



ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ №1465

от 30 декабря 2016 г.
Кишинэу

О проекте Авиационного кодекса Республики Молдова

На основании Закона № 64-ХП от 31 мая 1990 года о Правительстве (повторная опубликование: Официальный монитор Республики Молдова, 2002 г., № 131-133, ст. 1018), с последующими изменениями и дополнениями, Правительство ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Одобрить и представить Парламенту для рассмотрения проект Авиационного кодекса Республики Молдова.

Премьер-министр

ПАВЕЛ ФИЛИП

ПАРЛАМЕНТ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА**АВИАЦИОННЫЙ КОДЕКС
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА**

Парламент принимает настоящий Кодекс.

Настоящий Кодекс перелагает Регламент (ЕС) № 216/2008 Европейского Парламента и Совета от 20 февраля 2008 года об общих нормах в области гражданской авиации и создании Европейского агентства по авиационной безопасности, и отмене Директивы 91/670/ЕЭС Совета, Регламента (ЕС) № 1592/2002 и Директивы 2004/36/ЕС, опубликованной в Официальном журнале Европейского Союза L 79 от 19 марта 2008 года.

Статья 1. Сфера применения

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

а) к проектированию, изготовлению, техническому обслуживанию и эксплуатации авиационных изделий, деталей и приборов, а также к персоналу и организациям, участвующим в проектировании, изготовлении и техническом обслуживании соответствующих изделий, деталей и приборов;

б) к персоналу и организациям, эксплуатирующим воздушные суда;

с) к проектированию, техническому обслуживанию и эксплуатации аэродромов/вертодромов, а также к персоналу и организациям, участвующим в этой деятельности, без ущерба законодательству сферы окружающей среды и благоустройства территории, защиты зон в непосредственной близости аэродромов;

д) к проектированию, изготовлению и техническому обслуживанию оборудования для аэродромов (аэропортов)/вертодромов, а также к персоналу и организациям, участвующим в этой деятельности;

е) к проектированию, изготовлению и техническому обслуживанию систем и составляющих для организации воздушного движения и аэронавигационного обслуживания (ОрВД/АНО), а также к персоналу и организациям, участвующим в этой деятельности;

f) к организации воздушного движения и аэронавигационному обслуживанию (ОрВД/АНО), а также к персоналу и организациям, участвующих в этой деятельности;

g) к услугам по наземному обслуживанию, необходимым для прибытия и отправления воздушных судов в/из аэропорта/аэродрома, обслуживанию воздушного транспорта, а также к персоналу и организациям, участвующим в этой деятельности;

h) к услугам, предоставляемым в зонах с ограниченным доступом аэропортов, а также к персоналу и организациям, участвующим в этой деятельности;

i) к подготовке и медицинскому обследованию авиационного персонала, а также к персоналу и организациям, участвующим в этой деятельности;

j) к видам деятельности, которые не попадают под категорию деятельности гражданской авиации и деятельности, связанной с ней, в результате которой в воздушное пространство попадают различные материальные объекты, которые могут представлять угрозу для безопасности полетов воздушных судов, или иным образом могут поставить под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность.

(2) Кодекс применяется к воздушным судам, в том числе изделиям, деталям и оборудованию, установленному на воздушных судах, которые:

a) спроектированы или изготовлены организацией, для которой административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает надзор за безопасностью;

b) зарегистрированы в Республике Молдове, кроме ситуации, в которой регламентированная деятельность по надзору за безопасностью была делегирована другой стране и не эксплуатируются эксплуатантом из Республики Молдова;

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

d) зарегистрированы в другой стране или в Республике Молдове, для которых регламентированная деятельность по надзору за безопасностью была делегирована другой стране и эксплуатируются эксплуатантом этой страны в направлении, внутри или за пределами Республики Молдова.

(3) Настоящий Кодекс не затрагивает права других стран, как это указано в международных договорах, в частности в Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, ратифицированной Постановлением Парламента № 97-XIII от 12 мая 1994 года (Чикагской конвенции).

(4) Настоящий Кодекс не применяется:

а) к изделиям, деталям, оборудованию, персоналу и организациям, при исполнении некоторых военных, таможенных, полицейских служб или мероприятий или других аналогичных мероприятий или служб;

б) к аэродромам или их составным частям, а также к оборудованию, персоналу и организациям, находящимся под контролем и управляемым силами национальной системы обороны;

с) к организации воздушного движения и аэронавигационному обслуживанию, в том числе к системам и компонентам, персоналу и организациям, в случае, если они поставляются или предоставляются силами национальной системы обороны.

Статья 2. Цели

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

(2) В областях, охватываемых настоящим Кодексом, также учитываются следующие цели:

а) обеспечение высокого уровня охраны окружающей среды;

б) содействие свободному передвижению товаров, людей и услуг, а также обеспечение свободного доступа к рынку услуг в области гражданской авиации;

с) выполнение обязательств, вытекающих из Чикагской конвенции и других соответствующих международных договоров, частью которых является Республика Молдова, посредством обеспечения представления этих положений в настоящем Кодексе и в нормы его применения;

д) обеспечение надлежащего сотрудничества с третьими странами и международными организациями.

(3) Средствами для достижения целей, указанных в части (1) и (2) являются:

а) разработка, принятие и внедрение всех необходимых актов;

б) признание, без дополнительных требований, сертификатов, лицензий, одобрений или других документов для изделий, персонала или организаций, выданных Европейским агентством авиационной безопасности (EASA), авиационными властями других государств - членов Европейского Союза или других международных организаций гражданской авиации, согласно международным соглашениям;

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

Статья 3. Суверенитет над воздушным пространством

Настоящий Кодекс применяется без ущерба для полного и исключительного суверенитета над воздушным пространством Республики

Молдова, а также специальных правил обороны, общественного порядка и национальной безопасности.

Статья 4. Национальное воздушное пространство

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

(2) В национальном воздушном пространстве могут осуществляться:

- а) общее воздушное движение;
- б) оперативное воздушное движение;
- с) гражданские или военные действия, связанные с использованием воздушного пространства.

(3) Национальное воздушное пространство включает в себя:

а) пространство воздушного движения, которое представляет собой часть национального воздушного пространства, где разрешается авиационная деятельность, а также участки, предназначенные для взлета и посадки, независимо от принадлежности и характера полета;

б) зарезервированные зоны, которые представляют собой части национального воздушного пространства, предназначенные для деятельности военной авиации, для учебной авиационной деятельности, спортивной авиации, испытаний и сертификации воздушных судов, утилитарного характера и других аналогичных, а также других видов деятельности, установленных специальными правилами;

с) регламентированные зоны, включающие опасные зоны, зоны ограничения полетов или запретные зоны, а также условные воздушные пути и зоны общей деятельности в периметре государственной границы.

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

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

(6) Требования и порядок выдачи разрешений для выполнения полетов в национальном воздушном пространстве утверждаются Правительством.

(7) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации или центральный отраслевой орган в области обороны может ограничить или временно запретить общее воздушное движение в определённой части или во всем национальном воздушном

пространстве, по причинам, угрожающим способности обороны, общественного порядка и национальной безопасности, в соответствии с их обязанностями.

(8) Национальное воздушное пространство можно интегрировать с точки зрения предоставления аэронавигационного обслуживания в один или несколько функциональных блоков воздушного пространства, установленных на основе договоров, заключенных Республикой Молдова с другими государствами, согласно специальным применимым правилам.

(9) Порядок действий против воздушных судов, незаконно использующих воздушное пространство Республики Молдова, предусмотрен Законом № 143 от 21 июня 2012 года о контроле воздушного пространства (Официальный монитор Республики Молдова, 2012 г., № 155-159, статья 512).

(10) Пользователи легких и сверхлегких воздушных судов, используемых в авиации общего назначения, могут совершать полёты в неконтролируемом воздушном пространстве без разрешения, только с предварительным уведомлением противовоздушного оборонного подразделения центрального отраслевого органа в области обороны.

(11) Государственные воздушные суда, выполняющие полеты в находящейся под контролем служб гражданского воздушного движения части воздушного пространства, должны соблюдать правила общего воздушного движения. Правительство утверждает правила для государственных воздушных судов, которые обеспечивают безопасность полетов гражданских воздушных судов.

(12) Любая деятельность, не относящаяся к области гражданской авиации, но вследствие которой в воздушное пространство попадают различные материальные объекты, которые могут представлять угрозу для безопасности полетов воздушных судов, может быть выполнена только при условии предварительного согласования с административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

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

Статья 5. Определения

(1) В настоящем Кодексе применяются следующие определения:

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

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

- а) нахождения на борту воздушного судна;
- б) непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна;
- с) прямого воздействия струи газов реактивного двигателя, за исключением случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или, когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся в зонах, недоступных для пассажиров и членов экипажа.

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

- а) нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна; и
- б) требуется капитальный ремонт или замена поврежденного элемента;

с) за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, если повреждается только сам двигатель, капот или вспомогательные агрегаты, или повреждение сводится к воздушным винтам, законцовкам крыльев, антенны, пневматики, тормозных устройств, обтекателям, незначительным небольшим вмятинам или пробоинам обшивки воздушного судна.

3) воздушное судно пропадает без вести или доступ к нему невозможен.

аэродром - любая определенная поверхность (включая любые здания, установки и оборудование) на суше или на воде, или на неподвижном сооружении, на морской подвижном или неподвижном сооружении, или плавучем сооружении, предназначенная для использования полностью или частично для прибытия, отправления и движения на поверхность воздушного судна;

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

деятельности, сопутствующие гражданской авиационной деятельности - совокупность услуг, которые непосредственно влияют на обеспечение проведения гражданских авиационных деятельностей;

аэропорт – комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал и другие сооружения для прибытия и вылета воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок;

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

государственное воздушное судно - воздушное судно, используемое в военных, таможенных или полицейских операциях.

беспилотные летательные аппараты - воздушные судна, пилотируемые автопилотом с борта воздушного судна или с помощью дистанционного управления из центра управления с земли или с другого воздушного судна, пилотируемого экипажем;

международный аэропорт - любой аэропорт на территории Республики Молдова, определенный Правительством в качестве аэропорта прибытия и вылета воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, в котором осуществляются пограничные, таможенные, фитосанитарные, ветеринарные формальности, связанные со здоровьем населения, а также любые другие подобные процедуры;

авиационный агент - любое юридическое лицо, сертифицированное для осуществления деятельности в области гражданской авиации;

организация воздушного движения (ОрВД) / службы аэронавигационного обслуживания (АНО) - функции организации воздушного движения, службы аэронавигационного обслуживания, как это определено в нормативных актах, а также службы, состоящие из создания, обработки, форматирования и предоставления данных для общего воздушного движения в целях аэронавигации, важные для безопасности полетов;

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

разрешение эксплуатанта – документ, разрешающий эксплуатанту выполнять специальные коммерческие операции (авиационные работы);

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

функциональный блок воздушного пространства - блок воздушного пространства, основанный на эксплуатационных требованиях, установленный независимо от государственных границ, в пределах которого обеспечение аэронавигационного обслуживания и связанные с ним функции основаны на достижениях и оптимизированы с целью укрепления в каждом функциональном блоке воздушного пространства, сотрудничестве между поставщиками услуг аэронавигационного обслуживания и, в случае необходимости, комплексным поставщиком;

шумовое картографирование – представление данных для определенной зоны о существующей или прогнозируемой ситуации по шуму, в зависимости от уровня шума, которое показывает превышение действующих предельных значений, количество страдающих людей в

определенной зоне или число жилищ, подверженных воздействию определенных значений уровня шума;

технические требования – техническо-нормативный акт, содержащий положения, требования или специальные стандарты, относящиеся к отдельной области или её отдельному элементу, утвержденный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

сертификация - любая форма признания того, что изделие, часть или оборудование, организация или лицо соответствует применимым требованиям, в том числе положениям настоящего Кодекса и его нормам применения, а также выдача соответствующего сертификата, подтверждающего такое соответствие;

сертификат - любое одобрение, разрешение или другой документ, выданный в результате сертификации;

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

сертификат эксплуатанта - документ, разрешающий эксплуатанту выполнять коммерческие воздушные перевозки;

контроль - совокупность действий по проверке выполнения авиационными агентами, положений действующих нормативных актов, осуществляемых полномочными представителями административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, посредством посещения авиационного агента или приглашения его представителей в административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

координатор - физическое или юридическое лицо, ответственное за выделение и контроль по использованию слотов в координируемом аэропорту в соответствии с требованиями и порядком для выделения слотов, утвержденных Правительством;

директива летной годности - обязательное письменное требование, изданное или подтвержденное административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, для эксплуатантов воздушных судов установленной модели/типа, в котором указываются условия, препятствующие поддержанию летной годности воздушного судна, двигателя, систем, составных частей и другого авиационного оборудования, которые должны быть устранены под угрозой потери летной годности;

директива лётной безопасности - нормативный акт, изданный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, для авиационных агентов с целью предотвращения и/или незамедлительного устранения неприемлемого,

неизбежного и прямого риска для безопасности полетов, или в целях транспонирования применимых норм по безопасности;

операционная директива - нормативный акт, изданный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, для авиационных агентов, посредством которого осуществляется внедрение авиационных правил, эксплуатационных стандартов или применение норм, связанных с летной эксплуатацией или другой операционной деятельностью, и/или который запрещает, ограничивает определенные виды полетов или устанавливает определенные условия для обеспечения безопасности полетов;

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

экспертиза - рассмотрение и анализ документов, осуществляемые административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, для установления соответствия применимым требованиям к форме и содержанию;

вертодром - аэродром или определенный участок поверхности на сооружении, предназначенный полностью или частично для прибытия, вылета и движения вертолетов по этой поверхности;

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

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

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

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

организация воздушного движения (ОрВД) - совокупность функций с борта воздушного судна и с земли (обслуживание воздушного движения, обслуживание воздушного пространства и организация потоков воздушного движения), необходимых для обеспечения безопасного и эффективного движения воздушных судов на всех этапах полета;

максимальная сертифицированная взлётная масса воздушного судна - максимальная взлётная масса воздушного судна, указанная в сертификате

летной годности или в другом соответствующем документе, в котором указаны соответствующие данные.

инструктивные материалы – материалы, не имеющие обязательного характера, разработанные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской, которые помогают проиллюстрировать значение требования или спецификации и используются в целях толкования настоящего Кодекса, его норм внедрения и приемлемых методов установления соответствия;

груз – любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты, борт припасов и сопровождаемого или ошибочно отравленного багажа;

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

коммерческая эксплуатация - любое использование воздушного судна, осуществляемое на платной основе или в обмен на другие ценности, доступное обществу или недоступное обществу, осуществляемое на основании договора между эксплуатантом воздушного судна и клиентом, при котором последний не осуществляет никакого контроля над эксплуатантом;

эксплуатант - любое физическое или юридическое лицо, эксплуатирующее или предлагающее эксплуатацию одного или нескольких воздушных судов, или одного или нескольких аэродромов;

центральный отраслевой орган в области гражданской авиации - Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Республики Молдова;

авиационный персонал - летные экипажи, в том числе бортпроводники, а также наземный персонал, персонал технического обслуживания, персонал по контролю и надзору;

детали и оборудование – любые приборы, оборудование, механизмы, части, агрегаты, вспомогательная аппаратура, программное обеспечение или вспомогательные средства, включая средства связи, которые используются или предназначены для использования в эксплуатации или контроля воздушного судна в полете; определение включает и части структуры ВС, двигателя или воздушного винта, или оборудования, используемого для маневрирования ВС с земли;

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

акустическое планирование – контроль за последующим шумом посредством планируемых мер, таких как обустройство территории, инженерия систем управления трафика, планирование трафика, снижение шума с помощью принятия мер по акустической изоляции шума и контроля за источниками шума;

платформа - определенная площадь, предназначенная для размещения воздушных судов в целях погрузки или выгрузки пассажиров, почты и грузов, заправки топливом, стоянки или технического обслуживания;

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

привилегии - права или полномочия, предоставленные владельцу сертификата;

изделие – воздушное судно, двигатель или пропеллер;

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

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

управление воздушным движением (УВД) - обслуживание, предоставляемое в целях:

(а) предотвращения столкновений:

- между воздушными судами, и
- между воздушными судами и препятствиями в зоне маневрирования, и

(б) ускорения и регулирования воздушного движения;

аэронавигационное обслуживание - обслуживание воздушного движения, связь, навигация, наблюдение, метеорологическое обслуживание и служба аэронавигационной информации;

обслуживание воздушного движения (ОВД) – означающий в разных случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения и услуги по управлению воздушным движением (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание);

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

наземное обслуживание - обслуживание, необходимое для прибытия и вылета воздушных судов на/с аэродрома/аэропорта, и/или предоставления обслуживания для воздушных перевозок.

авиационный сервитут - условия, ограничения, обязательства, предусмотренные национальными и/или международными авиационными правилами, в интересах безопасности полетов;

система управления безопасностью полетов - системный подход к управлению безопасностью, включая необходимые организационные структуры, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры.

