспечение устойчивого развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан, безопасности полетов и авиационной безопасности.

Сноска. Пункт 2 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.07.2019 № 473 (вводится в действие с 01.08.2019).

3. Основные задачи службы спецтранспорта:

1) обеспечение спецтранспортом работ по проведению своевременного и качественного технического обслуживания воздушных судов по технологическим графикам;

2) обеспечение спецтранспортом работ по проведению коммерческого обслуживания воздушных судов согласно технологии;

3) обеспечение спецтранспортом работ по заправке авиационными горюче-смазочными материалами воздушных судов, а также слив горюче-смазочных материалов из баков воздушных судов;

4) обеспечение аэродромными механизмами работ по эксплуатационному содержанию аэродрома;

5) осуществление перевозок авиационно-технического имущества, хозяйственных грузов и других видов транспортных работ организации гражданской авиации;

6) обеспечение спецтранспортом работ по организации радиосвязи с воздушными судами на трассах, аэродромах, зонах авиационных работ, аварийно-спасательного обеспечения полетов, автофургонами для проведения оперативного обслуживания больных пассажиров, медицинского обеспечения безопасности полетов и расследования авиационных происшествий;

7) организация и осуществление производственной деятельности в соответствии с требованиями настоящих Правил;

8) осуществление эффективного и рационального использования спецтранспорта, оборудования, эксплуатационных и ремонтных материалов по прямому назначению и в соответствии с настоящими Правилами;

9) организация правильной технической эксплуатации и ремонта спецтранспорта;

10) организация и осуществление технически правильного использования, содержания (хранения) и ремонта всех имеющихся в службе спецтранспорта;

11) подготовка личного состава службы спецтранспорта к освоению поступающей в эксплуатацию новой техники, внедрение усовершенствований, изобретений, в области эксплуатации и ремонта спецтранспорта;

12) участие совместно с плановыми органами организации гражданской авиации в составлении планов эксплуатации спецтранспорта и внедрении внутрихозяйственного расчета во все сферы деятельности службы спецтранспорта;

13) соблюдение при эксплуатации спецтранспорта требований настоящих Правил и заводских правил, ведение установленного учета и отчетности правильное использование запасных частей, автошин, горюче-смазочных материалов и другого автотракторного имущества;

14) снижение себестоимости эксплуатации спецтранспорта, проведение мероприятий по увеличению межремонтных сроков, планов-заявок на капитальный ремонт техники и обеспечение их своевременной реализации;

15) обеспечение контроля за работой спецтранспорта, организация их безопасной работы и оказание своевременной технической помощи водителям на линии;

16) анализ, разработка и реализация предложений по борьбе с дорожно-транспортными происшествиями, случаями повреждений воздушных судов и задержек их вылета по вине службы спецтранспорта;

17) постоянное повышение технического, экономического и культурного уровня работников службы спецтранспорта, обеспечение выполнения личным составом установленных требований, строгое соблюдение трудовой дисциплины;

18) воспитание у личного состава высокого чувства долга и ответственности за вверенную технику и выполнение производственных заданий.

2. Места стоянки специального транспорта

4. Хранение спецтранспорта может осуществляться в закрытых помещениях, под навесами или на открытых площадках. При этом должны соблюдаться следующие условия:

1) автобусы и легковые автомобили, а также спецтранспорт, от которых по характеру их работы требуется постоянная готовность к немедленному выезду, должны в первую очередь обеспечиваться местами для стоянки в закрытых помещениях;

2) топливо и маслоснабжители, подвижные заправочные агрегаты, а также автоцистерны для перевозки жидкого топлива должны храниться на открытых площадках, под навесами или в изолированных помещениях одноэтажных зданий, имеющих непосредственный выезд наружу;

3) ассенизационные автомобили, а также спецтранспорт, перевозящий ядовитые вещества, должны содержаться отдельно от спецтранспорта другого назначения;

4) воздушно-азотозаправщики, а также другой газобаллонный спецтранспорт должен содержаться отдельно под навесами или на открытых площадках.

5. Способы хранения спецтранспорта должны обеспечивать их сохранность и безотказность работы в любое время года. Для этой цели в местах, где этого требуют климатические условия, при хранении спецтранспорта на открытых площадках, под навесами или в не отапливаемых помещениях должно быть предусмотрено оборудование для подогрева двигателей перед запуском.

6. Порядок размещения спецтранспорта на местах стоянок определяется начальником службы спецтранспорта. При расстановке на местах стоянок и постах обслуживания между спецтранспортом и элементами зданий и сооружений должны соблюдаться интервалы, установленные строительными нормами.

7. Не допускается хранить на местах стоянок топливо, смазочные, обтирочные и другие материалы.

8. Места стоянок спецтранспорта, находящихся на консервации, оборудуются на территории производственно-технической базы службы спецтранспорта и должны иметь ограждение и охрану.

9. На оперативные стоянки устанавливаются только исправный, заправленный и готовый к эксплуатации спецтранспорт. Спецтранспорт, требующий обслуживания и ремонта, должен быть отведен в отдельные помещения или открытые площадки.

10. Схемы расстановки спецтранспорта в зоне оперативного обеспечения должны быть разработаны в каждом аэропорту с учетом территориальных особенностей расположения и размеров взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, мест стоянок, перронов, аэродромных сооружений, наличия специальных площадок с искусственным покрытием.

11. На местах стоянок и в зонах, опасных для движения спецтранспорта, должны устанавливаться дорожные знаки единого образца, отчетливо видимые в любое время суток. Дорожные знаки устанавливаются с учетом соблюдения полной безопасности движения воздушных судов.

12. Места стоянок спецтранспорта оборудуются средствами оперативной связи.

13. В зоне оперативного обеспечения мест стоянок спецтранспорта оборудуются санитарно-бытовыми помещениями для водительского состава согласно действующим строительным нормам и правилам, а также площадками и специальными помещениями для проведения ежедневного обслуживания.

14. Оперативное руководство работой спецтранспорта осуществляют диспетчеры служб, имеющие с водителями связь по радио.

3. Выпуск спецтранспорта на линию

15. Подготовка спецтранспорта к выпуску на линию осуществляется инженерно-техническим и водительским составом службы спецтранспорта и включает в себя:

1) выполнение ежедневного технического обслуживания в соответствии с требованиями заводских правил и руководств по техническому обслуживанию спецтранспорта;

2) устранение неисправностей, выявленных во время проведения контрольного осмотра по возвращении в гараж и при выпуске на линию (передаче смены);

3) заправку спецтранспорта горюче-смазочными материалами и спецжидкостями;

4) запуск и проверку двигателей и систем спецтранспорта;

5) оформление установленной документации.

16. Водитель, имеющий положенную документацию в соответствии с требованиями настоящих Правил, после прохождения медицинского осмотра, а также выполнения работ по подготовке спецтранспорта к выпуску на линию предъявляет ее на контрольный осмотр.

17. Выпуск спецтранспорта на линию осуществляется механиком колонны, который производит контрольный осмотр спецтранспорта и удостоверяет их техническую исправность своей подписью в путевом листе или формуляре.

18. Для проверки технического состояния спецтранспорта перед выпуском на линию, оборудуются специальные места со смотровыми ямами, эстакадами, освещением. Механик колонны должен иметь необходимые инструменты и принадлежности для проверки и определения технического состояния спецтранспорта (приложение 1).

19. При контрольном осмотре спецтранспорта перед выездом на линию особое внимание уделяется исправности узлов и агрегатов, влияющих на безопасность движения и обслуживания воздушных судов, а также состоянию пломбировки спидометра и соответствию его показаний записи в путевом листе.

Спецтранспорт, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения и обслуживания воздушных судов, к эксплуатации не допускаются.

К эксплуатации не допускаются спецтранспорт, предназначенные для работы на взлетно-посадочной полосе и рулежных дорожек, некомплектованные проблесковыми огнями, радиостанциями и буксировочными устройствами (приложение 2).

20. По возвращении спецтранспорта с линии и при передаче их по смене механик колонны:

- 1) проверяет исправность базового шасси и спецоборудования;
- 2) проставляет в путевом листе показания спидометра и время возвращения спецтранспорта с линии (передачи смены);
- 3) организует постановку спецтранспорта в ремонт для устранения выявленных неисправностей и оформляет заявку в ремонтную зону;
- 4) заверяет факт приемки спецтранспорта с линии (передачи смены) подписью в путевом листе о всех неисправностях спецтранспорта и специального оборудования докладывает начальнику колонны и делает запись в журнале приема-передачи смены.

4. Эксплуатация специального транспорта

21. Эксплуатация спецтранспорта представляет собой систему инженерно-технических и организационных мероприятий, обеспечивающих:

- 1) эффективное использование спецтранспорта при минимальных затратах трудовых и материальных ресурсов;
- 2) сохранение заданных характеристик спецтранспорта на протяжении установленных ресурсов и сроков службы.

22. Особенности эксплуатации конкретных типов спецтранспорта определяются правилами заводов-изготовителей, а также действующими руководствами по эксплуатации.

23. Лица, осуществляющие эксплуатацию спецтранспорта, обладают соответствующей теоретической и практической подготовкой, знанием технических характеристик, принцип работы и конструкцию эксплуатируемой техники и отдельных агрегатов, режимы работы, установленные ограничения, особенности эксплуатации в весенне-летний и осенне-зимний периоды, а также в особых случаях.

24. В процессе технической эксплуатации спецтранспорта личный состав ремонтной мастерской службы спецтранспорта производит техническое обслуживание, регламентные работы и текущий ремонт спецтранспорта.

Водительский состав, механики, бригадиры осуществляют эксплуатацию и техническое обслуживание спецтранспорта, обеспечивают сохранность и использование спецтранспорта по прямому назначению, отвечают за своевременное и качественное обслуживание воздушных судов.

25. Инженерно-технический состав организует и контролирует работу всех участков службы спецтранспорта, обеспечивает выполнение производственных планов и заданий.

26. Контроль за техническим состоянием и использованием спецтранспорта содержанием и обслуживанием осуществляется путем:

- 1) контрольных смотров, проводимых руководителями службы спецтранспорта, организации гражданской авиации;
- 2) технических осмотров;
- 3) проверки комиссиями уполномоченной организации и/или аэропорта.

Общие положения по проведению смотра спецтранспорта приведены в приложениях 3, 4.

Сноска. Пункт 26 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.07.2019 № 473 (вводится в действие с 01.08.2019).

27. Новый спецтранспорт и механизмы, а также прошедшие капитальный ремонт, в соответствии с требованиями технических условий заводов-изготовителей и ремонтных предприятий должны проходить обкатку.

28. В период обкатки спецтранспорта проводится опробование всех узлов и агрегатов с помощью контрольно-измерительных приборов, показания которых должны соответствовать эксплуатационно-технической характеристике того или иного узла или агрегата.

29. В период обкатки спецтранспорт должен эксплуатироваться с наименьшими нагрузками и при пониженных скоростях движения. Обкатка на труднопроходимых дорогах, во время гололеда, а также с прицепным оборудованием не допускается.

30. Допускается переоборудование одного типа спецтранспорта (не подлежащей государственной регистрации в уполномоченном органе по безопасности дорожного движения) в другой, путем демонтажа его оборудования, не отработавшего срок

службы до списания, и установка на высвобожденное шасси стандартных кузовов или другого спецоборудования.

31. Допускается переоборудование одного типа спецтранспорта (не подлежащей государственной регистрации в уполномоченном органе по безопасности дорожного движения) в другой после списания и демонтажа спецоборудования, отработавшего амортизационный ресурс.

5. Порядок использования специального транспорта

32. Обеспечение спецтранспортом служб организации гражданской авиации, связанных с эксплуатацией воздушных судов и содержанием аэродрома, производится согласно наряду выделения спецтранспорта, составляемому с учетом планируемого объема работ, а также фактической численности спецтранспорта и водительского состава. Наряд выделения спецтранспорта составляется два раза в год на весенне-летний и осенне-зимний периоды и утверждается руководителем организации гражданской авиации.

33. Потребность в спецтранспортах для хозяйственных нужд организации гражданской авиации удовлетворяется на основании письменных заявок, поданных в службу спецтранспорта не позднее 15 часов предыдущего дня. На основании заявок с учетом возможностей службы спецтранспорта составляется план выделения машин на каждый день хозяйственных перевозок, который подписывается начальником службы спецтранспорта и утверждается главным инженером аэропорта (зам. начальника по наземным службам).

34. В особых случаях (аварии, стихийные бедствия и так далее) спецтранспорты выделяются по требованиям должностного лица, ответственного за производство работ, через диспетчера службы спецтранспорта с последующим докладом начальнику службы спецтранспорта.

35. Контроль за своевременным выходом спецтранспорта на линию осуществляет диспетчер службы спецтранспорта, начальник смены (сменный инженер) (приложение 5).

36. Спецтранспорты, выделяемые в другую службу аэропорта, находятся в оперативном подчинении службы, которая контролирует организацию их работы, своевременное и рациональное использование по назначению, а также за соблюдение требований безопасности труда. Порядок направления водителей и машин организации гражданской авиации в командировки устанавливается руководителем организации гражданской авиации.

37. В случае поломки агрегатов, спецоборудования и принадлежностей по вине эксплуатирующей службы представитель этой службы несет ответственность в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

38. Служба спецтранспорта контролирует:

1) своевременное и полное выполнение заявок других служб в соответствии с утвержденным табелем выделения спецтранспорта;

2) качественное и своевременное выполнение работ по техническому и коммерческому обслуживанию воздушных судов и обеспечение высокой культуры обслуживания авиапассажиров;

3) техническую исправность спецтранспорта и укомплектованность их дополнительными средствами;

4) подготовленность водительского состава к работе на данном типе спецтранспорта;

5) подготовленность водительского состава и трактористов к работе на закрепленных типах спецтранспорта и механизмов обслуживанию воздушных судов и авиапассажиров, к эксплуатационному содержанию аэродромов.

39. Все спецтранспортные средства используются службами аэропорта наиболее эффективно и только по прямому назначению в пределах установленных объемов работ.

6. Организация работы спецтранспорта, мероприятия по предупреждению повреждений воздушных судов и дорожно-транспортных происшествий

40. Организация работы спецтранспорта в аэропортах направлена на обеспечение своевременного и качественного обслуживания воздушных судов, исключение их повреждений на земле, содержание аэродромов в эксплуатационной готовности и предупреждение дорожно-транспортных происшествий.

41. При выполнении спецтранспортом работ по обслуживанию воздушных судов и подготовке аэродромов должны строго выполняться требования действующих нормативных правовых документов в области гражданской авиации и настоящих Правил, определяющие порядок производства работ и взаимодействия служб организации гражданской авиации, организации движения спецтранспорта на аэродроме, мероприятий по предупреждению повреждений воздушных судов и дорожно-транспортных происшествий.

42. Контроль за организацией использования спецтранспорта на аэродроме и за обеспечением безопасности полетов при выполнении работ на летном поле возлагается на заместителя начальника аэропорта по эксплуатации наземных сооружений и строительству.

43. Контроль за организацией и безопасностью работы спецтранспорта, выделенных в распоряжение служб организации гражданской авиации, возлагается на начальников служб, использующих спецтранспортные средства.

44. Контроль за своевременным выделением технически исправных спецтранспортных средств по утвержденному табелю и за обеспечением их безаварийной работы возлагается на начальника службы спецтранспорта.