слот - разрешение, выданное координатором для использования всей инфраструктуры аэропорта, необходимой для предоставления авиационно-транспортных услуг в координированном аэропорту на определенную дату и время, для прибытия и отправления воздушного судна, согласно окну, выделенному координатором;

национальное воздушное пространство - воздушное пространство над территорией Республики Молдовы;

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

постоянный надзор - совокупность действий, предпринятых административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации после выдачи сертификата/разрешения, состоящих из постоянного и систематичного анализа информации, полученной в рамках экспертиз, проверок или авиационных инспекций, в целях проверки того, что в течение срока действия сертификата/разрешения, условия, при которых был выдан сертификат/разрешение, выполняются авиационным агентом, а также в целях принятия любых необходимых мер безопасности;

участок для взлета/посадки легких ВС и сверхлегких летательных аппаратов - любой участок земли (на воде) или сооружения, выбранные пользователем под свою ответственность для взлета и/или посадки по визуальным правилам полета и в соответствии с характеристиками полета и техническими характеристиками этих воздушных судов;

воздушное движение - все воздушные суда, находящиеся в полете и движущиеся по площади маневрирования аэродрома;

общее воздушное движение - все полеты гражданских воздушных судов, а также все полеты государственных воздушных судов (в том числе воздушных судов, используемых в военных, таможенных или полицейских

операциях), выполняющихся в соответствии с процедурами Международной организации гражданской авиации;

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

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

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

зоны аэронавигационных сервитутов – зоны, расположенные в непосредственной близости сертифицированных аэродромов и оборудования аэронавигационного обслуживания, которые подпадают под авиационные сервитуты.

Глава II ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

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

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

(2) Основными функциями центрального отраслевого органа в области гражданской авиации являются разработка, обеспечение применения и мониторинг, оценка и отчетность внедрения политики Правительства в целях стабильного развития гражданской авиации при обеспечении безопасности полетов, авиационной безопасности и качества предоставляемых услуг.

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

а) разрабатывает и предлагает Правительству на утверждение документы политик, включающих векторы развития гражданской авиации, а также проекты законодательных и нормативных актов по их внедрению;

б) предлагает Правительству на утверждение, по предложению административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, документы по вопросам политики безопасности полетов и Государственную программу по безопасности полетов, издает специальные правила по представлению донесений и расследованию авиационных событий, а также по проведению поисково-спасательных работ гражданских воздушных судов при авиационных происшествиях и инцидентах на территории Республики Молдова;

с) разрабатывает и предлагает Правительству на утверждение проекты законодательных и нормативных актов, а также издает

нормативные акты по их применению, в области упрощения формальностей при воздушных перевозках, защиты потребителей, защиты окружающей среды и доступа к рынку авиационных услуг;

d) представляет Правительству на утверждение проекты международных договоров в области гражданской авиации, в соответствии с Законом № 595-XIV от 24 сентября 1999 года о международных договорах Республики Молдова (Официальный монитор Республики Молдова, 2000 г., № 24-26, статья 137);

e) представляет Республику Молдова в отношениях с международными организациями гражданской авиации и другими аналогичными органами, связанными с разработкой и развитием политики в области гражданской авиации и/или в области проведения поисково-спасательных работ и технического расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами.

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

g) утверждает, по предложению административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, в соответствии с Методологией, утвержденной Правительством, размеры тарифов на аэропортовые и аэронавигационные услуги, за исключением случаев предусмотренных другими нормативными актами;

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

i) обеспечивает надзор за управлением государственным имуществом, переданным в оперативное управление предприятий, учредителем которых является.

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

(5) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации должен иметь специализированное подразделение для реализации полномочий, установленных настоящим Кодексом, укомплектованное персоналом соответствующей квалификации.

Статья 7. Миссия, основные функции и основные полномочия административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации

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

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

а) внедрение государственной политики в области гражданской авиации;

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

с) обеспечение внедрения нормативно-правовой базы посредством деятельности по сертификации, постоянного надзора и контроля в данной области.

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

1) по нормативно-правовому регулированию:

а) предлагает центральному отраслевому органу в области гражданской авиации, для продвижения и/или утверждения, проекты законов и нормативных актов в области гражданской авиации;

б) утверждает, в пределах своих полномочий, технические требования и сертификационные стандарты, другие нормативные акты технического характера, соответствующие правилам, стандартам, рекомендуемой практике и процедурам, разработанным Международной организацией гражданской авиации и другими международными организациями гражданской авиации, членами которых является Республика Молдова.

с) издает, в пределах своих полномочий, сертификационные требования, директивы по безопасности, эксплуатационные директивы, директивы летной годности, которые будут применяться не более 12 календарных месяцев с момента их утверждения, срок, в течение которого эти положения будут перенесены в авиационные правила, утвержденные Правительством;

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

2) по организации и надзору использования воздушного пространства:

а) определяет запретные зоны, зоны ограничения полетов, опасные зоны и зарезервированные зоны в воздушном пространстве Республики Молдова и другие аспекты, связанные с организацией воздушного пространства;

б) утверждает воздушные трассы и правила полетов в воздушном пространстве Республики Молдова;

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

д) выдает разрешения на выполнение международных нерегулярных полетов, разрешения на эксплуатацию воздушной линии, осуществляет надзор за выполнением регулярных и нерегулярных полетов;

е) осуществляет надзор за соблюдением правил по использованию воздушного пространства гражданскими воздушными судами и летательными аппаратами;

3) по обеспечению регистрационной деятельности в гражданской авиации:

а) ведет Авиационный реестр Республики Молдова;

б) ведет реестр гражданских аэродромов/аэропортов, вертодромов и участков для взлета/посадки легких ВС и сверхлегких летательных аппаратов;

4) по международному представлению и сотрудничеству:

а) представляет Республику Молдова в международных организациях в области гражданской авиации, в том числе в Международной организации гражданской авиации, Европейском агентстве по авиационной безопасности, Европейской конференции гражданской авиации и Евроконтроле, а также в отношениях с аналогичными органами других государств, за исключением областей, вверенных центральному отраслевому органу в области гражданской авиации;

б) поддерживает отношения по сотрудничеству с международными отраслевыми организациями и аналогичными органами других государств;

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

д) заключает соглашения о сотрудничестве, обмене опытом и информацией со специализированными международными организациями и аналогичными органами других государств, в соответствии с Законом № 595-XIV от 24 сентября 1999 года о международных договорах Республики Молдова;

е) заключает соглашения о передаче полномочий с авиационными властями других государств, в соответствии со статьей 83bis Чикагской конвенции;

ф) назначает авиакомпании, согласно двусторонним соглашениям, в соответствии с требованиями, установленными Правительством;

5) по сертификации/выдаче разрешений, постоянному надзору и контролю:

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

б) осуществляет надзор за внедрением системы управления безопасности полетов авиационными агентами;

с) сертифицирует и осуществляет надзор за выполнением деятельности в области гражданской авиации и деятельности связанной с ней;

д) осуществляет надзор за соблюдением норм летной годности эксплуатантами и предприятиями, осуществляющими ремонт и техническое обслуживание авиационной техники;

е) проверяет, выдает, удостоверяет, приостанавливает действие и отзывает сертификаты летной годности гражданских воздушных судов и другой авиационной техники.

ф) сертифицирует, обеспечивает постоянный надзор и назначает органы, ответственные за обслуживание воздушного движения, представление аэронавигационной информации, разработку процедур полетов, аэронавигационной связи, метеорологической аэронавигации, авиационной безопасности и медицинских учреждений, осуществляющих медицинское освидетельствование авиационного персонала;

г) выдает, продлевает действие, удостоверяет, признает, меняет, ограничивает, приостанавливает или отзывает свидетельства авиационного персонала, пользователей легких и сверхлегких воздушных судов, экспертов авиационной медицины, сертификаты (разрешения) авиационных агентов, осуществляющих деятельность в гражданской авиации и деятельности связанной с ней, сертификаты (разрешения) на предоставление услуг в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов;

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

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

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

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

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

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

н) осуществляет надзор за эксплуатацией гражданских воздушных судов;

о) осуществляет надзор за метрологическим обеспечением в гражданской авиации;

р) устанавливает и рассматривает правонарушения в области гражданской авиации и применяет санкции в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях;

б) обеспечивает осуществление деятельности по предоставлению аэронавигационной информации;

7) утверждает программы подготовки авиационного персонала;

8) обеспечивает сбор от физических и юридических лиц, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации, статистических и других данных, необходимых для анализа деятельности в данной области, а также представляет эти данные международным организациям в области, в соответствии с требованиями по форме и содержанию, установленными этими организациями;

9) проверяет правильность формирования тарифов на аэропортовые и аэронавигационные услуги и представляет на утверждение центральному отраслевому органу в области гражданской авиации размеры этих тарифов;

10) согласовывает строительство и реконструкцию аэродромов/аэропортов гражданской авиации;

11) согласовывает расположение зданий, сооружений и оборудования в зонах аэронавигационных сервитутов, прилегающих к аэродромам и местам расположения аэронавигационного оборудования;

12) выполняет функции и осуществляет полномочия по обеспечению авиационной безопасности, установленные нормативно-правовой базой в области авиационной безопасности;

13) представляет на утверждение центральному отраслевому органу в области гражданской авиации структуру и условия оплаты труда персонала

административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, в соответствии с международными требованиями и практикой в данной области;

14) представляет на утверждение Правительству Положение об организации и функционировании административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, а также предельную численность, в соответствии с международными требованиями и практикой в данной области.

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

Статья 8. Организация деятельности административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации является публичным автономным органом по сертификации, надзору и контролю в области гражданской авиации, имеет статус юридического лица публичного права с самостоятельным бюджетом, подчиненным центральному отраслевому органу в области гражданской авиации. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет свою деятельность на основе принципов самоуправления и самофинансирования.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет свои функции и полномочия в соответствии с Положением, утвержденным Правительством.

(3) Директор административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации избирается на основе открытого конкурса, организованного центральным отраслевым органом в области гражданской авиации и назначается на должность приказом министра. Заместители директора административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации назначаются на должность приказом министра, по предложению директора административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской, в соответствии с Положением об организации и функционировании административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(4) Кандидатом на должность директора и заместителя директора административного органа по внедрению и реализации политики в области

гражданской авиации может быть лицо, которое отвечает следующим общим требованиям:

- а) является гражданином Республики Молдова;
- б) имеет высшее/пост университетское образование в экономической, юридической, технической области или имеет свидетельство авиационного персонала;
- с) имеет минимум пятилетний опыт работы в области гражданской авиации или сопутствующих областях, из которых 3 года на руководящей должности;
- д) пользуется безупречной репутацией;
- е) владеет государственным, русским и английским языками, на уровне, необходимом для свободного общения и редактирования текстов;

(5) На должность директора и заместителя директора не может быть назначено лицо, имеющее судимость за тяжкие, особо тяжкие и чрезвычайно тяжкие преступления, совершённые умышленно, или лицо, имеющее судимость за уголовные преступления, связанные с ненадлежащим выполнением обязанностей в публичной сфере.

(6) Финансирование деятельности административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивается посредством взимания платы за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации аэронавигационных услуг, эксплуатантов ВС и аэродромов.

(7) Ежегодно до 15 ноября административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации разрабатывает проект бюджета на следующий год, который формируется из:

- а) платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации аэронавигационных услуг;
- б) платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации аэродромов в зависимости от присвоенного Кода;
- с) платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации эксплуатантов, выполняющих грузовые перевозки за пределами Республики Молдова;
- д) других финансовых источников, предусмотренных законом.

(8) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации предлагает на утверждение Правительству, посредством центрального отраслевого органа в области гражданской авиации, ежегодный бюджет в размере, необходимом для обеспечения надлежащей деятельности и финансовой независимости административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. В случае, если бюджет административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации не утверждается к началу финансового года, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации будет ограничивать свои месячные расходы 1/12 частью расходов,

установленных за предыдущий год. Ежегодно до 1 мая административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации представляет финансовый отчет Правительству. Бухгалтерский учет осуществляется в соответствии с требованиями Национальных стандартов бухгалтерского учета. Ежегодное выполнение бюджета контролируется независимым аудитом, отчет которого представляется Правительству для информации до 1 июня.

(9) Размер платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации аэронавигационных услуг устанавливается Правительством в пределах 1 евро/тонна/MTOW воздушного судна за каждый взлет/посадку. Размер платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации аэродромов устанавливается Правительством в пределах: до 0,5 евро с прибывшего и отбывшего пассажира – для аэродромов с Кодом 2; до 2 евро с прибывшего и отбывшего пассажира – для аэродромов с Кодами 3 и 4. Размер платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации эксплуатантов, осуществляющих перевозку грузов за пределами Республики Молдова, устанавливается Правительством в пределах 1 евро/тонна/MTOW воздушного судна за каждый взлет.

(10) Платежи за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации перечисляются сертифицированными хозяйствующими субъектами на текущий счет административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации ежемесячно до 25 числа следующего месяца включительно. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обладает эксклюзивным правом пользования средствами со своего счета, согласно утвержденному бюджету. Финансовые средства, не использованные в текущем финансовом году, переходят в бюджет следующего года. Если в текущем финансовом году образуется дефицит денежных средств, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации вправе компенсировать данный дефицит за счет средств бюджета следующего года и предложить центральному отраслевому органу в области гражданской авиации на утверждение соответствующий пересмотр размера платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации в пределах, установленных в части (7). Для осуществления текущих расходов, которые не могут быть покрыты средствами, полученными от платежей за надзор за поддержанием условий сертификации, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации имеет право заключать кредитные договоры по приемлемым процентным ставкам. Погашение кредитов осуществляется административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации за счет средств от платежей за

осуществление надзора за поддержанием условий сертификации, полученных впоследствии.

(11) Неполный или несвоевременный перевод на счет административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации влечет за собой неустойку в размере, установленном Правительством. Неуплата платежей за осуществление надзора за поддержанием условий сертификации в течение 60 календарных дней служит основанием для приостановления сертификатов/разрешений, выданных административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, до выплаты долгов.

(12) Исключение из положений настоящей статьи составляют финансовые средства, полученные от заявителя административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации исключительно в объеме и целях выплаты регламентированных гонораров международным организациям, с которыми были заключены контракты и/или которым административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации делегировал полномочия по сертификации. Данные финансовые средства и расходы отражаются отдельно при исполнении бюджета административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, не рассматривая их как превышение доходов и расходов.

(13) Имущество и финансовые ресурсы, полученные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации от платежей за осуществление надзора, освобождаются от налогов и сборов.

ГЛАВА III ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО НАДЗОРУ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Статья 9. Общие положения по постоянному надзору

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

а) эксплуатанты воздушных судов, согласно авиационной деятельности, осуществляемой ими;

б) авиационные агенты, имеющие в качестве основной деятельности проектирование, производство и техническое обслуживание воздушных судов, двигателей, воздушных винтов, частей и вспомогательного оборудования, а также агенты, имеющие в качестве основной деятельности выполнение конкретных процессов, в том числе типовые и специальные испытания, и распространение авиационных изделий;

с) авиационные агенты, выполняющие деятельности по проектированию, конструкции, монтажу, ремонту элементов

инфраструктуры и оборудования, которые непосредственно способствуют безопасности полетов;

d) авиационные агенты, имеющие в качестве основной деятельности предоставление аэронавигационного обслуживания и аэропортовой деятельности;

e) авиационные агенты, занимающиеся подготовкой авиационного персонала;

f) другие категории авиационных агентов, в соответствии со специальными применёнными правилами;

g) авиационный персонал.

(2) Выдача административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации свидетельства, разрешения или одобрения, подтверждает соответствие заявителя предусмотренным требованиям и условиям, а также устанавливает его привилегии. Сертификат (разрешение, авторизация, свидетельство, одобрение, признание) остается в силе до тех пор, пока авиационный персонал или авиационный агент демонстрирует в рамках процесса постоянного надзора, что отвечает требованиям и условиям, которые послужили основой для сертификации.

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

a) соответствие требованиям применимым к изделиям, частям, оборудованию, персоналу и организациям подлежащих сертификации перед выдачей сертификата/разрешения или одобрения, если это применимо;

b) поддержание соответствия требований применимым к изделиям, деталям, оборудованию, персоналу и организациям сертифицированным им;

c) выполнение необходимых корректирующих действий, утвержденных административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в результате анализа соответствующей информации, которую он получил относительно проблемы безопасности, связанной с использованием изделий, частей, оборудования, персонала или организаций, подпадающих под действие настоящего Кодекса и норм его применения.

(4) Проверка, предусмотренная в части (3), осуществляется административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в рамках процесса постоянного надзора посредством авиационных инспекций, экспертиз и контроля изделий, деталей, оборудования, организаций, персонала и деятельности, подлежащей сертификационным процедурам (разрешение, авторизация, свидетельство, одобрение, признание), в соответствии с положениями настоящего Кодекса и нормами его применения.

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

(6) Технические требования по выдаче, освидетельствованию, поддержанию, изменению, ограничению, приостановлению действия или отзыву сертификатов и проведению постоянного надзора устанавливаются авиационными правилами.

Статья 10. Деятельность по постоянному надзору

(1) Сфера постоянного надзора должна принимать во внимание результаты предыдущей деятельности по надзору и приоритеты в области безопасности.

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

Статья 11. Программа по обеспечению постоянного надзора

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации устанавливает и поддерживает программу по обеспечению постоянного надзора, охватывающую все виды деятельности, подлежащие сертификации, освидетельствованию или одобрению со стороны административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

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

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

а) совещания, проведенные между ответственными руководителями и административным органом по внедрению и реализации политики в

области гражданской авиации, для информирования обеих сторон о важных аспектах;

б) оценка экономических и финансовых возможностей, экспертизы, проверки, аудиты и инспекции, в том числе инспекции на перроне и внеплановые инспекции;

с) учет времени проведения запланированных аудитов, инспекций и совещаний, и времени проведения соответствующих аудитов, инспекций и совещаний.

(4) Для авиационных агентов, сертифицированных административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, применяется цикл планирования надзора равный сроку в 12 месяцев, который может быть сокращен, при наличии доказательства того, что показатели по авиационной безопасности авиационного агента снизились, или срок может быть увеличен следующим образом:

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

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

б) авиационный агент непрерывно демонстрировал полный контроль над всеми изменениями;

с) не были выявлены несоответствия 1-го уровня, согласно пункту 1), части (1) статьи 12 настоящего Кодекса;

д) все корректирующие действия были выполнены в сроки, установленные или продленные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

2) максимум до 36 месяцев, если в дополнение к указанным выше условиям, авиационный агент установил, а административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утвердил эффективную систему постоянной отчетности административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации относительно показателей по вопросам безопасности полетов и соответствия правилам самого агента.

(5) Для выполнения полномочий, относящихся к экономическому надзору, каждый авиационный агент представляет административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации ежеквартально, до 30-го числа следующего месяца, экономическо-финансовую информацию, представляющую реальную ситуацию элементов бухгалтерского учета предприятия (активы, собственный капитал, задолженности, расходы, доходы, финансовые результаты), в соответствии с требованиями к форме и содержанию, утвержденными центральным отраслевым органом в области гражданской авиации, по

предложению административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

Статья 12. Несоответствия применяемым требованиям

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации устанавливает систему анализа несоответствий с точки зрения их значимости для безопасности:

1) несоответствие 1-го уровня устанавливается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, когда выявлено любое существенное несоответствие с применимыми требованиями настоящего Кодекса и его нормами применения, процедурами и руководствами авиационного агента или условиями одобрения, или сертификата, которое снижает уровень безопасности или представляет собой серьезную угрозу для безопасности полетов. Несоответствия 1-го уровня включают, но не ограничиваются:

а) отказом доступа авиационных инспекторов административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации к материальной базе авиационного агента в течение обычного рабочего дня и после двух письменных запросов;

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

с) доказательством незаконных действий или незаконного использования сертификата авиационного агента;

д) неудовлетворительным исполнением назначенными ответственными руководителями авиационного агента своих обязанностей, в соответствии с требованиями, установленными Правительством;

е) внесением изменений, требующих предварительного согласования, без получения одобрения административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

2) несоответствие 2-го уровня, устанавливается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, когда выявлено любое существенное несоответствие с применимыми требованиями настоящего Кодекса и его нормами применения, процедурами и руководствами авиационного агента или условиями одобрения, или сертификата, которое может снизить уровень безопасности или может представлять серьезную угрозу для безопасности полетов.

(2) Если несоответствие выявляется во время осуществления надзора или при помощи любых других средств, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации уведомляет авиационного агента о данном несоответствии в письменной форме и требует принятия корректирующих действий для устранения, выявленного/ых несоответствия/й. В случае иностранных воздушных

судов, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации информирует, в случаях предусмотренных нормативными актами, государство регистрации воздушного судна.

(3) При несоответствиях 1-го уровня, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации незамедлительно принимает соответствующие меры по запрещению или ограничению деятельности и, в случае необходимости, в зависимости от значимости несоответствия, отзывает сертификат или специальное одобрение, или принимает меры по ограничению, полному или частичному приостановлению сертификата или специального одобрения до тех пор, пока авиационный агент не выполнит соответствующие корректирующие действия.

(4) В случае несоответствий 2-го уровня, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации:

а) устанавливает для авиационного агента срок для представления ему плана корректирующих действий и его выполнения, соответствующий характеру несоответствия, который изначально не превышает трех месяцев, срока, который начинается с момента утверждения плана корректирующих действий. В конце этого срока, и с учетом характера несоответствия, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может продлить изначальный срок, при условии наличия удовлетворительного плана корректирующих действий, утвержденного административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации; и

б) осуществляет оценку корректирующих действий и плана их внедрения, предложенного авиационным агентом, и если, согласно оценке, делается вывод, что они достаточны для устранения несоответствия/ несоответствий, утверждает их.

(5) Если авиационный агент не представляет приемлемый план корректирующих действий или не выполняет корректирующие действия в сроки, утвержденные или продленные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, несоответствие становится несоответствием 1-го уровня и принимаются действия, предписанные в части (3).

(6) Если при осуществлении надзора или при помощи любых средств, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации выявляет несоответствие применимым требованиям со стороны лиц, имеющих свидетельство, квалификационную отметку или удостоверение, выданные в соответствии с настоящим Кодексом и его нормами применения, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации действует следующим образом:

1) выявляет несоответствие, регистрирует его, уведомляет в письменной форме владельца свидетельства, квалификационной отметки или удостоверения и проводит расследование;

2) в случае, если несоответствие подтверждается:

а) ограничивает, приостанавливает или отзывает свидетельство, квалификационную отметку или удостоверение, в соответствующих случаях, если выявлена проблема, связанная с безопасностью; и

б) принимает любые другие необходимые меры по предотвращению поддержания несоответствия.

3) уведомляет лицо или организацию, которая выдало медицинское свидетельство или удостоверение, если это применимо.

(7) Если при осуществлении надзора или при помощи любых других средств, выявляются доказательства, указывающие на несоответствия применяемым требованиям со стороны лица, попадающего под действие настоящего Кодекса и норм его применения, и которое не имеет свидетельство, квалификационную отметку или удостоверение, выданные в соответствии с настоящим Кодексом и нормами его применения, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации принимает все необходимые меры по предотвращению продолжения несоответствия.

(8) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации ведет учет всех несоответствий, выявленных им или которые были сообщены ему и, при необходимости, предпринятых исполнительных мер, а также всех корректирующих действий и сроков выполнения, принятых в связи с несоответствиями мер.

Статья 13. Авиационные инспекторы

(1) При проведении инспекционной деятельности (аудит, экспертиза, контроль), а также при издании авиационных инспекторских предписаний, авиационные инспекторы независимы от любого физического или юридического лица.

(2) Авиационные инспекторы административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации вправе, при осуществлении своих обязанностей:

а) иметь неограниченный, безусловный и без дополнительных формальностей доступ на территории и на объекты, принадлежащие или находящиеся под контролем авиационных агентов на территории или за пределами Республики Молдова, а также на борт воздушных судов, зарегистрированных в Республике Молдове, в том числе во время полета (включая пилотскую кабину, с разрешения командира ВС);

б) применять меры, предусмотренные настоящим Кодексом и другими нормативными актами, а также авиационными правилами в целях обеспечения надлежащего уровня безопасности, в том числе в случае, если

существует непосредственная угроза безопасности полетов, которая не может быть устранена немедленно;

с) немедленно приостановить конкретную операцию инспектируемого авиационного агента и/или авиационного персонала, представляющую угрозу для безопасности полетов до соответствующего устранения выявленного недостатка;

д) приостановить эксплуатацию воздушного судна в случае выявления нарушений, которые могут поставить под угрозу жизнь или здоровье людей, или могут привести к материальному ущербу.

(3) Авиационные инспекторские предписания являются обязательными для исполнения физическими и юридическими лицами, осуществляющими свою деятельность в области гражданской авиации. Невыполнение авиационного инспекторского предписания является основанием для приостановления действия или отзыва административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации разрешения на осуществление деятельности в области гражданской авиации.

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

(5) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации требует от авиационных агентов, в целях поддержания квалификации своих авиационных инспекторов, их допуск к выполнению своих служебных обязанностей, определенных сертификатом авиационного персонала, которым владеет инспектор, без оплаты из авиационных средств.

(6) Авиационные инспекторы, заключившие временные трудовые соглашения с административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, не могут проводить авиационные инспекции авиационных агентов, с которыми они находятся в трудовых отношениях, иных чем те, что предусмотрены в части (5) настоящей статьи.

Статья 14. Приостановление и возобновление сроков действия сертификатов/разрешений

(1) Приостановление деятельности в области гражданской авиации ведет к приостановлению (прекращению) некоторых видов деятельности, некоторых конкретных работ, иных действий, необходимых для деятельности гражданской авиации.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации приостанавливает срок действия сертификата, если в результате расследования, контроля, инспекций по надзору за деятельностью обладателя сертификата/разрешения/одобрения было обнаружено следующее:

а) не соблюдаются положения действующей нормативно-правовой базы, и персонал/авиационный агент не устраняет выявленные несоответствия в соответствии со статьей 12;

б) не соблюдаются требования, на основании которых был выдан сертификат;

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

д) невыплата платежей по осуществлению надзора как минимум в течение 2-х месяцев последовательно.

(3) В других случаях, кроме упомянутых в части (2), административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации приостанавливает срок действия сертификата по просьбе обладателя сертификата.

(4) Решение и причины приостановления срока действия сертификата в случаях, указанных в части (2), должны быть сообщены в письменной форме владельцу сертификата/разрешения/допуска, после которого в течение 3-х рабочих дней административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обращается в судебную инстанцию. В случае несоблюдения установленного срока, приостановление срока действия сертификата отменяется. Решение административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации о приостановлении деятельности в области гражданской авиации применяется до вступления в законную силу окончательного решения судебной инстанции.

(5) Максимальный срок приостановления действия сертификата составляет шесть месяцев.

(6) Решение о приостановлении деятельности в случаях, предусмотренных в части (2), прекращает свое действие, когда административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации установил устранение нарушения, которое послужило основанием для приостановления или по истечении срока приостановления, указанного в части (3) настоящей статьи. Сертификат отзывается, если в течение шести месяцев не устраняются нарушения, на основании которых был приостановлен срок действия сертификата.

Статья 15. Отзыв сертификата

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

а) обнаружены недостоверные данные в документах, представленных для выдачи сертификата;

б) владелец сертификата был исключен из реестра юридических лиц;

с) констатируется повторное несоблюдение авиационного инспекторского предписания по устранению нарушений, связанных с условиями, на основании которых был выдан сертификат;

д) не выплачены платежи по осуществлению надзора более шести месяцев;

е) не устранены в течение установленного срока, который не может превышать шесть месяцев, недостатки, которые привели к временной приостановке действия сертификата.

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

Статья 16. Инспекции на перроне. Задержание на земле

(1) Инспекции на перроне проводятся в стандартном порядке, установленном авиационными правилами.

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

(3) Если воздушное судно задержано на земле, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации уведомляет в письменной форме эксплуатанта ВС о несоответствии, запрашивая доказательства принятых корректирующих действий, и немедленно информирует компетентные органы государства эксплуатанта и государства регистрации воздушного судна. В сотрудничестве с этими органами устанавливаются необходимые условия, при которых воздушному судну может быть выдано разрешение на вылет.

(4) Если несоответствие влияет на действительность свидетельства летной годности воздушного судна, задержание воздушного судна отзывается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации только тогда, когда эксплуатант представил доказательства, что:

а) соответствует действующим требованиям;

б) имеет разрешение на полет или эквивалентный документ, выданный компетентным органом государства регистрации или государства эксплуатанта после выявления того, что воздушное судно и

соответствующие ограничения, связанные с ним, которые компенсируют отклонения от требований, позволяют воздушному судну выполнить безопасный полет;

с) получил разрешение от пролетаемых третьих стран, если это применимо.

(5) Подробные положения об инспекциях на перроне и задержке воздушного судна на земле содержатся в авиационных правилах.

Статья 17. Передача полномочий по постоянному надзору

(1) Если воздушное судно зарегистрировано в другом государстве и эксплуатируется эксплуатантом из Республики Молдова, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской может заключить двустороннее соглашение с авиационными властями того государства, которому передаются полностью или частично функции и обязанности государства регистрации воздушного судна, в соответствии с Чикагской конвенцией и обязанностями, предписанными настоящим Кодексом.

(2) Если воздушное судно внесено в Авиационный реестр Республики Молдова и эксплуатируется эксплуатантом другого государства, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может заключить двустороннее соглашение с авиационными властями того государства, которому передаются полностью или частично функции и обязанности государства регистрации воздушного судна, в соответствии с Чикагской конвенцией и в соответствии со своими обязанностями, предписанными настоящим Кодексом.

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

Статья 18. Освобождения и отступления

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может выдавать, в соответствии с национальными и международными правилами, освобождения и отступления от положений авиационных правил или стандарта только в тех случаях, когда это не противоречит применимым правовым нормам и только при условии, что это не влияет на безопасность полетов, авиационную безопасность или общественный интерес.

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

Глава IV ЛЁТНАЯ ГОДНОСТЬ

Статья 19. Регистрация воздушных судов

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

(2) Гражданское воздушное судно может быть зарегистрировано в Республике Молдова только в случае, если:

- а) не зарегистрировано в другом государстве;
- б) имеет действующий сертификат соответствующего типа, выданный или удостоверенный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;
- с) имеет действующий экспортный сертификат летной годности.

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

(4) При занесении в Авиационный реестр, воздушное судно приобретает национальную принадлежность Республики Молдова.

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

(6) Исключением из положений части (5) составляют беспилотные летательные аппараты, свидетельство о регистрации которых должно постоянно находиться у лица, обеспечивающего дистанционное управление беспилотного летательного аппарата.

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

(8) Документы, подтверждающие право собственности или передачу права собственности, регистрация залога или другие операции с недвижимым имуществом, относящиеся к гражданскому воздушному судну, регламентируются национальным законодательством и вносятся в Авиационный реестр.

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

- a) воздушное судно передано военным, таможенным или полицейским властям Республики Молдова;
- b) воздушное судно было разрушено и не подлежит восстановлению;
- c) воздушное судно объявлено пропавшим без вести;
- d) воздушное судно изъято из эксплуатации или списано;
- e) эксплуатант воздушного судна (владелец свидетельства о регистрации), с согласия собственника, подал заявление об исключении ВС из Авиационного реестра;
- f) собственник воздушного судна, с уведомлением эксплуатанта ВС, подал заявку об исключении ВС из Авиационного реестра;
- g) принято решение комиссии административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации об исключении ВС из Авиационного реестра, в соответствии с установленными авиационными правилами;
- h) отсутствует действующий сертификат летной годности в течение 3-х последовательных месяцев, за исключением случая, когда воздушное судно находится на ремонте у производителя или у организации признанной соответствующим образом, если этот срок не превышает 2 последовательных года.

(10) При подаче заявки на внесение в Авиационный реестр нового типа ВС, расходы, связанные с обучением персонала административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, покрываются заявителем. При последующем внесении ВС того же типа в Авиационный реестр, последующие заявители будут солидарно компенсировать затраты, связанные с обучением персонала административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(11) Подробные положения о внесении, исключении и ведении Авиационного реестра Республики Молдова будут изложены в авиационных правилах, утверждённых Правительством и подчиненных технических документах, утвержденных административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

Статья 20. Лётная годность

(1) Воздушные суда, указанные в пунктах (a), (b) и (c) части (2) статьи 1, подчиняются основным требованиям летной годности приложения 1 к настоящему Кодексу. Исключение из данной части составляют воздушные суда, перечисленные в приложение 2 к настоящему Кодексу, соответствующие требованиям летной годности, установленным авиационными правилами.

(2) Соответствие воздушных судов, указанных в пункте (b) части (2) статьи 1, а также изделий, частей и оборудования, установленного на них, осуществляется в соответствии со следующими положениями:

а) изделия имеют сертификат типа или эквивалентный документ, выданный, признанный или удостоверенный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. Сертификат типа и сертификация изменений к данному сертификату типа, в том числе дополнительные сертификаты типа, выдаются в случае если заявитель доказывает, что изделие соответствует требованиям базы сертификации типа, установленной для обеспечения соответствия основным требованиям, указанным в части (1) и что изделие не представляет признаков или характеристик, влияющих на их безопасную эксплуатацию. Сертификат типа относится к изделию, а также ко всем частям и оборудованию, установленному на нем.

б) меры, указанные в части (5) могут установить сертификационное требование в отношении частей и оборудования. Сертификаты для деталей и оборудования выдаются, когда заявитель доказал, что изделия и оборудование соответствуют подробным спецификациям летной годности, установленным для обеспечения соответствия основным требованиям, указанным в части (1).

с) воздушное судно эксплуатируется, если имеет действующий сертификат летной годности, выданный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. Сертификат выдается, когда заявитель доказал, что воздушное судно соответствует утвержденной конструкции типа и своему сертификату типа, и когда документы, инспекции и испытания подтверждают, что воздушное судно находится в безопасном эксплуатационном состоянии. Данный сертификат летной годности остаётся действительным до тех пор, пока не приостанавливается, отзывается или аннулируется, и пока ВС поддерживается в соответствии с требованиями приложения 1 настоящего Кодекса, а также в соответствии с мерами, принятыми в соответствии с частью (5).

д) организации, ответственные за техническое обслуживание изделий, деталей и оборудования, должны продемонстрировать свою способность и наличие средств, необходимых для выполнения функций, связанных с их привилегиями. За исключением иных предписаний, данные способности и средства признаются путем выдачи одобрения административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. В рамках одобрения указываются привилегии, предоставленные утверждённой организации и область применения данного одобрения.