45. Для выполнения работ на аэродроме допускаются только технически исправные спецтранспорты, имеющие удовлетворительный внешний вид и укомплектованные средствами пожаротушения и медицинской аптечкой. Кроме того, машины, работающие на летном поле и рулежных дорожках, должны быть оборудованы средствами радиосвязи, габаритными и проблесковыми огнями, укомплектованы буксировочными устройствами (приложение 2).

Машины, предназначенные для обслуживания воздушных судов, должны быть оборудованы средствами радиосвязи и укомплектованы упорными колодками, а машины, предназначенные для выполнения погрузочно-разгрузочных работ, трапы, грузовые автомобили дополнительно должны быть оборудованы амортизирующими устройствами.

46. Техническое состояние спецтранспорта должно соответствовать требованиям правил заводов-изготовителей и отвечать положениям и требованиям безопасности труда в организациях гражданской авиации.

47. Техническое состояние специального оборудования машин, используемых при техническом обслуживании воздушных судов, должно соответствовать эксплуатационным требованиям к спецтранспорту, предназначенным для технического обслуживания воздушных судов.

48. Движение всех типов спецтранспорта на аэродроме должно осуществляться только по установленным маршрутам, имеющим маркировку согласно утвержденной руководителем организации гражданской авиации схеме расстановки и организации движения наземной техники.

7. Организация работы спецтранспорта при техническом и коммерческом обслуживании воздушных судов

49. Для выполнения работ по обслуживанию воздушных судов служба спецтранспорта, в соответствии с утвержденным руководителем (начальником) организации гражданской авиации табелем, выделяет спецтранспорт в распоряжение служб организации гражданской авиации, которые обеспечивают и контролируют организацию работы выделенных в их распоряжение спецтранспорта.

50. Организация работ при обслуживании воздушных судов производится в соответствии с требованиями действующих документов по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники и Руководства по эксплуатации данного типа воздушных судов.

Заправка воздушных судов осуществляется топливом и маслом, предусмотренными приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 190 "Об утверждении Правил

обеспечения авиационными горюче-смазочными материалами гражданских воздушных судов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11677).

Сноска. Пункт 50 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.04.2023 № 229 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

51. Порядок и очередность подачи спецтранспорта для обслуживания воздушных судов должны осуществляться по технологическому графику, утвержденному руководителем организации гражданской авиации.

52. Руководство работами при обслуживании воздушных судов осуществляют инженер, авиатехник-бригадир, авиатехники.

53. Подъезд, отъезд и установка спецтранспорта в рабочее положение при обслуживании воздушных судов производится в соответствии с утвержденными руководителем аэропорта схемами подъезда (отъезда) и под руководством должностных лиц, ответственных за руководство подъездом (отъездом) спецтранспорта.

54. При работе в зоне обслуживания воздушных судов водители спецтранспорта принимают меры по:

1) остановке спецтранспорта при подъезде к зоне обслуживания не ближе 10 м от крайних точек воздушных судов у знака "Т", маркированного белой краской и расположенного у границы зоны обслуживания, которая маркирована полосами красного цвета в виде восьмиугольника;

2) въезду в зону обслуживания только с разрешения и под руководством должностного лица, ответственного за подъезд;

3) осуществлению движения спецтранспорта в зоне обслуживания в соответствии со схемами подъезда (отъезда);

4) слежению и четкому выполнению сигналов должностных лиц, руководящих подъездом;

5) обеспечению остановки спецтранспорта при подъезде к воздушным судам на безопасном расстоянии, исключающем возможность его повреждения;

6) остановке спецтранспорта и выезда из зоны обслуживания по первому требованию должностного лица, руководящего подъездом, члена экипажа воздушных судов или техника инженерно-авиационной службы;

7) немедленному удалению (буксировки) спецтранспорта из зоны обслуживания, перрона и с места стоянок в случае выхода ее из строя, после чего должен доложить о случившемся бригадиру или диспетчеру службы спецтранспорта;

8) иметь при себе и предъявлять по первому требованию талон на право вождения спецтранспорта по аэродрому и обслуживания воздушных судов лицами,

ответственными за сохранность воздушных судов и организацию безопасного движения на аэродроме.

55. Должностные лица, руководящие подъездом (отъездом) спецтранспорта к воздушным судам, обеспечивают:

1) руководство движением спецтранспорта в зоне обслуживания воздушных судов в соответствии со схемами подъезда, с помощью четкой подачи сигналов, установленных в нормативных актах по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации;

2) руководство подъездом спецтранспорта, находясь со стороны близко расположенных к спецтранспорту частей воздушных судов и поддерживая визуальную связь с водителем;

3) перед подачей сигнала водителю отсутствие препятствий для маневра спецтранспорта у воздушных судов, а также для подъема (опускания) кузова или рабочего органа;

4) остановку спецтранспорта при подъезде к воздушным судам на безопасном расстоянии, исключающем его повреждение (время подачи сигнала "остановитесь" выбирается в зависимости от типа спецтранспорта, схемы ее подъезда к воздушным судам и величины тормозного пути);

5) при отъезде спецтранспорта от воздушных судов перед подачей сигнала "отъезжайте" проверку отключения от борта воздушных судов кабелей, разъемов, шлангов и тросов заземления;

6) при остановке спецтранспорта у воздушных судов немедленную установку упорной колодки под одно из ее задних ведущих колес со стороны движения к воздушным судам, затем установить вторую колодку с другой стороны колеса;

7) уборку по окончании работы, колодки со стороны отъезда спецтранспорта, а после ее отъезда на расстояние 5 м от воздушных судов уборку второй колодки;

8) иметь при себе и предъявлять по первому требованию "Удостоверение на право руководства подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам" лицам, ответственным за сохранность воздушных судов и организацию безопасного движения на аэродроме (приложение 6).

56. Должностное лицо, руководящее подъездом (отъездом), не покидает свое место до окончания работы спецтранспорта у воздушных судов.

57. При неправильном маневре спецтранспорта руководитель подъездом подает сигнал "остановитесь", а затем сигнал на выполнение маневра, исключающего повреждение воздушных судов.

58. Ответственность за нарушение правил подъезда (отъезда) и маневрирования в зоне обслуживания воздушных судов в соответствии с законодательством Республики Казахстан возлагается:

1) на водителя спецтранспорта за неправильное или несвоевременное выполнение сигналов руководителя подъездом, а также за самовольные маневры без разрешения руководителя подъездом;

2) на должностное лицо, руководящее подъездом, за подачу водителю спецтранспорта неправильных или несвоевременных сигналов на выполнение маневра, а также за несвоевременную или неправильную установку упорных колодок.

59. О всех нарушениях требований настоящих Правил, допущенных водителями спецтранспорта и лицами, руководящими подъездом при работе в зоне обслуживания воздушных судов, в талонах водителей и в удостоверениях лиц, руководящих подъездом, делается отметка должностными лицами, отвечающими за сохранность воздушных судов и организацию безопасного движения на аэродроме. Отметки о нарушениях разрешается делать лицам, инспектирующим работу аэропорта, руководителю аэропорта и его заместителям, старшему (сменному) дежурному по аэропорту, общественным инспекторам, начальнику службы спецтранспорта, начальникам служб, в распоряжение которых выделен спецтранспорт, начальнику колонны спецтранспорта, инженеру по безопасности движения на аэродроме.

60. Лица, имеющие в талоне (удостоверении) три отметки о нарушениях при работе в зоне обслуживания, допускаются к дальнейшей работе только после повторной проверки квалификационной комиссией их знаний правил работы в зоне обслуживания и издания приказа руководителя аэропорта.

8. Организация работы специального транспорта при эксплуатационном содержании аэродрома

61. Для выполнения комплекса операций по эксплуатационному содержанию аэродрома служба спецтранспорта выделяет спецтранспорт в распоряжение аэродромной службы (или другой наземной службы, выполняющей работы), которая осуществляет организацию работы спецтранспорта, взаимодействие со службой движения и ведет контроль за обеспечением безопасности полетов при производстве работ на летном поле.