е) организации, ответственные за проектирование и производство изделий, деталей и оборудования, должны продемонстрировать свою способность и наличие средств, необходимых для выполнения функций,

связанных с их привилегиями. За исключением иных предписаний, данные способности и средства признаются путем выдачи одобрения административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. В рамках одобрения указываются привилегии, предоставленные утверждённой организации и область применения данного утверждения.

f) персонал, ответственный за ввод в эксплуатацию изделия, детали или оборудования после технического обслуживания, должен иметь сертификат инженерно-технического персонала, выданный признанным или удостоверенным административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

g) способность организаций по подготовке инженерно-технического персонала взять на себя ответственность, связанную с их привилегиями в связи с выдачей сертификатов, упомянутых в пункте (f), признается путём выдачи одобрения административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Воздушные суда, указанные в пункте (a) части (2) статьи 1 и изделия, части и оборудование, установленное на них, соответствуют положениям пунктов (a), (b) и (e) части (2) настоящей статьи.

(4) Путём отступления от положений частей (1) и (2):

a) может быть выдано разрешение на полет, если будет доказано, что ВС в состоянии выполнить нормальный полет в полной безопасности. Разрешение на полет выдается с соответствующими ограничениями, в частности, для обеспечения безопасности третьих лиц;

b) может быть выдан сертификат летной годности с ограничениями для ВС, в отношении которого не был выдан сертификат типа в соответствии с положениями части пункта (a) части (2). В этом случае необходимо продемонстрировать, что воздушное судно соответствует определенным спецификациям летной годности, а наличие отклонений от основных требований, указанных в части (1), не влияет на безопасность использования воздушного судна в установленных целях. Воздушные суда, которые имеют право на получение таких сертификатов с ограничениями, а также ограничения на их эксплуатацию, определяются в соответствии с мерами, предусмотренными в части (5);

c) может быть выдан сертификат соответствующего типа и установлена база сертификации соответствующего типа, если это обосновано количеством воздушных судов того же типа, имеющих соответствующий сертификат летной годности.

(5) В целях соответствующего применения положений настоящей статьи, Правительство утверждает авиационные правила, а административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает сертификационные требования и другие необходимые подчинённые технические документы.

(6) При утверждении нормативных актов, указанных в части (5), Правительство и административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивают то, что они:

а) отражают реальное состояние техники и лучшей передовой практики, применяемой на международном уровне в области летной годности;

б) принимают во внимание мировой опыт в эксплуатации воздушных судов, а также научно-технический прогресс;

с) позволяют принять срочные меры, связанные с установленными причинами авиационных происшествий и серьезных инцидентов;

д) не предусматривают для воздушных судов, указанных в статье 1, пункт (3) часть (с), требования несовместимые с обязательствами государств-членов Международной организации гражданской авиации.

Глава V

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Статья 21. Охрана окружающей среды

(1) В настоящем Кодексе охрана окружающей среды включает в себя все мероприятия, направленные на уменьшение воздействия гражданской авиации на окружающую среду, связанную с шумом, эмиссиями вредных веществ авиадвигателей, веществами, используемыми в деятельности гражданской авиации и отходами в результате выполнения данной деятельности.

(2) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации совместно с центральным отраслевым органом в области окружающей среды устанавливает конкретную политику и специальные правила в области охраны окружающей среды.

(3) В целях охраны окружающей среды, центральный отраслевой орган в области гражданской авиации может ограничить полеты гражданских воздушных судов в аэропортах Республики Молдова или в национальном воздушном пространстве, в соответствии с правилами и процедурами, утвержденными Правительством.

(4) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации совместно с центральным отраслевым органом в области окружающей среды устанавливает меры по защите окружающей среды, которые вследствие выполнения определённой деятельности, оказывают существенное влияние на окружающую среду.

(5) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации обеспечивает проведение процедуры по оценке воздействия планируемой деятельности в области гражданской авиации и других областей, связанных с ней, на окружающую среду, в соответствии с Законом № 86 от 29 мая 2014 года об оценке воздействия на окружающую среду.

(6) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации, по просьбе эксплуатанта аэропорта, может утвердить временные меры и освобождения, позволяющие эксплуатацию гражданских воздушных судов, которые оказывают значительное воздействие на окружающую среду.

(7) Положения части (3) не применяются к следующим категориям ВС:

- a) государственные воздушные суда;
- b) воздушные суда Республики Молдова, выполняющие официальные полеты, президентские, парламентские и правительственные полёты, а в случае иностранных – на основании взаимности;
- c) воздушные суда, выполняющие полеты в интересах Организации Объединенных Наций, Красного Креста и Красного Полумесяца;
- d) гражданские воздушные суда, выполняющие поисково-спасательные работы или осуществляющие перевозку персонала и материалов в рамках данных миссий;
- e) воздушные суда, выполняющие работы по оказанию гуманитарной и скорой помощи;
- f) воздушные суда, которые выполняют вынужденную посадку по техническим причинам, из-за неблагоприятных метеоусловий или форс-мажорных обстоятельств;
- g) воздушные судна, которые выполняют посадку по распоряжению центрального отраслевого органа в области гражданской авиации и/или центрального отраслевого органа в области обороны.

(8) В случае возникновения необходимости сведения к минимуму вредного воздействия на здоровье человека и для поддержания качества окружающего шума, эксплуатанты аэродромов Республики Молдова должны обеспечить проведение шумовой картографии района, в котором расположен аэродром, на основании требований, утвержденных Правительством, нормативных актов, утвержденных центральным отраслевым органом в области гражданской авиации совместно с центральным отраслевым органом в области окружающей среды. Для возмещения затрат, понесенных эксплуатантами аэродромов для обеспечения мер по снижению или предупреждению повышенного уровня окружающего шума, применяется сбор за окружающей шум, в соответствии с Методологией расчета и утверждения тарифов на аэропортовые и аэронавигационные услуги, утвержденной Правительством.

(9) На основании результатов, полученных с помощью акустического картографирования, эксплуатанты аэродромов Республики Молдова должны разработать акустические карты и планы действий по снижению уровня шума и принять необходимые меры для рационального планирования шумовой картографии.

(10) Акустические карты, а также планы действий, будут утверждены центральным отраслевым органом в области гражданской авиации, в целях

снижения уровня шума и будут доступны обществу, в том числе с помощью доступных информационных технологий.

Глава VI

АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ

Статья 22. Авиационный персонал

(1) Авиационный персонал состоит из физических лиц с удовлетворительным состоянием здоровья, имеющих специальную подготовку, подтвержденную сертификатом, выданным административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, в соответствии с действующими авиационными правилами, и включает в себя летный состав и нелетный авиационный персонал.

(2) Летный состав и нелетный авиационный персонал должен иметь действительные сертификаты, выданные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и соответствующие медицинские сертификаты для выполнения работ, выданные авиационными экспертами и авиационными медицинскими центрами.

(3) Основные требования по освидетельствованию авиационного персонала, а также лиц и организаций, участвующих в его подготовке, тестировании, проверке и медицинском обследовании, в том числе авиационных тренажеров, содержатся в приложении 4 к настоящему Кодексу. Требования, предъявляемые к персоналу, эксплуатирующему воздушные суда, указанные в приложении 2 к настоящему Кодексу, утверждаются административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(4) Требования и порядок освидетельствования авиационного персонала устанавливаются Правительством в авиационных правилах и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подчинённых технических документах.

Статья 23. Экипаж воздушного судна

(1) Авиационный персонал состоит из летного экипажа (пилоты, бортинженеры) и кабинного экипажа.

(2) Экипаж воздушного судна состоит из сертифицированного персонала, выполняющего работы на борту ВС в соответствии со специальными действующими правилами.

(3) Члены экипажа воздушного судна обязаны в течение всего времени выполнения полета иметь при себе обязательные личные документы освидетельствования, указанные в специальных применимых правилах.

(4) Экипаж подчиняется командиру воздушного судна.

Статья 24. Командир воздушного судна

(1) Командир гражданского воздушного судна назначается эксплуатантом ВС для каждого полета, за исключением случая, когда специальные авиационные правила не предусматривают иное.

(2) Функция командира гражданского воздушного судна выполняется старшим пилотом, имеющим соответствующий действующий сертификат для определенной категории, класса или типа ВС.

(3) Лицо, соответствующее требованиям части (5), выполняет функции командира воздушного судна с момента начала выполнения полета и до его завершения.

(4) Командир гражданского воздушного судна, которое буксирует другие ВС, является их командиром с начала выполнения данной операции.

(5) Командир гражданского воздушного судна несет ответственность за подготовку и выполнение в безопасных условиях каждого полета, а также за поддержание дисциплины и порядка членов экипажа на борту ВС и на земле, с соблюдением положений настоящего Кодекса, авиационных правил, утвержденных Правительством, и других подчиненных технических документов, утвержденных административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(6) Командир воздушного судна запрещает взлет ВС, в случае если выявил нарушения, связанные с выполнением своих задач, в соответствии с действующими специальными правилами.

(7) Во время полета командир гражданского воздушного судна может делегировать полномочия, но не может делегировать свои обязанности.

(8) В случае, если по кокой-либо причине, командир не может выполнять свою функцию во время полета или на земле, в отсутствии предварительного назначения другого заменяющего его лица, функция командира гражданского воздушного судна выполняется одним из других членов летного экипажа в порядке, установленном действующими специальными правилами.

(9) Командир гражданского воздушного судна, находящегося в полете, обладает полномочиями в отношении всего гражданского авиационного персонала на борту ВС.

(10) В целях обеспечения безопасности полетов и поддержания порядка, указания командира гражданского воздушного судна, находящегося в полете, являются обязательными для всех лиц, находящихся на борту.

(11) Командир гражданского воздушного судна может высадить любого члена экипажа и любого пассажира на промежуточных остановках по соображениям безопасности и для поддержания порядка на борту ВС.

(12) В случае опасности, командир гражданского воздушного судна принимает необходимые меры по спасению пассажиров, членов экипажа, груза и воздушного судна.

(13) В случае авиационного происшествия, командир гражданского воздушного судна сохраняет за собой все полномочия до тех пор, пока компетентные власти освобождают его от своих обязанностей в отношении эксплуатации ВС.

(14) В виде исключения из положений частей (2)-(4), эксплуатант может назначить в качестве командира гражданского воздушного судна и другого лица, иного, чем старший пилот.

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

а) старший пилот отвечает за техническое управление и безопасность воздушного судна, а также может принимать любые меры для обеспечения безопасности, с самого начала и до завершения полета гражданского воздушного судна;

б) командир воздушного судна, в соответствии с положениями настоящего Кодекса, отвечает за выполнение полета в хороших условиях и всех других аспектах, которые не касаются технического управления и безопасной эксплуатации воздушного судна.

Статья 25. Нелетный авиационный персонал

(1) Нелетный авиационный персонал включает в себя:

а) диспетчеров воздушного движения;

б) квалифицированный персонал технического обслуживания, который непосредственно работает в области проектирования, сертификации, производства, инспекции, технического обслуживания, ремонта и эксплуатации авиационной техники;

с) полетных диспетчеров;

д) аэродромный персонал, выполняющий мероприятия, оказывающие воздействие на безопасность полетов;

е) персонал, выполняющий или предоставляющий другие услуги по аэронавигационному обслуживанию, за исключением персонала, предусмотренного пунктом а);

ф) инженерно-технический персонал, который обеспечивает техническое обслуживание и ремонт наземного аэронавигационного оборудования, необходимого для управления, контроля, метеорологической и аэронавигационной информации полетов, а также аэронавигационной связи.

(2) Нелётный авиационный персонал должен соответствовать, если применимо, основным требованиям, содержащимся в приложении 5 к настоящему Кодексу и иметь действующие сертификаты, выданные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и, если применимо, медицинские сертификаты или действующие медицинские заключения, выданные в соответствии с авиационными правилами.

Глава VII

ЛЁТНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Статья 26. Гражданская авиационная деятельность

(1) Любой полет гражданского воздушного судна должен быть выполнен таким образом, чтобы обеспечить безопасность полета ВС, пассажиров и экипажа, других ВС, а также безопасность людей и имущества, находящегося на земле.

(2) Взлет и посадка гражданских воздушных судов выполняется на сертифицированных аэродромах, а также на других участках земли или на воде, согласно требованиям, установленным постановлением Правительства.

(3) Гражданская авиационная деятельность, которая может быть выполнена на территории Республики Молдова, классифицируется следующим образом:

- а) коммерческие воздушные перевозки;
- б) некоммерческая деятельность (авиация общего назначения);
- с) коммерческая специализированная деятельность (авиационные спецработы).

(4) Ответственность воздушных эксплуатантов и эксплуатантов воздушных судов, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации, за причиненный ущерб пассажирам, багажу, грузам, почте и третьим лицам, а также минимальные условия страхования для соответствующего покрытия ответственности определяются специальным законом.

Статья 27. Коммерческие воздушные перевозки

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

(2) Коммерческие воздушные перевозки осуществляются только эксплуатантами, владеющими сертификатом эксплуатанта или разрешением, выданным административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Эксплуатация воздушных судов, согласно пунктам (b) и (с) части (2) статьи 1, соответствует основным требованиям, относящимся к деятельности, изложенной в приложении 3, и, если применимо, в приложении 5 к настоящему Кодексу.

(4) Эксплуатанты, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки, должны продемонстрировать свои способности и наличие средств для выполнения обязанностей, связанных с их привилегиями. Эти способности и средства признаются посредством выдачи

административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации сертификата эксплуатанта. Сертификат определяет привилегии эксплуатанта и сферу его деятельности.

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

(6) На основе договора о перевозке, эксплуатант обязуется перевезти пассажира, багаж, груз и/или почту в пункт назначения, а бенефициар - уплатить цену перевозки. Гражданское право применяется к договору о перевозке, в части, в которой не регламентировано международными договорами, одной из сторон которых является Республика Молдова, а также другими специальными нормативными актами.

Статья 28. Регулярные рейсы

Коммерческие воздушные перевозки, осуществленные регулярными рейсами, представляют собой воздушные перевозки, выполненные согласно опубликованным расписаниям и установленным маршрутам, для обеспечения связи между двумя или более аэропортами, в которых коммерческая услуга доступна за отдельную плату любому лицу.

Статья 29. Нерегулярные рейсы

(1) Коммерческие воздушные перевозки, иные чем те, что указаны в статье 28, осуществляются нерегулярными рейсами.

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

Статья 30. Авторизация коммерческих воздушных перевозок

(1) Эксплуатанты из Республики Молдова могут осуществлять внутренние и международные регулярные и нерегулярные коммерческие воздушные перевозки, только если имеют действующий сертификат эксплуатанта, выданный административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

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

(3) Эксплуатанты Республики Молдова, с учетом соблюдения положений статьи 27, эффективный надзор за которыми осуществляется Республикой Молдовой и/или её гражданами, или в особых случаях, предусмотренных международными договорами, стороной которых является Республика Молдова, эксплуатанты других государств, имеют право осуществлять международные воздушные перевозки между

Республикой Молдова и другими государствами без каких либо ограничений относительно провозной ёмкости, частоты полетов, пунктов назначения, воздушных судов, если международные договоры, стороной которых является Республика Молдова, не предусматривают иное.

(4) Эксплуатант Республики Молдова, имеющий офис в Республике Молдове и/или эффективный надзор за которым осуществляется Республикой Молдовой и/или её гражданами, имеет право осуществлять регулярные международные воздушные перевозки между территорией Республики Молдова и другими государствами, иными чем указанные в части (2), на основании разрешения для выполнения полётов, выданного административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, если он соответствует следующим минимальным требованиям:

- а) главный офис находится в Республике Молдова;
- б) для воздушных линий с ограниченными правами, назначен центральным административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, в соответствии с международными договорами, стороной которых является Республика Молдова.

(5) Если эксплуатант Республики Молдова запрашивает назначение на выполнение полётов на воздушной линии с ограниченными правами, распределение прав воздушного движения между эксплуатантами осуществляется на конкурсной основе, в соответствии с условиями предусмотренными Правительством.

(6) Эксплуатант Республики Молдова, выполняющий регулярные полеты на воздушной линии, может выполнять полеты на той же самой воздушной линии на арендованных ВС в системе «мокрого лизинга», при условии предварительного одобрения административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, в соответствии с Положением утвержденным Правительством.

(7) Иностраный эксплуатант, иной чем указанный в части (2), может выполнять регулярные полёты на/с территории Республики Молдова в соответствии с разрешением на выполнение полётов, выданным административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, в соответствии с международным соглашением, стороной которого является Республика Молдова, или в общественных интересах, в соответствии с условиями утвержденными Правительством.

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

(9) Иностранные эксплуатанты, иные чем указанные в части (2), имеют право осуществлять нерегулярные международные воздушные перевозки (свободно допускаются на территорию Республики Молдова для посадки или высадки пассажиров) между Республикой Молдова и другими государствами, иными чем указанные в части (2) настоящей статьи, без применения правил, в соответствии с условиями, утвержденными центральным отраслевым органом в области гражданской авиации.

(10) Иностранные эксплуатанты, иные чем указанные в части (2) настоящей статьи, осуществляют нерегулярные международные воздушные перевозки между Республикой Молдова и другими государствами, иными чем указанные в части (2) настоящей статьи, на основании разрешения, выданного административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, в соответствии с требованиями, утвержденными центральным отраслевым органом в области гражданской авиации.

(11) Условия по выдаче разрешения на осуществление коммерческих воздушных перевозок устанавливаются в соответствии с частью (б) статьи 4 настоящего Кодекса.

Статья 31. Некоммерческая деятельность (авиация общего назначения)

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

- а) воздушные перевозки в личных интересах и некоммерческая специализированная деятельность;
- б) полеты в личных интересах;
- с) частные полеты;
- д) учебные полеты;
- е) спортивные, ознакомительные, показательные полеты, прыжки с парашютом, буксировка планеров или акробатические полеты.

(2) Эксплуатанты, осуществляющие некоммерческую деятельность на комплексных моторизованных воздушных судах, должны продемонстрировать свою способность и наличие средств, необходимых для выполнения функций, связанных с эксплуатацией соответствующего воздушного судна.

(3) Воздушные перевозки в личных интересах и некоммерческая специализированная деятельность представляют собой некоммерческую деятельность, осуществляемую юридическим лицом, без взимания платы или ее эквивалента в товарах или услугах, с использованием собственных или взятых в аренду гражданских воздушных судов, которые представляют собой предмет другой экономической деятельности, осуществляемой данным лицом, являющимся бенефициаром перевозок.

(4) Полеты в личных интересах представляют собой некоммерческую деятельность, иную чем воздушные перевозки в личных интересах и

некоммерческая специализированная деятельность, осуществляемую физическими или юридическими лицами, с использованием собственных или взятых в аренду гражданских воздушных судов, для и в пользу осуществления нужд собственной деятельности, без получения экономической выгоды.

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

(6) Учебные полеты представляют собой деятельность гражданской авиации, осуществляемую физическими или юридическими лицами в целях подготовки авиационного персонала.

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

(8) Для осуществления полетов, указанных в части (6) и (7) выдается разрешение согласно части (3) статьи 32.

(9) Физические и юридические лица, в том числе иностранные лица, которые намереваются осуществить некоммерческую деятельность (авиация общего назначения) на территории Республики Молдова, обязаны подать административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации заявку перед началом осуществления данной деятельности.

(10) Специальные положения, касающиеся некоммерческой деятельности (авиация общего назначения), устанавливаются авиационными правилами, утвержденными Правительством и другими техническими документами, утвержденными административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

Статья 32. Коммерческая специализированная деятельность (авиационные спецработы)

(1) Коммерческая специализированная деятельность (авиационные спецработы) представляет собой деятельность, иную чем коммерческие воздушные перевозки, в рамках которой воздушное судно используется для авиационных специализированных работ, для нужд сельского и лесного хозяйства, строительства, аэрофотосъемки, надзора, воздушного патрулирования, рекламы, а также других целей.

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

(3) Специальные положения, касающиеся коммерческой специализированной деятельности, а также порядок и условия авторизации

данной деятельности, устанавливаются Правительством в авиационных правилах и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подчинённых технических документах.

Статья 33. Другие полеты

(1) Полеты воздушных судов, указанных в приложении 2 к настоящему Кодексу, могут быть выполнены в специальных зарезервированных зонах, без предварительного разрешения административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Подробные положения, касающиеся воздушных судов, указанных в Приложении 2 к настоящему Кодексу, устанавливаются в авиационных правилах, утвержденных Правительством и в других технических документах, утвержденных административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

Статья 34. Специальные правила

(1) В целях соответствующего применения положений настоящей главы, Правительство утверждает нормативные акты и авиационные правила, а административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает технические требования и другие подчинённые технические документы.

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

а) отражают реальное состояние техники и передовой практики на международном уровне в области авиационных перевозок;

б) определяют тип авиационных перевозок и учитывают соответствующие требования и подтверждения соответствий пропорционально сложности перевозок и ответственному риску;

с) принимают во внимание мировой опыт эксплуатации воздушных судов, а также научно-технический прогресс;

д) основываются на оценке риска и пропорциональны объему и области деятельности;

е) позволяют принять срочные меры относительно установленных причин авиационных происшествий и серьезных инцидентов;

ф) не предусматривают для воздушных судов, указанных в пункте (с) части (2) статьи 1, требования несовместимые с обязательствами государств - членов Международной организации гражданской авиации;

г) учитывают аспекты безопасности, связанные с организацией воздушного движения и аэронавигационным обслуживанием.

Глава VIII

АЭРОДРОМЫ, АЭРОПОРТЫ и ВЕРТОДРОМЫ

Статья 35. Сертификация и эксплуатация аэродромов

(1) Гражданские аэродромы могут быть в государственной или в частной собственности, открытые или закрытые для общественного пользования, а также закрытые или открытые для международного воздушного движения.

(2) Аэродромы, в том числе оборудование, расположенные на территории Республики Молдова, открытые для общественного пользования и используемые для коммерческих авиационных перевозок и коммерческой специализированной деятельности, эксплуатируются только если были зарегистрированы и сертифицированы административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, если не установлено иное в законе, и должны соответствовать основным требованиям, изложенным в приложении 6 настоящего Кодекса.

(3) Аэродромы, с которых выполняются международные полеты, независимо от положений, указанных в части (2) настоящей статьи, должны быть сертифицированы в обязательном порядке, в соответствии с основными требованиями, изложенными в приложении 6 настоящего Кодекса.

(4) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации регистрирует все гражданские аэродромы, предусмотренные в части (2) и участки для взлета/посадки лёгких ВС и сверхлёгких летательных аппаратов, расположенные на территории Республики Молдове, и ведет Реестр гражданских аэродромов/аэропортов, вертодромов и участков для взлета/посадки лёгких ВС и сверхлёгких летательных аппаратов. Не подлежат сертификации, но регистрируются участки, используемые в некоммерческих целях, для взлета/посадки лёгких или сверхлёгких воздушных судов, используемых в дневное время по визуальным правилам полета.

(5) В целях защиты аэродромов от мероприятий и событий в их непосредственной близости, которые могут вызвать неприемлемые риски для воздушных судов, использующих данный аэродром, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает технические требования и другие необходимые подчинённые технические документы.

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

(7) Все воздушные суда, которые выполняют международные полеты с/на территорию Республики Молдова, должны выполнить взлет и посадку

в международном аэропорту, где имеются соответствующие службы пограничного, таможенного, санитарного и иного контроля. Воздушные суда могут выполнить взлет и посадку и с других поверхностей, иных чем международный аэропорт, в чрезвычайных ситуациях или если они уполномочены иным образом компетентными органами.

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

(9) Требования и процедура сертификации аэродромов (аэропортов) устанавливаются Правительством в авиационных правилах и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подчинённых технических документах.

Статья 36. Использование инфраструктуры аэропорта

(1) Тарифы на услуги аэропортов утверждаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации, согласно методологии, утвержденной Правительством. Эксплуатанты воздушных судов обязаны платить эксплуатанту аэродрома (аэропорта) сборы за пользование аэродрома (аэропорта). Эксплуатант аэродрома (аэропорта) или его представитель имеет право задержать вылет любого воздушного судна, пока эксплуатант ВС не уплатит аэропортовые сборы и имеющиеся задолженности за оказанные услуги или не предоставит приемлемые для эксплуатанта аэродрома (аэропорта) гарантии их уплаты.

(2) Освобождения от оплаты сборов, указанных в части (1) и метод компенсирования расходов, связанных с предоставлением аэропортовых услуг для полетов ВС, освобождённых от уплаты, устанавливаются Правительством.

(3) В случае если находящийся на территории Республики Молдова аэропорт перегружен или сталкивается с проблемой пропускной способности, центральный отраслевой орган в области гражданской авиации обеспечивает, чтобы распределение слотов (временных интервалов) основывалось на принципах прозрачности, нейтральности и недискриминации. Условия и порядок выделения слотов утверждаются Правительством.

(4) Авиационные агенты Республики Молдова – предприятия по наземному обслуживанию третьих лиц, имеют свободный доступ к рынку данных услуг во всех аэропортах Республики Молдова, открытых для коммерческих перевозок, независимо от объема перевозок.

(5) Эксплуатанты ВС Республики Молдова – пользователи аэропортов Республики Молдова, открытых для коммерческих перевозок, независимо от объема перевозок, имеют право пользоваться собственным наземным обслуживанием.

(6) Права, признанные в частях (4) - (5), относятся к предприятиям по наземному обслуживанию других стран и эксплуатантам воздушных судов других стран, только при соблюдении строгих условий взаимности (в соответствии с международным соглашением, стороной которого является Республика Молдова или в общественных интересах).

(7) Управление централизованными инфраструктурами, используемыми для обеспечения наземного обслуживания, сложность, стоимость и воздействие на окружающую среду которых не позволяет их разделение или дублирование, осуществляется эксплуатантом аэропорта или другим органом, выбранным в соответствии с настоящим Кодексом, на основании прозрачных, объективных и недискриминационных условий. Эксплуатант аэродрома и централизованных инфраструктур обеспечивает доступ предприятий по наземному обслуживанию к этим инфраструктурам или эксплуатантам воздушных судов, которые пользуются собственным наземным обслуживанием, в соответствии с действующим законодательством.

(8) Для аэропорта, который по причинам безопасности полетов, авиационной безопасности или определенных ограничений, связанных с воздушным пространством или пропускной способностью, возникающих, в частности, из-за загруженности и уровня использования пространства, невозможно открытие рынка и/или использование собственного наземного обслуживания в объеме, предусмотренном частями (4) - (5), может быть ограничено количество предприятий по наземному обслуживанию, но не менее двух для каждой категории услуг по наземному обслуживанию пользователей аэропорта.

(9) Если число предприятий по наземному обслуживанию или эксплуатантов воздушных судов, которые пользуются собственным наземным обслуживанием, ограничено в соответствии с частью (8), центральный отраслевой орган в области гражданской авиации, по запросу эксплуатанта аэропорта, может устанавливать следующие ограничения (исключения от положений настоящей статьи):

- 1) ограничить число предприятий для одной или нескольких категорий услуг наземного обслуживания на всей территории аэропорта или его части;
- 2) сохранить для одного предприятия одну или несколько категорий услуг наземного обслуживания;
- 3) сохранить собственное наземное обслуживание для ограниченного количества пользователей аэропорта для категорий услуг наземного обслуживания;
- 4) запретить собственное наземное обслуживание или ограничить эту деятельность для одного пользователя аэропорта для следующих категорий услуг наземного обслуживания:
 - a) обслуживание багажа;
 - b) обслуживание перрона;

- с) обслуживание топливом и маслом;
- д) обработка грузов и почты в плане физической обработки ввозимых, вывозимых или переданных грузов и почты между терминалом аэропорта и воздушным судном.

(10) Все ограничения (исключения), введенные в соответствии с частью (9), устанавливаются на строго определенный срок и должны:

а) указывать категорию или категории услуг наземного обслуживания, для которых устанавливаются запрет и ограничения, связанные с пространством или располагаемыми возможностями, которые обосновывают эти ограничения;

б) сопровождаться планом соответствующих мер для преодоления данных ограничений;

с) не превышать установленный срок и не продлеваться на больший срок, чем это необходимо.

(11) Сертифицированные предприятия, обеспечивающие наземное обслуживание в аэропорту, где их количество ограничено, отбираются на максимальный срок до семи лет:

1) в случае ограничений, связанных с пространством или располагаемыми возможностями, органом управления аэропортом, при условии, что этот орган по совместительству:

- а) не предоставляет аналогичные услуги наземного обслуживания;
- б) не осуществляет прямой или косвенный контроль над любым предприятием, которое предоставляет подобное обслуживание;
- с) не участвует в любых предприятиях такого рода;
- д) предварительно проконсультировался с пользователями аэропорта;

2) во всех остальных случаях, центральный отраслевой орган в области гражданской авиации, при предварительной консультации с пользователями аэропорта и эксплуатантом аэропорта.

(12) В случае, когда число предприятий по наземному обслуживанию или эксплуатантов ВС, использующих собственное наземное обслуживание, ограничено, их отбор осуществляется в соответствии с процедурой, установленной центральным отраслевым органом в области гражданской авиации. Данная процедура должна соответствовать следующим принципам:

- а) определение, после консультаций с пользователями аэропорта, спецификаций и технических характеристик;
- б) критерии отбора, установленные в спецификациях или технических характеристиках, должны быть приемлемыми, объективными, прозрачными и недискриминационными;
- с) возможность включения в спецификации или в технические характеристики обязательств по предоставлению публичных услуг в аэропортах, обслуживающих регионы, которые не представляют коммерческий интерес;

- d) опубликование запроса ofert, в котором может принять участие любое заинтересованное предприятие по наземному обслуживанию.

(13) По крайней мере одно из предприятий по наземному обслуживанию не может контролироваться прямо или косвенно:

- a) органом управления аэропортом;
- b) эксплуатантом ВС, который осуществил перевозку более 25% пассажиров или грузов, зарегистрированных в аэропорту в течение года, предшествующего тому, в котором эти предприятия были отобраны;
- c) органом или органами, осуществляющим(ими) контроль или контролируемые косвенно или на прямую эксплуатантом аэропорта или любым из таких пользователей.

(14) В целях обеспечения конкурентной среды, эксплуатант аэропорта обязан обеспечить недискриминационный принцип отношения с пользователями аэропорта, в соответствии с наилучшей международной практикой и законодательством в сфере конкуренции.

Статья 37. Эксплуатант аэродрома/аэропорта/вертодрома

(1) Аэродромы, указанные в части (2) статьи 35 настоящего Кодекса, управляются эксплуатантами аэродромов/аэропортов/вертодромов, сертифицированными в соответствии с основными требованиями Приложения 6 настоящего Кодекса и авиационными правилами.

(2) Условия и порядок выдачи приостановления и отзыва сертификата эксплуатанта аэродрома/аэропорта/вертодрома утверждаются Правительством в авиационных правилах и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подчинённых технических документах.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации вправе ограничить, приостановить или отозвать сертификат эксплуатанта аэродрома/аэропорта/вертодрома, если выявляется, что он не соответствует основным требованиям, изложенным в части (1).

(4) Эксплуатанты аэродрома/аэропорта/вертодрома должны обеспечить соответствие нанятого персонала требованиям, установленным Правительством и починённые нормативные акты, для их одобрения административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(5) Правительство предоставляет статус международного аэропорта по предложению центрального отраслевого органа в области гражданской авиации.

(6) Эксплуатанты аэродромов/аэропортов/вертодромов осуществляют контроль над деятельностью и мероприятиями, которые могут вызвать неприемлемые риски для безопасности полетов в районе

аэродромов/аэропортов и, в пределах своих компетенций, принимают соответствующие меры по смягчению последствий.

(7) Эксплуатант аэродрома/аэропорта/вертодрома обязан соблюдать требования, предусмотренные применимыми правилами, касающимися безопасной посадки и взлета воздушных судов, авиационной безопасности, наличия служб, необходимых для наземного обслуживания ВС, пожарных, спасательных служб, службы скорой помощи и, при необходимости, таможенной, пограничной, фитосанитарной, санитарно-ветеринарной и других служб контроля.

(8) Эксплуатант аэродрома должен предоставить необходимые помещения и специально оборудованные места, соответствующие средства и организационные меры, необходимые для выполнения компетентными органами контроля при пересечении государственной границы.

Статья 38. Строительство или реконструкция аэродромов/аэропортов и специальных объектов

(1) Строительство или реконструкция аэродромов/аэропортов и специальных объектов осуществляется на основании согласования, выданного административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации посредством единого окна.

(2) Все планы строительства или реконструкции аэродромов/аэропортов рассматриваются и согласовываются административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации с точки зрения обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и безопасности населения, охраны окружающей среды, а также нужд инфраструктуры (дороги и другие наземные пути сообщения, телекоммуникации и т.п.) для обслуживания аэропорта и обеспечения его безопасной и эффективной эксплуатации.

(3) Срок рассмотрения документов для согласования строительства или реконструкции аэродромов/аэропортов не может превышать 90 календарных дней с момента подачи заявителем полного пакета документов.

(4) Согласование по строительству и реконструкции аэродромов теряет свою действительность, если в течение 2-х лет с момента его выдачи заявитель не начал соответствующие работы.

(5) Требования и порядок выдачи согласования о строительстве и реконструкции аэродромов/аэропортов утверждаются Правительством в авиационных правилах и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подчинённых технических документах.

Статья 39. Расположение зданий, сооружений и оборудования в зонах авиационных сервитутов

(1) В зонах авиационных сервитутов, прилегающих к аэродромам и зонах расположения аэронавигационного оборудования запрещается возведение новых зданий, сооружений, объектов, инженерных систем и систем связи или выполнение на них работ без предварительного согласования с административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации посредством единого окна.

(2) Ограничения и специальные параметры, относящиеся к зонам авиационных сервитутов, устанавливаются в соответствии с положениями авиационных правил.

(3) Процедура и порядок выдачи согласования на расположение зданий, сооружений и оборудования устанавливаются Правительством в авиационных правилах и административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в подчинённых технических документах.

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

(5) Поставщики аэронавигационного обслуживания обеспечивают контроль над зданиями, сооружениями и оборудованием на всей территории Республики Молдова, за исключением районов, находящихся под ведомством эксплуатантов аэродромов/аэропортов.