62. Технологические операции по содержанию аэродрома осуществляются в соответствии приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 7 октября 2015 года № 978 "Об утверждении правил аэродромного обеспечения в гражданской авиации" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 12360) (далее – Правила аэродромного обеспечения в гражданской авиации).

Сноска. Пункт 62 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.04.2023 № 229 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

63. Все службы аэропорта могут выполнять работы по подготовке аэродромов для полетов воздушных судов только с разрешения руководителя полетов аэродрома и после согласования их проведения с ответственными лицам и аэродромной службы.

64. Выезд спецтранспорта на летное поле и рулежные дорожки для обслуживания аэродромных покрытий и посадочных средств производится по указанию руководителя полетов аэродрома и с разрешения диспетчера стартового диспетчерского пункта.

65. При выполнении работ на летном поле организацию безопасного движения спецтранспорта, руководство работами и контроль за их проведением обеспечивает начальник (ответственное лицо за проведение работ) аэродромной службы (или другой наземной службы, производящей работы на летном поле), которому необходимо по указанию диспетчера стартового диспетчерского пункта или руководителя полетов аэродрома, а в случае необходимости, самостоятельно принять меры к немедленному удалению машин, механизмов и людей с летного поля в установленное место за пределы критической зоны. Во всех случаях летная полоса освобождается от аэродромной техники не позднее чем за 5 мин до расчетного (уточненного) времени посадки (взлета) воздушного судна.

66. В процессе выполнения работ на летном поле и рулежных дорожках ответственное лицо постоянно поддерживает устойчивую радиосвязь с диспетчером стартового диспетчерского пункта и через каждые 15 минут производит контрольную проверку радиосвязи. При отказе радиосвязи или ее неустойчивости необходимо прекратить работы и принять экстренные меры для эвакуации с летной полосы и рулежных дорожек техники и людей.

Сигналом к освобождению летного поля при потере радиосвязи (сигнал подает диспетчер стартового диспетчерского пункта) является трехкратное включение и выключение огней взлетно-посадочной полосы (при включенной кнопке "I" яркости системы огней высокой интенсивности) и две красные ракеты, выпущенные в сторону работающей техники.

67. В случае выхода работающей техники из строя ответственное лицо немедленно докладывает об этом диспетчеру стартового диспетчерского пункта и принимает срочные меры для удаления неисправной техники в установленное место за пределы критической зоны радиомаячной системы.

68. После выполнения работ на летном поле ответственное лицо аэродромной службы контролирует, что в процессе работы спецтранспорта не было допущено никаких отклонений, препятствующих безопасному выполнению полетов, и докладывает руководителю полетов аэродрома об окончании работ и выводе техники и работников в установленное место.

69. В целях обеспечения безопасности полетов весь спецтранспорт, работающий на летном поле и рулежных дорожках, должны быть оборудованы габаритными и проблесковыми огнями, включаемыми во время работы независимо от времени суток, а

также средствами внутриаэропортовой связи с руководителем полетов и диспетчером стартового диспетчерского пункта.

Проблесковые огни, установленные на спецтранспорте, должны быть желтого цвета, обладать эффективной силой света не менее 40 и не более 400 кандел с частотой вспышек (75 ± 15) в минуту. Эти огни должны устанавливаться на крыше кабины или на верхней части конструкции кузова по оси спецтранспорта так, чтобы был обеспечен круговой обзор огня и его не затеняли надстройки на машине. Опорная площадка огня должна быть расположена горизонтально. На машине ответственного лица за проведение работ на летном поле и рулежных дорожках дополнительно устанавливается радиоприемник для прослушивания радиообмена на частоте диспетчера посадки. Каждый спецтранспорт, работающий на летном поле и рулежных дорожках, должна быть оборудована буксировочными устройствами для удаления при выходе из строя за пределы критической зоны радиомаячная система посадки.

70. Не допускается выезд на летное поле и рулежные дорожки на спецтранспортах, не оборудованных (с неисправными) радио- и светосигнальными средствами, буксировочными устройствами, средствами пожаротушения, без сопровождения ответственного лица за проведение работ и без разрешения руководителя полетов аэродрома.

71. При работе на летное поле и рулежных дорожках средства радиосвязи, габаритные и проблесковые огни, установленные на машинах, выключать запрещается.

72. Водители радиофицированных машин обучаются правилам ведения внутриаэропортовой радиосвязи. Радиотелефонный обмен должностных лиц служб (водителей машин) с руководителем полетов аэродрома (диспетчером) записывается на аппаратуре автоматической контрольной звукозаписи.

73. Во время работы на летном поле водители спецтранспорта постоянно следят за световыми и звуковыми сигналами и командами по рации. При получении соответствующей команды по каналам связи или по установленному сигналу водители, работающие на летном поле и рулежных дорожках, прекращают работу и незамедлительно выводят технику в установленное место за пределы критической зоны радиомаячной системы посадки.

74. Пересечение и выезд на летном поле и рулежных дорожках допускаются после разрешения диспетчера стартового диспетчерского пункта и только на машинах, оборудованных проблесковыми и габаритными огнями, буксировочными устройствами и радиостанциями.

75. Перед пересечением летной полосы водитель спецтранспорта (представитель службы), не доезжая до боковой полосы безопасности (границы критической зоны радиомаячной системы посадки), запрашивает разрешение на пересечение летной полосы у диспетчера стартового диспетчерского пункта.

76. Диспетчер дает разрешение на пересечение летной полосы спецтехникой в том случае, если воздушное судно, заходящее на посадку, имеет временной интервал не менее 5 мин или после приземления и пробега воздушного судна места пересечения летной полосы.

77. После пересечения летной полосы водитель (представитель службы спецтранспорта) докладывает диспетчеру стартового диспетчерского пункта об ее освобождении. Летная полоса считается свободной, если спецтранспорт выехал за пределы боковой полосы безопасности (границы критической зоны радиомаячной системы посадки).

78. Регулярный вылет воздушных судов по расписанию может быть обеспечен наземными службами аэропорта при условиях:

- 1) своевременного и качественного обслуживания воздушных судов;
- 2) безаварийной работы наземной техники;
- 3) обеспечить безопасную работу спецтранспорта при обслуживании воздушных судов и эксплуатационном содержании аэродромных покрытий;
- 4) содержать парк спецтранспорта в состоянии постоянной технической готовности;
- 5) добиться четкой согласованности в работе со службами аэропорта, принимающими участие в обслуживании воздушных судов и подготовке летного поля;
- 6) обеспечить резерв спецтранспорта на время максимальной интенсивности полетов в часы "пик";
- 7) организовать деятельность комиссий общественного контроля за техническим состоянием спецтранспорта;
- 8) тщательно анализировать причины задержек вылета воздушных судов, постоянно информировать водительский состав о причинах задержек и принимать неотложные меры по их устранению;
- 9) обобщать и распространять опыт работы лучших смен, колонн, службы спецтранспорта, работающих без задержек при обслуживании воздушных судов;
- 10) перед заступлением водителей на смену проводить инструктаж с анализом недостатков работы предыдущей смены по обслуживанию воздушных судов и подготовке покрытий для полетов воздушных судов с учетом конкретных метеорологических условий и производственных особенностей;
- 11) внедрять рационализаторские предложения и изобретения, направленные на обеспечение своевременного обслуживания воздушных судов и подготовку аэродрома;
- 12) ежегодно проводить конкурс "За безаварийную работу автотранспорта, своевременное и безопасное обслуживание воздушных судов".