(6) Собственники зданий, сооружений и других объектов, представляющих угрозу для безопасности полетов гражданских воздушных судов, обязаны размещать на указанных объектах, за свой счет, маркировочные знаки и сигнальные устройства в соответствии с авиационными правилами.

ГЛАВА IX

УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Статья 40. Управление воздушным движением и аэронавигационное обслуживание

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

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

(3) Исполнение функций по организации воздушного движения и предоставлению услуг по аэронавигационному обслуживанию должно осуществляться в соответствии с основными требованиями Приложения 5 к настоящему Кодексу.

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

(5) Тарифы на аэронавигационное обслуживание утверждаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации, согласно Методологии, утвержденной Правительством, которая обеспечивает покрытие всех расходов, связанных с предоставлением данных услуг. Все воздушные суда, пролетающие над территорией Республики Молдова, обязаны уплачивать сборы за аэронавигационное обслуживание. Поставщики аэронавигационного обслуживания имеют право задержать вылет любого воздушного судна, пока эксплуатант ВС не оплатит тарифы на аэронавигационные услуги и имеющиеся задолженности за оказанные услуги.

(6) Освобождения от оплаты сборов, указанных в части (5) и метод компенсирования расходов, связанных с предоставлением аэронавигационных услуг для полетов ВС, освобождённых от уплаты, устанавливаются Правительством.

Глава X

УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Статья 41. Государственная программа по безопасности полетов

(1) Государственная программа по безопасности полетов представляет собой систему управления в области регламентирования и управления безопасностью полетов гражданской авиации на государственном уровне. Она устанавливает нормативно-правовую базу, необходимую для разработки и утверждения стратегии и политики в области безопасности, а также для определения, утверждения и контроля приемлемого уровня безопасности на национальном уровне, принимая активную стратегию для постоянного улучшения показателей по безопасности в гражданской авиации.

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

(3) Государственная программа по безопасности полетов включает в себя следующие компоненты:

- a) политику и цели в области безопасности полетов на национальном уровне;
- b) управление факторами риска для безопасности полетов на национальном уровне;
- c) обеспечение безопасности полетов на национальном уровне;
- d) содействие обеспечению безопасности полетов на национальном уровне.

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

(5) В целях информирования общественности об общем уровне безопасности, центральный отраслевой орган в области гражданской авиации ежегодно публикует анализ безопасности полетов. Данный анализ должен быть ясным и исчерпывающим, указывающим на существование определенных повышенных рисков безопасности. Анализ не предусматривает раскрытия источников информации.

Статья 42. Система управления безопасностью

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

(2) Система управления безопасностью включает минимум следующее:

- a) процесс выявления реальных и потенциальных рисков безопасности, а также оценку сопутствующих рисков;
- b) процесс разработки и осуществления корректирующих мер в целях поддержания приемлемого уровня безопасности;
- c) непрерывный процесс надзора и систематической оценки эффективности деятельности по управлению безопасностью полетов;
- d) соответствующий процесс сбора, анализа, защиты и распространения информации, связанной с безопасностью полетов.

(3) Авиационные агенты и назначенные ими ответственные руководители, а также пользователи лёгких и сверхлёгких ВС и летательных аппаратов несут ответственность за обеспечение безопасности полетов и соблюдение нормативных актов, применимых к их обязательствам и требованиям.

Статья 43. Авиационная безопасность

Меры защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства устанавливаются Законом об авиационной безопасности.

Статья 44. Упрощение формальностей в авиации

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

(2) Авиационные агенты и вовлеченные органы публичного управления должны обеспечить условия для применения и обеспечения развития системы по упрощению формальности.

(3) Упрощение формальностей, связанных с воздушным транспортом, не должно осуществляться в ущерб мерам по поддержанию авиационной безопасности, контролю над пересечением государственной границы и недопущению ввоза или вывоза запрещенных товаров.

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

Статья 45. Поиск и спасение гражданских воздушных судов

(1) В национальном воздушном пространстве Республики Молдова поисково-спасательные работы гражданских воздушных судов, терпящих бедствие и выживших в результате авиационного происшествия лиц, осуществляются в порядке, установленном Правительством.

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

(3) Помощь по обеспечению поиска и спасению оказывается всем гражданским воздушным судам и лицам, выжившим в результате авиационного происшествия.

(4) Все государственные органы, задействованные физические и юридические лица обязаны оказывать помощь в случае поисково-спасательных работ, с приоритетной целью сохранения человеческой жизни и предотвращения значительного ущерба, сохранения доказательств, имеющих существенное значение для соответствующего расследования авиационных происшествий.

Статья 46. Общие положения

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации является государственным органом по регламентированию и организации технического расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации, а также по организации обязательной и добровольной системы донесения авиационных событий.

(2) Проведение мер по техническому расследованию инцидентов и авиационных происшествий в гражданской авиации осуществляется в соответствии с Законом о расследовании транспортных происшествий и инцидентов.

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

Статья 47. Ответственность

(1) Нарушение положений настоящего Кодекса и документов относительно его применения влечёт за собой, в зависимости от обстоятельств, гражданскую, дисциплинарную, административную или уголовную ответственность виновных физических или юридических лиц.

(2) Наступление ответственности, указанной в части (1), не освобождает от обязательств устранения выявленных нарушений. Они должны быть устранены в течение одного месяца, если административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации не установил другой срок, с его обязательным уведомлением об их ликвидации.

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

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

(5) Физические и юридические лица, деятельность которых связана с использованием воздушного пространства Республики Молдова, проектированием, производством, ремонтом и эксплуатацией авиационной техники и аэродромов (аэропортов), обслуживанием воздушного движения, обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, осуществлением другой деятельности в области гражданской авиации на территории Республики Молдова, а также их управлением и надзором,

несут ответственность за нарушение положений настоящего закона, согласно действующему законодательству.

Глава XI

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ И ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 48. Международные договоры

Если международный договор, стороной которого является Республика Молдова, устанавливает другие положения чем те, которые содержатся в настоящем Кодексе, применяются положения международного договора.

Статья 49. Вступление в силу

Настоящий Кодекс вступает в силу по истечении 12 месяцев с момента опубликования в Официальном мониторе Республики Молдова.

Статья 50. Обязанности Правительства

До вступления в силу настоящего Кодекса Правительство должно: представить Парламенту предложения по приведению действующего законодательства в соответствие с настоящим законом;

привести свои нормативные акты в соответствие с настоящим законом;

обеспечить изменение или аннулирование центральными отраслевыми органами и ведомствами своих нормативных актов, противоречащих настоящему закону;

разработать и утвердить, в соответствии с настоящим законом, подзаконные нормативные акты.

Статья 51. Нормативные акты, утратившие силу

Со дня вступления в силу настоящего Кодекса, признать утратившим силу Закон о гражданской авиации № 1237-XIII от 9 июля 1997 (повторное опубликование в Официальном Мониторе Республики Молдова, 2010 г., №98-99, статья 292), с последующими изменениями и дополнениями.

Председатель Парламента

Адриан КАНДУ

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

I. Целостность изделия

1. Целостность изделия должна быть обеспечена при всех ожидаемых условиях полета на период эксплуатации воздушного судна. Соблюдение всех требований должно быть продемонстрировано с помощью оценки или анализа, в результате которых, при необходимости, выполняется испытание.

2. **Конструкции и материалы:** целостность конструкции должна быть обеспечена в пределе границы режимов полёта и достаточно за её пределами, в том числе ее двигательной установки, и должна поддерживаться в течение всего срока эксплуатации воздушного судна.

1) Все части воздушного судна, отказ которых может уменьшить целостность конструкции, должны соответствовать следующим условиям, без опасных деформаций и отказов. Они включают все элементы со значительной массой и способы их закрепления.

а) Необходимо учитывать все комбинации нагрузок, происходящих внутри и достаточно за пределами веса, центра тяжести, границы режимов полета и эксплуатационного срока воздушного судна. Это включает нагрузки от порывов, маневров, наддува, подвижных поверхностей, систем управления и силовой установки, как в полете, так и на земле.

б) Необходимо учитывать возможные нагрузки и отказы, вызванные аварийной посадкой или вынужденной посадкой на воде.

с) Динамическое воздействие должно быть предусмотрено реакцией конструкции на эти нагрузки.

2) Воздушное судно должно быть защищено от любой аэроупругой неустойчивости и сильной вибрации.

3) Производственные процессы и материалы, используемые в строительстве воздушных судов, должны приводить к известным и воспроизводимым конструкционным свойствам. Любые изменения характеристик материала, связанные с операционной средой, должны быть учтены.

4) Последствия циклической нагрузки, ухудшения состояния окружающей среды, случайного повреждения или повреждения от дискретного воздействия, не должны уменьшать целостность конструкции ниже допустимого уровня остаточного сопротивления. Вводятся в действие все необходимые инструкции для обеспечения поддержания летной годности в данной области.

3. Силовая установка: целостность силовой установки (а именно двигатель и, при определённых обстоятельствах, воздушный винт) должна быть обеспечена в пределах границы режимов полёта и достаточно за её пределами, и должна поддерживаться в течение всего срока эксплуатации силовой установки.

1) Силовая установка должна производить, в рамках установленных технических возможностей, тягу или мощность, необходимую для всех условий полета, с учетом влияний и условий окружающей среды.

2) Производственный процесс и материалы, используемые для конструкции силовой установки, должны привести к известным и воспроизводимым свойствам конструкции. Любые изменения характеристик материала, связанные с операционной средой, должны быть учтены.

3) Последствия циклической нагрузки, ухудшения состояния окружающей среды, эксплуатации, а также возможные последующие отказы некоторых частей, не должны уменьшать целостность силовой установки ниже допустимого уровня. Вводятся в действие все необходимые инструкции для обеспечения поддержания летной годности в данной области.

4) Вводятся в действие все инструкции, информация и требования, необходимые для безопасного и правильного интерфейса между силовой установкой и воздушным судном.

4. Системы и оборудование

1) Воздушное судно не должно иметь конструктивные качества или детали, которые, как показывает практика, являются опасными.

2) Воздушное судно, в том числе оборудование, системы и устройства, необходимые для сертификации типа или предусмотренные эксплуатационными правилами, должны работать в любых условиях эксплуатации, как это предусмотрено в пределах границы режимов полетов и достаточно за её пределами, с учетом операционной среды системы, оборудования или устройства. Другие системы, оборудование или устройства, которые не предусмотрены сертификацией типа или эксплуатационными правилами, независимо работают они правильно или нет, не должны снижать уровень безопасности и не должны ставить под угрозу надлежащее функционирование любой другой системы, оборудования или устройства. Системы, оборудование и устройства должны функционировать, не требуя исключительных навыков и усилий.

3) Системы, оборудование и устройства ВС, рассматриваемые отдельно или связанные между собой, должны быть спроектированы таким образом, чтобы они не привели к катастрофическому состоянию из-за одного отказа, недоказанного как категорически маловероятного, и должна существовать обратная зависимость между вероятностью отказа и серьезностью его последствия на воздушное судно и пассажиров. Что

касается критерия единичного отказа, упомянутого выше, допускается, что необходимо учитывать размер и всю конфигурацию воздушного судна, и таким образом можно предотвратить применение соответствующего критерия единичного отказа определенных частей и систем на вертолетах и небольших самолетах.

4) Информация, необходимая для безопасного выполнения полетов и информация о небезопасных условиях должна быть предоставлена экипажу или, по мере необходимости, инженерно-техническому персоналу в ясном, последовательном и однозначном виде. Системы, оборудование и система управления, включая сигналы и объявления, должны быть спроектированы и расположены таким образом, чтобы свести к минимуму ошибки, которые могут способствовать появлению риска.

5) Меры предосторожности должны быть приняты на этапе проектирования для того, чтобы свести к минимуму опасность для воздушного судна и его пассажиров, в связи с разумно предвиденной угрозой как внутри, так и снаружи воздушного судна, в том числе защита от риска значительного отказа или повреждения любого устройства воздушного судна.

5. Поддержание летной годности

1) Необходимо установить инструкции для поддержания летной годности в целях обеспечения стандарта летной годности для поддержания сертификации типа в течение всего срока эксплуатации воздушного судна.

2) Должны быть обеспечены средства для инспекции, регулировки, смазки, удаления или замены частей и приборов, в мере, необходимой для поддержания летной годности.

3) Инструкции по поддержанию летной годности должны быть представлены в виде руководства или руководств, при необходимости, в зависимости от объема информации, которую требуется предоставить. Руководства должны содержать инструкции по обслуживанию и ремонту, информацию о технической поддержке, процедурах по устранению неисправностей и инспекции, в доступной форме.

4) Инструкции по поддержанию летной годности должны содержать ограничения летной годности, которые определяют все обязательные сроки замены, интервалы для проведения инспекций и связанные с этим процедуры.

II. Аспекты летной годности, связанные с эксплуатацией изделия

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

1) Необходимо определить типы полетов, для выполнения которых воздушное судно было одобрено, а также ограничения и информацию,

необходимую для обеспечения безопасной эксплуатации, в том числе ограничения окружающей среды и характеристики.

2) Воздушное судно должно быть управляемым и маневренным в условиях безопасности при любых предусмотренных условиях эксплуатации, в том числе после отказа одной или, в определённых случаях, нескольких силовых установок. Следует обратить должное внимание на такие аспекты как сила летчика, среда кабинного экипажа, объем работы пилота и другие аспекты человеческого фактора, а также этапы полета и его продолжительность.

3) Должна быть возможность осуществления плавного перехода от одного этапа полета к другому, не требующая исключительных навыков пилотирования, осторожности, усилий или объема работы в любых возможных условиях эксплуатации.

4) Воздушное судно должно иметь такой уровень стабильности для того, чтобы требования к пилоту не являлись чрезмерными, учитывая этап полета и его продолжительность.

5) Необходимо установить процедуры для нормальных условий эксплуатации в случаях отказа системы и в чрезвычайных ситуациях.

6) Необходимо предусмотреть элементы предупреждения или сдерживающее средство, препятствующие превышению границы режимов полета, в зависимости от типа воздушного судна.

7) В случае возникновения такой ситуации, характеристики воздушного судна и его систем должны обеспечить безопасное возвращение из крайности границы режимов полета.

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

8. Эксплуатация изделий должна быть защищена от рисков, связанных с неблагоприятными внешними и внутренними условиями, включая условия окружающей среды.

1) В частности, любая опасная ситуация не должна возникать в результате воздействия таких явлений как неблагоприятные метеоусловия, удар молнии, столкновение с птицами, высокая частота радиационных полей, озон и т.д., проявление которых обычно может быть предусмотрено во время эксплуатации изделия.

2) Отсеки кабины должны обеспечить пассажирам подходящие условия перевозки и адекватную защиту от всех возможных рисков, возникающих при выполнении полетов или в результате чрезвычайных ситуаций, таких как пожар, дым, токсичные газы и быстрая декомпрессия. Должны быть приняты меры для обеспечения пассажирам всех возможных условий для предотвращения серьезных травм и оперативной эвакуации из воздушного судна, а также их защиты от воздействия разгерметизации в случае аварийной посадки на земле или на воде. По мере необходимости, следует установить указатели и дать четкие однозначные инструкции

пассажирам о соответствующем поведении с точки зрения безопасности, а также о расположении и правильном использовании аварийно-спасательного оборудования. Необходимое аварийно-спасательное оборудование должно быть легко доступным.

3) Отсеки экипажа должны быть расположены таким образом, чтобы упростить выполнение полетов, включая средства, обеспечивающие осознание разных ситуаций, а также управление всеми ситуациями и ожидаемыми чрезвычайными ситуациями. Среда отсеков экипажа не должна ставить под угрозу способность выполнения своих обязанностей и должна быть организована таким образом, чтобы предотвратить помехи во время эксплуатации и неправильное использование команд управления.

III. Организации (в том числе физические лица, задействованные в проектировании, строительстве или техническом обслуживании)

9. Одобрения для организаций выдаются при выполнении следующих условий:

1) организация имеет все необходимые средства для осуществления своей деятельности. Эти средства включают, но не ограничиваются, к следующему: материальная база, персонал, оборудование, средства и материалы, документы, связанные с задачами, ответственностью и процедурами, доступом к соответствующим данным и выполнению регистрации;

2) организация применяет и поддерживает систему управления для обеспечения соответствия этим основным требованиям летной годности и преследует постоянное совершенствование этой системы;

3) организация заключает договоры с другими соответствующими организациями, в случае необходимости, для обеспечения постоянного поддержания основных требований летной годности;

4) организация должна создать систему донесения и/или анализа событий, которая будет использоваться в рамках системы управления, указанной в пункте 9, подп. 2) и соглашений, указанных в пункте 9, подп.3), в целях содействия постоянному повышению уровня безопасности изделий.

10. Условия, указанные в части пункте 9, подп. 3) и 4) не применяются для организаций по подготовке в области технического обслуживания.

Приложение 2
к Авиационному кодексу
Республики Молдова

КАТЕГОРИИ ВС

1. Исторические ВС, которые соответствуют следующим критериям:
 - 1) ВС несложных конструкций:
 - (a) первоначальный проект которых был выполнен до 01.01.1955 года
 - и
 - (b) производство которых было приостановлено до 01.01.1975 года,
 - или
 - 2) воздушные суда, имеющие историческое значение по следующим причинам:
 - (a) принимали участие в особых исторических событиях; или
 - (b) сыграли важную роль в развитии авиации на определенном этапе;
 - или
 - (c) сыграли важную роль в вооруженных силах;
2. ВС, специально разработанные или модифицированные для экспериментальной, научной или исследовательской цели, которые, вероятнее всего, были произведены в очень ограниченном количестве;
3. ВС, построенные по меньшей мере на 51% любителем или некоммерческой ассоциацией любителей, для своих собственных целей и без каких-либо коммерческих целей;
4. ВС, которые были на службе вооруженных сил, за исключением случая, когда принадлежат типу ВС, для которого EASA принял стандарты для их проектирования;
5. Самолеты, вертолеты и мотопарапланы, имеющие не более двух мест и максимальную взлётную массу (МТОМ) не более:
 - 1) 300 кг для одноместного наземного самолета/вертолета; или
 - 2) 450 кг для двухместного наземного самолета/вертолета; или
 - 3) 330 кг для амфибии или гидросамолета/вертолета с одноместным поплавком; или
 - 4) 495 кг для амфибии или гидросамолета/вертолета с двухместным поплавком, при условии, что в процессе работы, как гидросамолет/вертолет с поплавком, так и наземный самолет/вертолет, будут иметь массу меньше обоих пределов, при необходимости;
 - 5) 472,5 кг для наземного двухместного самолета, оснащённого спасательным парашютом, установленным на конструкцию самолета;
 - 6) 315 кг для наземного одноместного самолета, оснащённого спасательным парашютом, установленным на конструкцию самолета;и для самолетов, имеющих скорость сваливания или минимальный устойчивый полет в посадочной конфигурации не более 35 узлов (CAS);
6. Одноместные и двухместные автожиры с максимальной взлетной массой, не превышающей 560 кг;

7. Одноместные планеры с максимальной массой не более 80 кг или двухместные планеры с максимальной массой не более 100 кг, в том числе и те, которые спускаются с пробега;

8. Реплики ВС, которые соответствуют критериям, указанным в пунктах 1 или 4, и структурный дизайн которых похож на оригинальное ВС;

9. Беспилотные летательные аппараты с операционной массой более 150 кг;

10. Любое другое ВС, максимальная пустая масса которого, включая топливо, составляет не более 70 кг.

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

I. Общие положения

1. Полет не может быть выполнен, если члены экипажа и, в зависимости от ситуации, остальной эксплуатационный персонал, связанный с подготовкой и выполнением полета, не знает действующих законов, правил и процедур, которые имеют отношение к их задачам и были установлены для зон, которые будут пересечены, для аэродромов, использование которых предусмотрено и аэронавигационного оборудования.

2. Полет должен выполняться при соблюдении эксплуатационных процедур, установленных Руководством по производству полетов (РПП) или, в случае необходимости, Руководством по лётной эксплуатации (РЛЭ), в целях подготовки и выполнения полета. В целях упрощения процесса, члены экипажа должны иметь карту контрольных проверок, которая может быть использована, по мере необходимости, на всех этапах эксплуатации воздушного судна в нормальной, чрезвычайной и аварийной ситуации. Процедуры должны быть установлены для любой реально предусмотренной чрезвычайной ситуации.

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

4. Изделия или вещества, которые могут представлять значительный риск для здоровья, безопасности, собственности или окружающей среды, такие как опасные грузы, оружие и боеприпасы не могут перевозиться на борту воздушного судна, за исключением случая, если применяются соответствующие инструкции и процедуры для снижения рисков.

5. Все данные, документы, записи и информация, необходимая для учета условий, указанных в части V, пункт 3, должны храниться для каждого полета в отдельности и оставаться доступными в течение минимального периода времени, соответствующему типу эксплуатации.

II. Подготовка к полету

1. Полет может быть начат только при удовлетворении любыми имеющимися способами всех нижеследующих условий:

1) адекватные средства, непосредственно необходимые для полета и для безопасной эксплуатации воздушных судов, в том числе средства связи и навигационного оборудования, доступны для выполнения полета, с

учетом имеющейся документации Службы аэронавигационной информации;

2) экипаж должен быть ознакомлен, а пассажиры должны быть осведомлены о расположении и использовании аварийно-спасательного оборудования. Экипаж и пассажиры должны быть обеспечены достаточной информацией о чрезвычайных ситуациях и использовании кабинного аварийно-спасательного оборудования, с использованием конкретных средств связи.

3) командир воздушного судна должен обеспечить следующее:

(a) воздушное судно соблюдает условия летной годности в соответствии с частью VI настоящего Приложения;

(b) при необходимости, воздушное судно зарегистрировано должным образом, и соответствующие удостоверяющие сертификаты находятся на борту;

(c) приборы и оборудование, указанные в части V настоящего Приложения, необходимые для выполнения полета, установлены на ВС и эксплуатируются, за исключением случая, если в перечне минимального оборудования (MEL) или эквивалентном документе предусмотрено освобождение от этого требования;

(d) масса воздушного судна и расположение его центра тяжести полета разрешают выполнение полета в пределах, установленных в документации летной годности;

(e) весь багаж, перевозимый в кабине и ручная кладь, а также груз, загружен и закреплен надлежащим образом;

(f) эксплуатационные ограничения, указанные в части IV настоящего приложения, не должны быть превышены в любой момент полета.

2. Членам экипажа должна быть предоставлена информация о метеоусловиях на аэродромах вылета, назначения и, при необходимости, на запасных аэродромах, а также об условиях по маршруту. Особое внимание нужно обратить на потенциально опасные атмосферные условия.

3. В случае полета, выполненного в установленных или предусмотренных условиях обледенения, воздушное судно должно быть сертифицировано, оснащено и/или обработано для безопасной эксплуатации в таких условиях.

4. Для полетов, выполняемых по правилам визуальных полетов, метеорологические условия по маршруту должны обеспечить соблюдение данных правил полетов. В случае полета, выполняемого по правилам полетов по приборам, должен быть выбран аэродром назначения и, при необходимости, запасной(ые) аэродром(ы), где воздушное судно может приземлиться, с учетом, в частности, прогнозов погоды, наличия аэронавигационного оборудования, наличия наземных средств и процедур по выполнению полетов по приборам, утвержденных государством, на территории которого находится аэропорт назначения и/или запасной аэропорт.

5. Количество топлива и масла на борту должно быть достаточным для безопасного выполнения полета, с учетом метеоусловий, любого элемента, который может повлиять на работу систем воздушного судна и любые задержки, предполагаемые во время полета. Также предусматривается запас топлива на случай непредвиденных обстоятельств. По мере необходимости, должны быть установлены процедуры по управлению топливом во время полета.

III. Летная эксплуатация

1. В отношении летной эксплуатации должны быть выполнены следующие условия:

1) В зависимости от типа воздушного судна, во время взлета и посадки, а также, если командир считает, что это необходимо для безопасности, каждый член экипажа должен находиться на своем посту и использовать предусмотренные системы по обеспечению безопасности, с учетом типа воздушного судна.

2) В зависимости от типа воздушного судна, все члены экипажа, находящиеся на дежурстве в летной кабине, должны находиться и оставаться на своем посту, пристегнутыми ремнем безопасности, за исключением удовлетворения физиологических нужд или решения оперативных вопросов.

3) В зависимости от типа воздушного судна и типа эксплуатации, перед взлетом и посадкой, во время руления на взлетно-посадочной полосе и в любое время, когда это считается необходимым по причинам безопасности, командир должен быть уверен в том, что каждый пассажир сидит на своём месте, и соответственно пристегнут ремнем безопасности.

4) Полеты должны быть выполнены таким образом, чтобы поддержать необходимое расстояние от других воздушных судов и обеспечить предотвращение препятствий на всех этапах полета. Расстояние между воздушными судами должно быть по крайней мере равно расстоянию, требуемому действующими правилами полета.

5) Запрещается продолжение полета в случае, если установленные условия не соответствуют по крайней мере условиям части II настоящего приложения. Кроме того, в случае выполнения полета по правилам полетов по приборам, запрещается дальнейший подход на аэродром при определенной указанной высоте или после достижения определенного положения, если они не отвечают предусмотренным критериям видимости.

6) В случае аварийной ситуации, командир воздушного судна должен обеспечить, чтобы все пассажиры были проинформированы об аварийной процедуре, соответствующей данным обстоятельствам.

7) Командир воздушного судна должен принять все необходимые меры для уменьшения последствий агрессивного поведения пассажиров, которые могут повлиять на полет.

8) Запрещается руление воздушных судов на площади маневрирования аэродрома или запуск ротора, если лицо, находящееся на управлении, не имеет необходимую квалификацию.

9) Необходимо использовать действующие процедуры для управления топливом во время полета, если это необходимо.

IV. Летно-технические характеристики и эксплуатационные ограничения

1. Воздушное судно должно эксплуатироваться согласно документации летной годности и всем связанным с этим операционным процедурам и ограничениям, так как установлено в утвержденном РПП или эквивалентной документации. РПП или эквивалентная документация должна быть предоставлена экипажу и быть актуализирована для каждого воздушного судна.

2. Воздушное судно должно эксплуатироваться в соответствии с действующей документацией по охране окружающей среды.

3. Запрещается начинать или продолжать полет, если расчетные характеристики воздушного судна, с учетом всех факторов, которые значительно влияют на его уровень эффективности, не позволяют выполнять все этапы полета в пределах расстояния/зон полетов и расстояния преодоления препятствий, установленных для предусмотренной операционной массы. Показателями эффективности, которые существенно влияют на взлет, полет по маршруту и заход на посадку/посадки являются, в частности:

- 1) операционные процедуры;
- 2) барометрическая высота аэродрома;
- 3) температура;
- 4) ветер;
- 5) размер, наклон и состояние зоны взлета/посадки; и
- 6) состояние фюзеляжа, силовой установки и систем, с учетом возможных повреждений.

4. Такие факторы должны быть учтены непосредственно, в качестве эксплуатационных параметров, или косвенно, в качестве отклонения или запаса, которые могут быть предусмотрены при проектировании данных расчетных характеристик, в зависимости от типа операции.

V. Инструменты, данные и оборудование

1. Воздушное судно должно быть оснащено аэронавигационным оборудованием связи и другим оборудованием, необходимым для планируемого полета, с учетом действующих правил воздушного движения и правил полета на всех этапах полета.

2. Если необходимо, воздушное судно должно быть оснащено всем оборудованием для обеспечения безопасности, медицинским оборудованием, оборудованием для эвакуации и аварийно-спасательным

оборудованием, учитывая риски, связанные с зонами эксплуатации, маршрутами полета, высотой и продолжительностью полета.

3. Все данные, необходимые для выполнения экипажем полета, должны быть актуализированы и доступны на борту воздушного судна, с учетом действующих правил воздушного движения, правил полетов, высоты полета и зон эксплуатации.

VI. Поддержание летной годности

1. Воздушное судно может эксплуатироваться только если:

- 1) находится в состоянии летной годности;
- 2) эксплуатационное и аварийно-спасательное оборудование, необходимое для планируемого полета, находится в рабочем состоянии;
- 3) документ, подтверждающий летную годность, является действующим; и
- 4) техническое обслуживание воздушного судна осуществляется в соответствии с программой летной годности.

2. Перед началом каждого полета или серии последующих полетов, воздушное судно должно быть осмотрено посредством предполетной проверки, для определения его пригодности для запланированного полета.

3. Программа технического обслуживания должна включать, в частности, задачи и интервалы технического обслуживания и, особенно, обязательные интервалы, заявленные в инструкциях о поддержании летной годности.

4. Воздушное судно может эксплуатироваться только в случае, если поддержание его летной годности и восстановление для эксплуатации осуществляется квалифицированными в этой области лицами или организациями. Подписанный документ о допуске к эксплуатации должен содержать, в частности, основные сведения о выполненном техническом обслуживании.

5. Все записи, доказывающие летную годность воздушного судна, должны храниться до тех пор, пока содержащаяся в них информация не будет заменена новой эквивалентной информацией в объеме и в деталях, но не более 24 месяцев в случае документов по детальному техническому обслуживанию. В случае арендуемых воздушных судов, все записи, демонстрирующие летную годность воздушных судов, должны храниться по крайней мере на срок аренды.

6. Все модификации и ремонты должны соответствовать основным требованиям летной годности. Обоснованные данные, свидетельствующие о соответствии требованиям летной годности, должны быть сохранены.

VII. Члены экипажа

1. Количество и состав экипажа должен быть определен с учетом:

1) ограничений по сертификации воздушного судна, в том числе, при необходимости, соответствующей демонстрации аварийной эвакуации;

2) конфигурации воздушного судна; и

3) типа и продолжительности операций.

2. Члены кабинного экипажа должны:

1) быть подготовленными и периодически проходить проверку для достижения и поддержания надлежащего уровня компетентности в выполнении возложенных на них обязанностей по обеспечению безопасности; и

2) периодически проходить проверку на предмет годности по состоянию здоровья для выполнения обязанностей по обеспечению безопасности. Соответствие должно быть продемонстрировано посредством надлежащего освидетельствования, с учетом передовой практики авиационной медицины.

3. Командир воздушного судна должен располагать полномочиями отдавать все приказы и принимать все необходимые меры для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна, а также лиц и/или имущества на борту.

4. В случае чрезвычайной ситуации, которая ставит под угрозу эксплуатацию или безопасность воздушного судна и/или лиц на борту, командир воздушного судна принимает все необходимые меры по обеспечению безопасности. Когда эти меры связаны с нарушением местных правил или процедур, командир воздушного судна несет ответственность за незамедлительное уведомление соответствующих местных органов власти.

5. Запрещается симуляция нештатных аварийных ситуаций, если воздушное судно осуществляет перевозку пассажиров или грузов.

6. Ни один член экипажа не может допускать нанесение ущерба его способности выполнять задачи и принимать решения, если безопасность полетов может быть под угрозой из-за последствий усталости, учитывая, в частности, накопленную усталость, лишение сна, количество пролетаемых участков, ночные смены или изменение часового пояса. Периоды отдыха должны предоставлять достаточно времени для восстановления членов экипажа от последствий предыдущих смен и они должны быть в форме к началу следующего полётного рабочего времени.

7. Члены экипажа не должны выполнять свои обязанности на борту воздушного судна, если находятся под воздействием психотропных веществ или алкоголя, или если не в состоянии их выполнять из-за травм, усталости, действия лекарств, болезни или по другими подобным причинам.

VIII. Дополнительные требования к коммерческой эксплуатации и эксплуатации комплексных многодвигательных воздушных судов

1. Эксплуатация в коммерческих целях и эксплуатация комплексных многодвигательных воздушных судов может осуществляться только при соблюдении следующих условий:

1) эксплуатант должен обладать, прямо или косвенно, посредством договоров, средствами, необходимыми для масштаба и цели его деятельности. Эти средства включают, но не ограничиваются следующим: воздушные суда, сооружения, организационную структуру, персонал, оборудование, документацию, связанную с задачами, обязанностями и процедурами, доступом к соответствующим данным и ведение записей;

2) эксплуатант должен использовать только квалифицированный и надлежащим образом подготовленный персонал, применять и поддерживать программы подготовки и проверки членов экипажа и других привлеченных сотрудников;

3) эксплуатант должен установить минимальный перечень оборудования (MEL) или эквивалентный документ, с учетом следующего:

(а) документ должен предусматривать эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях, при которых инструменты, оборудование или функции не работают в начале полета;

(б) документ должен быть подготовлен для каждого воздушного судна в отдельности, с учетом операционных условий и условий технического обслуживания эксплуатанта, и

(с) MEL должен быть основан на перечне минимального основного оборудования (MMEL), где это возможно, и не должен быть менее чем MMEL;

4) эксплуатант должен разработать и поддерживать систему управления для обеспечения соблюдения этих основных требований к эксплуатации и проводить постоянное совершенствование этой системы; и

5) эксплуатант должен разработать и поддерживать программу безопасности и предотвращения авиационных происшествий, включающую программу донесения событий, и которая должна использоваться системой управления для содействия постоянному улучшению уровня эксплуатационной безопасности.

2. Эксплуатация в коммерческих целях и эксплуатация комплексных многодвигательных воздушных судов должна осуществляться только в соответствии с РЛЭ эксплуатанта. Такое руководство должно содержать все инструкции, информацию и процедуры, необходимые для всех эксплуатируемых воздушных судов и для выполнения своих обязанностей эксплуатационным персоналом. В нем должны быть указаны ограничения, связанные со временем полета, полетным рабочим временем и временем отдыха членов экипажа. РЛЭ и его изменения должны соответствовать утвержденному РПП и должно быть изменено по мере необходимости.

3. Эксплуатант должен установить надлежащие процедуры для минимизации последствий агрессивного поведения пассажира, которое может повлиять на безопасную эксплуатацию воздушных судов.

4. Эксплуатант должен разработать и поддерживать программы безопасности, адаптированные к воздушным судам и типу операций, включая, в частности:

- 1) безопасность кабины летного экипажа;
- 2) перечень проверки для процедуры исследования воздушного судна;
- 3) программы подготовки;
- 4) защиту электронных и компьютерных систем для предотвращения вмешательства и преднамеренного повреждения системы; и
- 5) донесение об актах незаконного вмешательства.

В случае если меры безопасности могут негативно повлиять на безопасность полетов, должны быть оценены риски и найдены соответствующие процедуры для уменьшения риска с точки зрения безопасности, в этом смысле может быть необходимо использование специализированного оборудования.