9. Мероприятия по предупреждению повреждений воздушных судов

79. Для предупреждения повреждений воздушных судов спецтранспортом необходимо строгое соблюдение внутренних инструкций организации безопасной

работы спецтранспорта на аэродроме и особенно в зоне обслуживания воздушных судов, а также осуществление мероприятий, обеспечивающих безаварийную работу спецтранспорта. Водители транспортных средств во всех случаях уступают дорогу воздушным судам.

80. Движение спецтранспорта в зоне обслуживания воздушных судов производится только под руководством должностного лица, руководящего подъездом, и в строгом соответствии со схемами подъезда (отъезда). Задержки вылетов воздушных судов из-за отсутствия должностных лиц, руководящих подъездом (отъездом), относятся на службу, не обеспечившую руководство подъездом/отъездом/ (приложение 1).

81. Скорость движения спецтранспорта в зоне обслуживания воздушных судов не должна превышать 5 км/ч. Скорость движения спецтранспорта по перрону и местам стоянок не должна превышать 30 км/ч, при движении в остальных зонах аэродрома - 50 км/ч. Указанные ограничения скорости движения не распространяются на аэродромные машины и механизмы при выполнении работ по обслуживанию покрытий и измерениях коэффициента сцепления, а также на пожарные, санитарные и другие машины, вызванные по тревоге.

82. Движение всех типов спецтранспорта на аэродроме должно осуществляться только по установленным маршрутам, маркированным согласно схеме расстановки и организации движения наземной техники. Маркировка маршрутов движения должна соответствовать требованиям действующих нормативных актов по аэродромной службе.

83. Не допускается подъезд к воздушным судам спецтранспорта, не оборудованных амортизационными упорами, средствами пожаротушения, без упорных тормозных колодок и с неисправным спецоборудованием.

84. В условиях плохой видимости на аэродроме (ночью, во время тумана, снегопада и в случаях аварийной обстановки) на спецтранспортах разрешается пользоваться звуковыми сигналами. Трейлеры (автомобили типа: ТЗ-22, АК-6, АППА-4 и другие) должны иметь красные рефлекторы на задней части кузова и по бокам.

85. Расстановка воздушных судов на перроне и на местах стоянки производится в соответствии со схемой расстановки и движения воздушных судов на перроне, разрабатываемой и утверждаемой в соответствии с Правилами аэродромного обеспечения в гражданской авиации. В тех случаях, когда расстановка воздушных судов не обеспечивает безопасного подъезда к ним, подъезд спецтранспорта к этим воздушным судам запрещен.

Сноска. Пункт 85 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 07.04.2023 № 229 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

86. Места стоянок воздушных судов и перрон должны иметь освещение по установленным нормативам. Освещение не должно ослеплять водителей машин при подъезде к воздушным судам и движении по перрону и мест стоянок.

87. На места стоянок спецтранспорта, в учебных классах и гаражах должны быть вывешены плакаты со схемами движения спецтранспорта по аэродрому и подъезда (отъезда) к воздушным судам.

88. Перед началом работы в смене (бригаде) водители спецтранспорта проходят медицинский осмотр, проводимый медперсоналом организации гражданской авиации, и получают отметку о допуске к работе в путевом листе, контрольной медицинской книжке или специальном журнале водителя. Водители, у которых установлен факт употребления алкогольных напитков, к работе не допускаются.

В конце смены водители обязательно проходят дополнительный медосмотр. Явку водителей на медосмотр обеспечивают начальники служб, в штате которых состоят водители.

10. Дорожно-транспортные происшествия, их классификация, предупреждение и учет

89. К дорожно-транспортным происшествиям не относятся:

1) происшествия с самоходными механизмами (бульдозерами, тракторами, канавокопателями и тому подобное), возникающие во время выполнения ими основных производственных операций, для которых они предназначены (пахота, рытье траншей и тому подобное), вследствие нарушения правил эксплуатации и требований безопасности труда;

2) пожары на движущихся механических транспортных средствах, не связанные с их технической не исправностью.

90. В число погибших при дорожно-транспортных происшествиях включаются лица , скончавшиеся на месте происшествия и от полученных ранений в результате происшествия; в число раненых - люди, получившие телесные повреждения, вызвавшие необходимость госпитализации или амбулаторного лечения после оказания первой медицинской помощи.

91. Для предупреждения дорожно-транспортных происшествий необходимо:

1) допускать к работе на линии только технически исправные транспортные средства после проверки тормозов, рулевого управления и действия осветительных приборов;

2) при движении в опасных условиях (узкие участки дороги, плохое состояние дорожного покрытия, гололед, ограниченная видимость) снижать скорость до пределов , обеспечивающих безопасность движения;

3) при движении с включенными осветительными приборами не допускать ослепления водителей встречных транспортных средств;

- 4) строго соблюдать правила обгона и проезда перекрестков;
- 5) не допускать случаев угона и вождения транспортных средств посторонними лицами;
- 6) не допускать к управлению транспортными средствами водителей в нетрезвом состоянии;
- 7) регулярно проводить занятия с водителями транспортных средств по правилам дорожного движения и особенностям эксплуатации транспортных средств в весенне-летний и осенне-зимний периоды года, практиковать привлечение на указанные занятия специалистов с уполномоченного органа по безопасности дорожного движения;
- 8) оборудовать в службе спецтранспорта кабинеты, классы и уголки по безопасности движения;
- 9) вывешивать предупредительные надписи и плакаты о состоянии дорожных и аэродромных покрытий (гололед, снег, дождь, град, слякоть);
- 10) руководителям и инженерно-техническому составу службы спецтранспорта постоянно проводить с водителями воспитательную работу, направленную на укрепление трудовой дисциплины;
- 11) широко популяризировать опыт передовых водителей, работающих без аварий и нарушений правил дорожного движения, в стенной печати, брошюрах, пособиях.

92. В целях изучения и устранения причин, порождающих дорожно-транспортные происшествия, в организациях гражданской авиации должен проводиться обязательный учет дорожно-транспортных происшествий всех приведенных ранее видов, в том числе происшедших на закрытых территориях. Образец Журнала-учета дорожно-транспортных происшествий в организациях гражданской авиации указан в приложении 7.

93. О происшествиях с тяжелыми последствиями (гибель, увечье, тяжелые ранения людей) организациями гражданской авиации сообщаются в органы внутренних дел на транспорте и высылаются донесения (приложение 8) не позднее двадцати четырех часов с момента происшествия в уполномоченную организацию.

Сноска. Пункт 93 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.07.2019 № 473 (вводится в действие с 01.08.2019).

11. Техническое обслуживание спецтранспорта

94. Система технического обслуживания и ремонта спецтранспорта представляет собой совокупность взаимосвязанных средств, документации технического обслуживания и ремонта и исполнителей, необходимых для поддержания и восстановления качества спецтранспорта.

95. В рамках системы технического обслуживания и ремонта осуществляется техническое обслуживание спецтранспорта, представляющее собой комплекс операций

по поддержанию их работоспособности или исправности при использовании по назначению, хранении и транспортировании.

96. В основу технического обслуживания спецтранспорта положена планово-предупредительная система, в которой планирование технического обслуживания осуществляется в зависимости от пробега или наработки спецтранспорта и проводится в обязательном порядке после отработки спецтранспортом определенного ресурса независимо от состояния узлов и агрегатов.

97. Техническое обслуживание является составной частью эксплуатации спецтранспорта и направлено:

1) на поддержание постоянной технической готовности спецтранспорта, непосредственно связанной с обеспечением безопасности и регулярности полетов воздушных судов;

2) на обеспечение безопасности использования спецтранспорта по назначению и передвижению в процессе эксплуатации;

3) на повышение надежности спецтранспорта в условиях реальной эксплуатации.

98. Техническое обслуживание спецтранспорта включает операции по уборочно-моечным, заправочным, смазочным, контрольно-диагностическим, крепежным, регулировочным, а также выявлению отказов и неисправностей. Уборочно-моечные, смазочные, контрольно-диагностические работы выполняются в обязательном порядке, а заправочные, регулировочные и работы по устранению неисправностей - по потребности, когда в результате проверки выявляется в этом необходимость.

99. Требования к техническому состоянию спецтранспорта устанавливаются настоящими Правилами, нормативно-техническими документами заводов-изготовителей.

Сноска. Пункт 99 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.07.2019 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

12. Виды, периодичность и трудоемкость технического обслуживания спецтранспорта

100. В соответствии с условиями эксплуатации, периодичностью и объемами работ технического обслуживания специального транспорта подразделяется на следующие виды:

- 1) ежедневное техническое обслуживание;
- 2) первое техническое обслуживание;
- 3) второе техническое обслуживание;
- 4) сезонное техническое обслуживание.

101. Основным назначением ежедневного технического обслуживания является общий контроль, направленный на обеспечение надежности спецтранспорта, поддержание в надлежащем состоянии ее внешнего вида, заправка топливом, маслом, охлаждающей жидкостью и другие. Эксплуатационное обслуживание предусматривает также проверку состояния агрегатов и систем, определяющих безопасность движения и использования спецтранспорта (рулевого управления, тормозов, подвесок, шин, приборов наружного освещения, световой и звуковой сигнализации, стеклоочистителей, светосигнальных огней, радиостанций и так далее).

102. Основным назначением первого и второго технического обслуживания является снижение интенсивности износа деталей, выявление и предупреждение отказов и неисправностей путем своевременного выполнения контрольно-диагностических, смазочных, крепежных, регулировочных и других работ. При первом техническом обслуживании работы производятся, как правило, без снятия со спецтранспорта или частичной разборки (вскрытия) обслуживаемых приборов, узлов, механизмов.

При втором техническом обслуживании эти же операции производятся в большем объеме, а в случае необходимости обслуживаемые приборы (узлы, механизмы) вскрывают или снимают с машины.

103. Основным назначением сезонного обслуживания спецтранспорта является подготовка их к эксплуатации в осенне-зимний и весенне-летний периоды. Сезонное обслуживание проводится два раза в год и, как правило, совмещается с очередным первым или вторым техническим обслуживанием, дополнительно к которому выполняется ряд работ, связанных с подготовкой спецтранспорта к соответствующему периоду эксплуатации (смена масел, спецжидкостей, электролита, укомплектование средствами обогрева, утепления и так далее).

104. Интервал наработки (пробега) между данным видом технического обслуживания, последующим таким же видом или другим большей сложности называется периодичностью технического обслуживания спецтранспорта.

105. Периодичность технического обслуживания спецтранспорта устанавливается в зависимости от пробега базового автомобиля или наработки спецоборудования в соответствии с нормативно-техническими документами заводов-изготовителей.

Сноска. Пункт 105 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.07.2019 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

106. В зависимости от условий эксплуатации периодичность технического обслуживания базовых автомобилей и спецоборудования спецтранспорта может корректироваться. Значения коэффициентов корректирования периодичности технического обслуживания базовых автомобилей и спецоборудования спецтранспорта устанавливаются нормативно-техническими документами заводов-изготовителей.

Сноска. Пункт 106 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.07.2019 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

107. Техническое обслуживание спецоборудования проводится, как правило, одновременно с техническим обслуживанием базового автомобиля. Отдельные агрегаты спецоборудования, периодичность технического обслуживания которых не совпадает с периодичностью технического обслуживания базового автомобиля, обслуживаются в строгом соответствии с правилами заводов-изготовителей, с последующей записью о проведенных операциях в формуляре и подписью ответственного лица.

108. Трудоемкость технического обслуживания спецтранспорта определяется суммарной трудоемкостью технического обслуживания базового автомобиля и спецоборудования, установленного на нем.

109. Перечень работ по техническому обслуживанию базовых автомобилей спецтранспорта, а также технологии технического обслуживания спецоборудования определяются правилами заводов-изготовителей.

110. Не допускается сокращать объем работ по техническому обслуживанию спецтранспорта, а также сокращать отведенное для этого время в ущерб качеству обслуживания.

111. Отсутствие оборудованных и полностью укомплектованных постов технического обслуживания не может служить основанием для изменения объема работ и периодичности обслуживания спецтранспорта.

13. Ремонт спецтранспорта

112. Цель ремонта – восстановление исправности либо работоспособности спецтранспорта и восстановление ресурсов спецтранспорта или их составных частей. Качественный ремонт спецтранспорта является необходимым условием содержания их в состоянии высокой технической готовности и обеспечивается:

- 1) систематическим контролем за техническим состоянием спецтранспорта и своевременной постановкой их в ремонт;
- 2) наличием ремонтных мастерских, оснащенных технологическим оборудованием, и квалифицированных исполнителей;
- 3) правильной организацией ремонтного производства;
- 4) своевременным обеспечением ремонтных мастерских расходными материалами, запасными частями и имуществом;
- 5) постоянным совершенствованием технологического процесса ремонта спецтранспорта и внедрением прогрессивных методов ремонта.

113. В соответствии с назначением и характером выполняемых работ ремонт спецтранспорта подразделяется на капитальный и текущий ремонт. Указанные виды

ремонта осуществляются либо по наработке, либо по фактическому состоянию спецтранспорта.

114. Ремонт спецтранспорта проводится в ремонтных мастерских, участки (посты) которых расположены в основных и вспомогательных производственных помещениях, отвечающих требованиям санитарных норм и правил.

115. Ремонтными мастерскими службы спецтранспорта, как правило, выполняется текущий ремонт.

116. На участках (постах) ремонтных мастерских должны быть технические условия и технологические карты на ремонт спецтранспорта, а также оборудование и инструмент согласно таблице технологического и специализированного инструмента для служб спецтранспорта (автобаз, гаражей) предприятий и организаций гражданской авиации, разработанные и утвержденные в законодательном порядке.

117. На участках (постах) ремонт спецтранспорта может быть организован следующими методами:

- 1) обезличенным;
- 2) необезличенным;
- 3) агрегатным.

118. В ремонтных мастерских службы спецтранспорта рекомендуется применять метод бригадного ремонта, при котором ремонт спецтранспорта выполняется бригадой специализированных по операциям исполнителей.

119. В отдельных случаях допускается метод индивидуального ремонта, при котором один исполнитель выполняет все операции ремонта спецтранспорта.

120. Контроль качества ремонта спецтранспорта в ремонтных мастерских осуществляет начальник мастерских (инженер по ремонту).

121. Контроль за организацией ремонта спецтранспорта, техническим состоянием технологического оборудования, учетом и отчетностью по ремонту и расходу запасных частей возлагается на главного инженера службы спецтранспорта (старшего инженера).

Приложение 1
к Правилам по организации
работы специального
транспорта в аэропортах
Республики Казахстан

Типовая карта проверки технической исправности спецмашин и их специального оборудования

1. Общие положения

1. Спецмашины, используемые в гражданской авиации, регистрируются (состоят на учете) в органах Дорожной полиции и имеют государственные номерные знаки. Тракторы, бульдозеры, автогрейдеры и другие спецмашины, используемые только на

закрытой территории аэродрома и не подлежащие учету в органах Дорожной полиции, имеют ведомственные номерные знаки.

2. Подготовка аэродромных спецмашин к выпуску на линию осуществляется инженерно-техническим и водительским составом службы спецтранспорта.

3. Запрещается выпуск на линию технически неисправных спецмашин, не имеющих надлежащего вида, не оборудованных средствами световой сигнализации и радиосвязи, неукомплектованных средствами пожаротушения, медицинской аптечкой и буксировочными тросами.

4. Техническое состояние спецмашин и механизмов должно соответствовать требованиям инструкции заводов-изготовителей, соответствующим нормативным документам по стандартизации и отвечать положениям инструкции безопасности труда в организациях гражданской авиации. Окраска машин должна соответствовать требованиям соответствующих нормативных правовых документов.

5. Запрещается допуск к работе на аэродроме водителей, не имеющих специальной подготовки и не прошедших медицинский контроль, не обученных работе с радиостанциями.

6. Водители, имеющие в талоне три отметки о нарушении правил движения и требований "Типовой технологии взаимодействия службы движения с аэродромной и другими наземными службами организации гражданской авиации, обеспечивающими полеты", могут быть допущены к работе приказом руководителя организации гражданской авиации только после повторной проверки квалификационной комиссией их знаний правил движения и эксплуатации спецмашин на аэродроме.

2. Порядок выпуска аэродромных спецмашин на линию и проверки их технической исправности

Водителю, выезжающему на линию необходимо:

1) перед началом работы в смене (бригаде) водители проходят медицинский осмотр, проводимый медицинским персоналом организации гражданской авиации, и получить отметку о допуске к работе в путевом листе или контрольной медицинской книжке или специальном журнале водителя, а также водители в конце смены проходят дополнительный медицинский осмотр. Явку водителей обеспечивают начальники служб, в штате которых они состоят;

2) заправить машину топливом, маслом, спецжидкостями и водой;

3) проверить техническую исправность машины, ее укомплектованность и устранить выявленные недостатки. При проверке технической исправности и укомплектованности машины необходимо.

7. Осмотреть машину снаружи и проверить ее внешний вид, убедиться в отсутствии повреждений, проверить состояние рабочего оборудования, двигателя базового шасси и двигателя привода рабочего оборудования, деталей трансмиссии, ходовой части и

кабины водителя, убедиться в отсутствии подтекания топлива, масла, спецжидкостей и воды.

8. Проверить укомплектованность машины пожарным оборудованием, медицинской аптечкой, буксировочным тросом. При выпуске на линию спецмашин, предназначенных работать в колонне, одна из каждых трех машин укомплектовывается дополнительно жестким буксиром типа "штанга".

9. Проверить состояние буксировочных устройств спецмашины: крюков или буксирной вилки со шкворнем на переднем бампере машины и тягового крюка на форкопе. Крюки на переднем бампере и тяговый крюк на форкопе должны быть заводского изготовления и соответствовать требованиям нормативным документам по стандартизации. Буксирная вилка со шкворнем должна соответствовать требованиям нормативных документов по стандартизации.

10. Проверить работу светосигнального оборудования: фар, габаритных огней, сигналов поворота, стоп-сигнала, проблескового (импульсного) огня предупреждающей маркировки.

11. Проверить работу средств радиосвязи. На основании результатов внешнего осмотра и проверки работоспособности определить состояние радиостанции; при наличии замечаний, связанных с работой радиостанции, сообщить о них механику колонны (бригадиру).

12. Проверить давление воздуха в пневматических шинах колес спецмашины.

13. Проверить уровень масла в картерах двигателя базового шасси и двигателя привода рабочего оборудования.

14. В кабине спецмашины осмотреть контрольные приборы и указатели на приборном щитке, органы управления машиной и рабочим оборудованием, проверить:

- 1) опломбирование спидометра и его исправность;
- 2) отсутствие повреждений органов управления;
- 3) свободный ход рулевого колеса;
- 4) свободный ход педалей сцепления и колесного тормоза;
- 5) исправность действия стояночного тормоза;
- 6) работу контрольных приборов и указателей на приборном щитке.

15. Запустить двигатель и проверить его работу "на слух" на различных оборотах.

16. Проверить исправность действия рабочего оборудования (подъем, опускание, повороты, вращение).

17. На ходу машины проверить действие:

- 1) рулевого управления;
- 2) сцепления;
- 3) колесных тормозов.

18. Предъявить спецмашину механику колонны (бригадиру) для проведения контрольного осмотра, а также следующие документы:

1) удостоверение на право управления автомобилем, выданное Дорожной полицией (водителям тракторов, самоходных дорожно-строительных и аэродромных машин и механизмов - удостоверение, выданное квалификационной комиссией организации гражданской авиации или другого ведомства);

2) талон на право работы на аэродроме (перроне);

3) путевой лист с отметкой о допуске к работе с личной подписью водителя.

19. Устранить перед выездом на линию неисправности спецмашины, выявленные при контрольном осмотре.

Механику колонны (бригадир) при выпуске спецмашин на линию необходимо:

проверить наличие у водителя установленной документации и отметки о прохождении медосмотра перед выездом на линию и в конце смены;

произвести контрольный осмотр спецмашины и установить степень ее технической исправности. При этом необходимо:

1) произвести внешний осмотр машины и убедиться в отсутствии повреждений, проверить состояние рабочего оборудования, двигателя шасси и двигателя привода рабочего оборудования, деталей трансмиссии, ходовой части, кабины водителя; убедиться в отсутствии подтекания топлива, масла, спецжидкостей и воды;

2) проверить укомплектованность машины пожарным оборудованием, медицинской аптечкой, буксировочным тросом. При выпуске на линию спецмашин, предназначенных для работы в колонне, одна из каждых трех машин должна быть укомплектована дополнительным жестким буксиром типа "штанга";

3) проверить состояние буксировочных устройств спецмашины: крюков или буксирной вилки со шкворнем на переднем бампере машины и тягового крюка на форкопе. Крюки на переднем бампере, буксирная вилка со шкворнем и тяговый крюк на форкопе должны быть заводского изготовления и соответствовать требованиям соответствующих нормативных документов по стандартизации;

4) проверить работу светосигнального оборудования - фар, габаритных огней, сигналов поворота, стоп-сигнала, проблескового, импульсного огней, предупреждающей маркировки;

5) проверить работу средств радиосвязи. Все замечания по работе радиостанции довести до электромеханика, на которого возложено оперативное техническое обслуживание автомобильных радиостанций;

6) в кабине водителя осмотреть контрольные приборы и указатели на приборном щитке, органы управления машиной и рабочим оборудованием, проверить:

показания спидометра, его опломбирование, исправность;

работу контрольных приборов и указателей на приборном щитке;

7) проверить исправность рабочего оборудования (подъем, опускание, повороты, вращение и тому подобное);

8) на ходу машины проверить действие:

рулевого управления;
сцепления;
колесных тормозов.

20. Удостоверить подписью в путевом листе техническую исправность и укомплектованность выпускаемых на линию спецмашин, количество топлива в баках, показания спидометрового оборудования.

По окончании смены
Водителю необходимо:

1) сдать спецмашину механику колонны (бригадиру) и доложить о техническом состоянии машины и специального оборудования;

2) сдать диспетчеру службы спецтранспорта оформленный путевой лист, подписанный водителем и механиком колонны (бригадиром);

3) с отметками количества топлива в баках и показаний спидометрового оборудования.

Механику колонны (бригадир) необходимо:

1) принять машину у водителя и подписать путевой лист;

2) обо всех неисправностях машины и специального оборудования доложить начальнику колонны и сделать записи в журнале приема-передачи смены.

Приложение 2
к Правилам по организации
работы специального
транспорта в аэропортах
Республики Казахстан

Перечень

спецмашин, предназначенных для эксплуатационного содержания аэродромных покрытий, подлежащих оборудованию проблесковыми огнями с эффективной силой света от 40 до 400 кандел и радиостанциями внутриаэропортовой связи

Аэродромные подвижные электроагрегаты, используемые при работе с электромагнитным очистителем типа ЭМО-2;

поливомоечные машины типа ПМ-130;

аэродромные уборочные машины типа ДЭ-7, ДЭ-224, ДЭ-235;

роторные снегоочистители;

пескоразбрасыватели типа ПР-130, Д-307, ПР-53А;

подметально-уборочные машины типа ПУ-53, КО-304;

автогрейдеры;

бульдозеры;

тракторы типа МТЭ-50 и другие, используемые с разбрасывателями химических реагентов;

тепловые машины;
ветровые машины;
маркировочные машины типа ДЭ-18А, ДЭ-21;
заливщики швов ДС-67;
машины для очистки боковых и углубленных огней;
машины для фрезерования покрытий;

аэродромные льдоуборочные машины с инфракрасным излучателем АЛМИ-1. Машина контролирующего производство работ на аэродроме дополнительно оборудуется радиоприемником для прослушивания радиообмена на частоте диспетчера посадки и экипажей с руководителем полетов (диспетчером).

Приложение 3
к Правилам по организации
работы специального
транспорта в аэропортах
Республики Казахстан

Общие положения по проведению смотра спецмашин в аэропортах гражданской авиации

Смотр спецмашин и производственно-технической базы службы спецтранспорта проводится руководителем организации гражданской авиации по заранее утвержденному плану один раз в год перед началом осенне-зимней навигации. На смотр представляются все спецмашины, выполняющие работы по эксплуатационному содержанию аэродромов и техническому обслуживанию воздушных судов в осенне-зимний период.

План смотра составляется начальником штаба организации гражданской авиации или заместителем по эксплуатации и строительству аэропортов (главным инженером) с участием начальника службы спецтранспорта и утверждается руководителем организации гражданской авиации.

В плане смотра предусматриваются:

- 1) время и место проведения смотра;
- 2) необходимое техническое и материальное обеспечение;
- 3) должностные лица, контролирующие выполнение отдельных мероприятий плана;
- 4) количество опытных специалистов авиатехнической базы и службы спецтранспорта для проверки технического состояния и качества подготовки к осенне-зимнему периоду спецоборудования и базового шасси.

Службы спецтранспорта к началу смотра подготавливает:

- 1) необходимые приборы, инструменты и принадлежности для проведения смотра;
- 2) специальные площадки для проведения смотра и проверки работы спецмашин.

Техническое состояние спецмашин определяется:

1) наружным осмотром всех агрегатов, систем, приборов и механизмов спецоборудования;

2) прослушиванием и проверкой отдельных агрегатов и механизмов во время работы спецмашин;

3) при необходимости коротким пробегом спецмашины и работой ее механизмов.

В процессе осмотра проверяются:

1) внешний вид спецмашин, их техническое состояние и укомплектованность, пригодность для выполнения предстоящих работ;

2) качество и объем работ, проведенных по подготовке спецмашин, производственных помещений, наличие нормальных санитарно-технических условий для работающих;

3) наличие, укладка, крепление и пригодность к применению положенного к данной спецмашине дополнительного оборудования, средств и приспособлений (радиостанция, габаритные и сигнальные огни, буксиры);

4) организация работ, чистота и порядок на территории службы спецтранспорта;

5) наличие и состояние подъездных путей и ограждения территории.

По окончании проверки комиссией составляется акт о фактическом состоянии спецмашин и производственно-технической базы (приложение 6), который утверждается руководителем организации гражданской авиации или его заместителем по наземным службам, и производится разбор итогов осмотра.

Приложение 4
к Правилам по организации
работы специального
транспорта в аэропортах
Республики Казахстан

(наименование организации гражданской авиации)

"Утверждаю"

Руководитель _____

(наименование организации
гражданской авиации)

(подпись) (Ф.И.О.)

" ____ " _____ 20 __ г.

АКТ

№ _____

о смотре спецмашин и производственно-технической базы

Основание _____

Комиссия в составе:

Председатель _____

(должность, инициалы, фамилия)

Члены комиссии:

(должность, инициалы, фамилия)

(члены комиссии перечисляются в алфавитном порядке)

провела проверку технического состояния спецмашин, их укомплектованности, пригодности к выполнению работ в

_____ 20 ____ г.,

(период эксплуатации)

а также состояния производственно-технической базы.

В результате осмотра установлено: _____

Заключение комиссии:

Председатель комиссии:

(подпись) (инициалы, фамилия)

Члены комиссии:

(подпись) (инициалы, фамилия)

Приложение 5
к Правилам по организации
работы специального
транспорта в аэропортах
Республики Казахстан

Служба спецтранспорта _____

(наименование организации гражданской авиации)

Журнал выхода спецмашин и автомобилей на линию

" _____ " _____ 20 ____ г.

№ путевого листа	Марка автомобиля (спецмашин)	Марка автомобиля (спецмашин)	Ф.И.О. водителя	Подпись водителя в получении путевого листа	В чье распоряжение выделена спецмашина	Маршрут движения	
						Место отправления	Место назначения
1	2	3	4	5	6	7	8

продолжение таблицы

Время		Показания спидометра		Остаток топлива		Подпись диспетчера	Примечание
выезда	прибытия	при выезде	при возвращении	при выезде	при возвращении		
9	10	11	12	13	14	15	16

(организация гражданской авиации)

**Удостоверение
на право руководства подъездом (отъездом)
спецмашин к воздушным судам**

Г-н _____
(Ф.И.О)

работающий в _____
(организация гражданской авиации и занимаемая должность)

изучил Инструкцию по руководству подъездом (отъездом) спецмашин к
воздушным судам при их обслуживании и освоил практически сигналы для
руководства подъездом (отъездом).

Приказом руководителя организации гражданской авиации
(начальника аэропорта) № _____ от " ____ " _____ 20__ г. допущен к
работе по руководству подъездом (отъездом) спецмашин типа
_____ к воздушным судам типа _____

Зам. руководителя организации гражданской авиации
(начальника аэропорта) _____
(подпись)

М. П.
" ____ " _____ 20__ г.

При изъятии или утере возобновляется после проверки знаний
Инструкции по руководству подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным
судам.

(оборотная сторона)

Отметки о нарушениях

№ п/п	Дата (число, месяц, год)	Вид нарушения	Должность, ф.и.о., подпись лица, сделавшего замечание

**Журнал учета
дорожно-транспортных происшествий в организациях
гражданской авиации**

№ п/п	Дата и время происшествия	Данные о водителе: 1) Ф.И.О. 2) класс и стаж работы 3) на каком часу работы произошло происшествие	Модель транспортного средства и его номерной знак	Вид происшествия	Место происшествия
1	2	3	4	5	6

продолжение таблицы

Обстоятельства происшествия	Последствия				Причины происшествия	Принятые меры	Дата высылки и № донесения	Примечание
	Погибло (человек)	Ранено (человек)	Материальный ущерб в тенге					
			по подвижному составу	по грузу				
7	8	9	10	11	12	13	14	15

Приложение 8
к Правилам по организации
работы специального
транспорта в аэропортах
Республики Казахстан

_____ (наименование организации гражданской авиации)

**Донесение
о дорожно-транспортном происшествии**

1. Дата, время и место происшествия _____

2. Тип (марка) и номерной знак спецмашины _____

3. Кто управлял спецмашиной _____

(Ф.И.О.)

(класс, стаж работы водителя)

4. На каком часу работы водителя произошло происшествие, состояние водителя _____

5. Вид дорожно-транспортного происшествия _____

6. Краткое описание происшествия _____

7. Погода, условия видимости _____

8. Причины происшествия _____

9. Последствия происшествия _____

а) погибло и умерло от ранений (человек)

в том числе:

водитель, пассажиры _____

пешеходы _____

б) получили телесные повреждения (человек)

в том числе:

водитель, пассажиры _____

пешеходы _____

в) техническое состояние спецмашины после происшествия и материальный ущерб
в тенге _____

г) прочий ущерб (утрата груза) _____

10. Кто из работников организации, управления выезжал на место происшествия _____

11. Меры, принятые к виновному в происшествии _____

12. Мероприятия по предупреждению подобных происшествий _____

Руководитель организации гражданской авиации _____

(подпись)

" ____ " _____ 20 ____ г.