5. Эксплуатант должен назначить командира воздушного судна из членов экипажа.

6. Предотвращение усталости должно осуществляться посредством планирования. Для каждого полета или серии полетов такое планирование должно включать адаптированное время полета, полетное рабочее время, время работы и время отдыха. Ограничения, установленные в рамках планирования, должны учитывать все соответствующие факторы, способствующие усталости, в частности, такие как количество пролетаемых участков, изменение часового пояса, лишение сна, нарушение циркадного цикла, ночные часы, положение, периоды совмещенной работы в течение определенного периода времени, распределение обязанностей между членами экипажа и обеспечение многочисленного экипажа.

7. Обязанности, указанные в части VI, пунктах 1, 4 и 5 настоящего Приложения, должны контролироваться организацией, ответственной за поддержание летной годности и соответствовать, кроме требований Приложения 1 пункта 9, следующим условиям:

- 1) организация должна быть сертифицирована для поддержания изделий, деталей и оборудования, за которые несёт ответственность или иметь договор с организацией, квалифицированной для их поддержания; и
- 2) организация должна разработать руководство организации, предназначенное для использования и инструктирования задействованного персонала, описание всех процедур по поддержанию летной годности организации, включая, если применимо, описание административных процедур, установленных между организацией и одобренной организацией по техническому обслуживанию.

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ ПИЛОТОВ

I. Подготовка

1. Общие положения

1) Лицо, проходящее обучение на курсе пилотов воздушных судов, имеет достаточный уровень образования, физического и умственного состояния здоровья для приобретения, сохранения и демонстрации необходимых теоретических знаний и практических навыков.

2. Теоретические знания

1) Пилот приобретает и поддерживает уровень знаний, соответствующий функциям, выполняемым на борту воздушного судна и пропорциональный рискам, ассоциированным с типом деятельности. Знания включают по крайней мере следующие аспекты:

- (a) воздушное право;
- (b) общие знания по воздушным судам;
- (c) технические вопросы, касающиеся категории, к которой принадлежит воздушное судно;
- (d) летные характеристики и планирование;
- (e) возможности и ограничения человека;
- (f) метеорология;
- (g) навигация;
- (h) эксплуатационные процедуры, включая управление ресурсами;
- (i) принципы полета;
- (j) радиотелефония; и
- (k) навыки, иные чем технические, включая распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок.

3. Демонстрация и поддержание уровня теоретических знаний

1) Получение и поддержание уровня теоретических знаний демонстрируется путем постоянной оценки в течение курса обучения и, где применимо, путем сдачи экзаменов.

2) Необходимо поддерживать адекватный уровень теоретических знаний. Соблюдение данного требования демонстрируется путем периодической оценки, сдачи экзаменов, тестов и проверок. Частота сдачи экзаменов, тестов и проверок пропорциональна уровню рисков, ассоциированных с типом деятельности.

4. Практические навыки

1) Пилот приобретает и поддерживает уровень практических навыков, соответствующий функциям, выполняемым на борту воздушного судна. Практические навыки пропорциональны рискам, ассоциированным с

типом деятельности, и включают, имея в виду функции, выполняемые на борту воздушного судна, следующие аспекты:

(a) предполетные действия и действия во время полета, включая лётно-технические характеристики воздушного судна, определение массы и центровки, инспекция и обслуживание воздушного судна, расчет количества топлива, оценка метеорологических условий, планирование маршрута, ограничения воздушного пространства и располагаемой взлетно-посадочной полосы.

(b) аэродромное движение и полеты по схемам организации воздушного движения;

(c) методы и меры предотвращения столкновений;

(d) управление воздушным судном с помощью внешних визуальных ориентиров;

(e) маневрирование в полете, в том числе в критических ситуациях, ассоциированных с „потерей контроля”, насколько это достижимо технически;

(f) взлеты и посадки в нормальных условиях и с боковым ветром;

(g) полет только по приборам в соответствии с типом деятельности;

(h) эксплуатационные процедуры, включая взаимодействие в экипаже и управление ресурсами, независимо от того состоит экипаж из одного или более членов;

(i) навигация и применение правил полета и соответствующих процедур, использование при необходимости визуальных ориентиров или вспомогательных навигационных средств;

(j) нестандартные и аварийные процедуры, включая симуляция отказов оборудования воздушного судна;

(k) соблюдение процедур службы управления воздушным движением и правил радиосвязи;

(l) специфические аспекты, касающиеся типа или класса воздушного судна;

(m) дополнительная практическая подготовка, которая может понадобиться для снижения рисков, ассоциированных с определенным видом деятельности; и

(n) навыки, иные чем технические, включая распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок с помощью адекватной методологии оценки в комбинации с оценкой технических умений.

5. Демонстрация и поддержание практических навыков

1) Пилот демонстрирует способность выполнять необходимые процедуры и маневры на уровне компетентности адекватном функциям, исполняемым на борту воздушного судна, путем:

(a) управления воздушным судном в пределах его эксплуатационных ограничений;

(b) плавного и точного выполнения всех маневров;

(с) демонстрации принятия правильных решений и летного мастерства;

(d) применения авиационных знаний;

(е) постоянного управления воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение процедур и маневров в полете; и

(f) демонстрации нетехнических навыков, включая распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок, с помощью адекватной методологии оценки в комбинации с оценкой технических умений.

2) Практические навыки необходимо поддерживать на адекватном уровне. Соблюдение данного требования демонстрируется путем периодической оценки, сдачи экзаменов, тестов и проверок. Частота сдачи экзаменов, тестов и проверок пропорциональна уровню рисков, ассоциированных с типом деятельности.

6. Владение языками

1) Пилот демонстрирует способность владения языком на уровне адекватном функциям, выполняемым на борту воздушного судна. Эта способность демонстрируется путем:

(a) способности понимать документацию, содержащую метеорологическую информацию;

(b) использования маршрутных карт, схем вылета и захода на посадку и документов, содержащих аэронавигационную информацию; и

(с) общения с другими членами экипажа и аэронавигационными службами при подготовке к полету и на всех этапах полета.

7. Летные тренажеры, используемые для подготовки

Для подготовки или для демонстрации того, что практические навыки приобретены и поддерживаются, разрешается использование летных тренажеров (FSTD). Тренажер должен быть сертифицирован для определённого уровня в тех областях, которые имеют отношение к завершению соответствующей задачи. В частности, воспроизведение конфигурации, пилотажные качества, летно-технические характеристики и поведение системы должны быть воспроизведены таким образом, чтобы с точностью представлять воздушное судно.

8. Курс подготовки

1) Обучение проводится на курсе подготовки.

2) Курс подготовки соответствует следующим условиям:

(a) для каждого курса подготовки разрабатывается программа; и

(b) курс подготовки содержит теоретическую и летную подготовку (включая подготовку на тренажере), если применимо.

9. Инструкторы

1) Теоретическая подготовка

Теоретическая подготовка выполняется соответствующими квалифицированными инструкторами.

Они должны:

(а) иметь соответствующие знания в области, в которой осуществляется подготовка; и

(б) обладать способностями использования соответствующих методик обучения.

2) Подготовка к полету и симуляция полёта

Лётная подготовка и подготовка на тренажере должны быть выполнены соответствующими квалифицированными инструкторами, имеющими следующие квалификации:

(а) отвечают требованиям относительно теоретических знаний и опыта, необходимого для вида предоставляемого инструктажа;

(б) способны использовать соответствующие методики обучения;

(с) практиковали методики обучения относительно маневров и процедур полета, которые будут проводиться в рамках лётной подготовки;

(d) продемонстрировали способность осуществлять подготовку в тех областях, которые относятся к лётной подготовке, в том числе предполетная, послеполётная и на земле; и

(е) регулярно принимают участие в курсах повышения квалификации, чтобы обеспечить обновление стандартов лётной подготовки.

Также инструкторы лётной подготовки должны иметь полномочия действовать в качестве командира на воздушном судне, на котором осуществляется лётная подготовка, за исключением лётной подготовки на новых типах ВС.

10. Экзаменаторы

1) Лица, ответственные за оценку навыков пилотов должны:

(а) отвечать требованиям инструкторов лётной подготовки и инструкторов, проводящих подготовку на тренажере;

(б) быть способны оценить достижения пилота и выполнять проверки в полете и летные испытания.

II. Требования к опыту

Любое лицо, действующее в качестве члена летного экипажа, инструктора лётной подготовки или экзаменатора, должно приобретать и поддерживать достаточный опыт для выполнения своих обязанностей, за исключением случая, когда правила применения предусматривают необходимость демонстрации компетентности, в соответствии с пунктом 5 настоящего Приложения.

III. Организация по обучению

1. Требования к организациям по обучению

1) Организация по обучению пилотов должна отвечать следующим требованиям:

1) располагает всеми необходимыми средствами относительно ответственности ассоциированной с их деятельностью. К ним относятся, но

не ограничивается только ими, следующие: материально-техническая база, персонал, оборудование, приборы и материалы, документация относительно задач, ответственности и процедур, доступ к соответствующим данным и введение записей;

2) внедряет и поддерживает систему безопасности и стандартов подготовки и соблюдает постоянное усовершенствование данной системы; и

3) заключает договоры с другими вовлеченными организациями, если применимо, для обеспечения непрерывного соблюдения требований упомянутых выше.

IV. Годность по состоянию здоровья

1. Медицинские критерии

1) Все пилоты должны периодически демонстрировать свою медицинскую пригодность выполнять свои функции удовлетворительно, принимая во внимание вид осуществляемой деятельности. Соответствие должно быть доказано пройденным контролем, основанными на передовом опыте в области авиационной медицины, учитывая вид деятельности и возможную психическую и физическую усталость из-за возраста.

Медицинская пригодность, включающая физическую и психическую пригодность, подразумевает, что пилот не страдает от какой-либо болезни или ограничения, которые помешали бы ему:

(a) выполнить необходимые задачи для эксплуатации ВС; или

(b) выполнить в любой момент возложенные на него обязанности;

или

(c) правильно воспринимать окружающую среду.

2) Если медицинская пригодность не может быть продемонстрирована в полной мере, могут быть применены меры по предотвращению риска, которые обеспечат равноценный уровень безопасности полета.

2. Медицинские эксперты

1) Медицинский эксперт должен:

(a) обладать квалификацией и иметь разрешение на осуществление деятельности в области авиационной медицины;

(b) пройти обучение в области авиационной медицины и регулярно принимать участие в курсах повышения квалификации для поддержания стандартов обучения;

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

3. Авиационные медицинские центры

1) Авиационные медицинские центры должны соответствовать следующим условиям:

(a) располагать всеми необходимыми средствами в отношении ответственности ассоциированной с их деятельностью. К ним относятся, но

не ограничиваются только ими, следующие: материально-техническая база, персонал, оборудование, приборы и материалы, документация в отношении задач, ответственности и процедур, доступ к соответствующим данным и ведение записей;

(b) внедряет и поддерживает систему безопасности и стандартов подготовки и соблюдает постоянное усовершенствование данной системы;
и

(c) заключает договоры с другими привлеченными организациями, если применимо, для обеспечения непрерывного соблюдения требований упомянутых выше.

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К УПРАВЛЕНИЮ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ / АЭРОНАВИГАЦИОННОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И К ДИСПЕТЧЕРАМ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

I. Использование воздушного пространства

1. Все воздушные суда, указанные в пункте а) части (4) статьи 1, на всех этапах полета, или находящиеся на площади маневрирования аэродрома, эксплуатируются согласно общим правилам эксплуатации и любым действующим процедурам, предусмотренным для использования данного воздушного пространства.

2. Все воздушные суда, за исключением тех, которые эксплуатируются в целях, указанных в пункте а) части (4) статьи 1, оснащены необходимыми составными частями и эксплуатируются должным образом. Составные части, используемые в системе ОрВД/АНО, также должны соблюдать требования пункта 3.

II. Службы

3. Аэронавигационная информация и авиационные данные, предоставленные для пользователей воздушного пространства в целях осуществления авиационной навигации:

1) Данные, используемые в качестве источника для аэронавигационной информации, являются достаточно качественными, полными, актуальными и своевременно предоставлены.

2) Аэронавигационная информация является точной, полной, актуальной, однозначной и представляет соответствующий уровень целостности в подходящем для пользователей формате.

3) Распространение данной аэронавигационной информации среди пользователей воздушного пространства осуществляется своевременно и используются достаточно надежные и оперативные средства связи, защищенные от помех и повреждений.

4. Метеорологическая информация

1) Данные, используемые в качестве источника для авиационной метеорологической информации, являются достаточно качественными, полными и актуальными.

2) По мере возможности, авиационная метеорологическая информация является точной, полной, актуальной и представляет адекватный и однозначный уровень целостности для удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства.

3) Распространение данной аэронавигационной информации среди пользователей воздушного пространства осуществляется своевременно и

используются достаточно надежные и оперативные средства связи, защищенные от помех и повреждений.

5. Обслуживание воздушного движения

1) Данные, используемые в качестве источника обслуживания воздушного движения, являются правильными, полными и актуальными.

2) Обслуживание воздушного движения является точным, полным, актуальным, однозначным для удовлетворения потребностей пользователей.

3) Автоматизированные средства, предоставляющие информацию и консультации пользователям, правильно спроектированы, изготовлены и поддерживаются для достижения поставленных целей.

4) Диспетчерский контроль воздушного движения и процессы, связанные с ним, обеспечивают достаточное расстояние между воздушными судами и, при необходимости, обеспечивает защиту от препятствий и других опасностей в воздухе, обеспечивая оперативное и своевременное согласование со всеми заинтересованными пользователями и прилегающими объемами воздушного пространства.

5) Связь между органами ОВД и воздушными судами, и соответствующими органами воздушного движения должна быть своевременной и должна быть четкой, правильной и однозначной, защищенной от помех, понятной и, по мере необходимости, признанной всеми участниками.

6) Должны быть установлены методы выявления возможных чрезвычайных ситуаций и, при необходимости, инициироваться эффективное поисково-спасательное действие. Такие методы включают по крайней мере подходящие механизмы аварийного предупреждения, меры и процедуры координирования, средства и персонал для эффективного покрытия зоны ответственности.

6. Служба связи

Служба связи достигает и поддерживает удовлетворительный уровень эффективности с точки зрения доступности, целостности, непрерывности и своевременности. Она оперативна и защищена от повреждений.

7. Служба навигации

Служба навигации достигает и поддерживает удовлетворительный уровень качества с точки зрения направления, положения и, в случае необходимости, информации о времени. Рабочие характеристики включают точность, целостность, доступность и непрерывность обслуживания.

8. Служба наблюдения

Служба наблюдения определяет соответствующее положение воздушного судна в воздухе и других воздушных судов и транспортных средств на поверхности аэродрома на достаточном уровне характеристик с

точки зрения точности, целостности, непрерывности и вероятности обнаружения.

9. Организация потока воздушного движения

Тактическая организация потоков воздушного движения использует и обеспечивает достаточную и актуальную информацию относительно объема и характера планируемого предоставления услуг, влияющих на воздушное движение, и координирует перенаправление маршрута или задержку потоков движения в целях снижения риска нагрузки в воздухе или на аэродроме.

10. Управление воздушным пространством

Выявление специфических объемов воздушного пространства контролируется, координируется и своевременно обнаруживается для снижения риска потери эшелонирования между воздушными судами при любых обстоятельствах.

1) Проектирование воздушного пространства

Структуры воздушного пространства и процедуры полетов разработаны надлежащим образом, изучены и признаны, прежде чем они могут быть введены и использованы воздушными судами.

III. Системы и составные части

11. Общие положения

Системы и составные части ОрВД/АНО, которые предоставляют соответствующую информацию на борт воздушного судна или с воздушного судна на землю, правильно спроектированы, изготовлены, установлены, обслуживаются и эксплуатируются для обеспечения их пригодности в предусмотренных целях.

12. Целостность, работоспособность и надежность систем и составных частей

Работоспособность систем и составных частей, относящихся к целостности и безопасности на борту воздушного судна, на земле или в воздушном пространстве должны соответствовать предназначенному использованию. Они достигают требуемого уровня эксплуатационных характеристик при всех ожидаемых условиях эксплуатации и для всего срока эксплуатации.

13. Проектирование систем и составных частей

1) Системы и составные части спроектированы таким образом, чтобы соответствовать требованиям безопасности.

2) Системы и составные части, рассматриваемые в совокупности, отдельно и в сочетании друг с другом, спроектированы таким образом, чтобы существовала обратная связь между вероятностью возникновения повреждения и серьезностью его воздействия на безопасность услуг.

3) Системы и составные части, рассматриваемые отдельно и в сочетании друг с другом, спроектированы с учетом ограничений человеческих способностей и возможностей.

4) Системы и составные части спроектированы таким образом, чтобы они были защищены от непреднамеренного вредного взаимодействия с внешними элементами.

5) Информация, необходимая для изготовления, монтажа, эксплуатации и технического обслуживания систем и составных частей, а также информация о небезопасных условиях, предоставляется персоналу в ясной, последовательной и однозначной форме.

14. Постоянный уровень обслуживания

Во время эксплуатации и любых модификаций обслуживания поддерживается уровень безопасности систем и составных частей.

IV. Квалификация диспетчера воздушного движения

15. Общие положения

Лицо, проходящее обучение на курсе для получения свидетельства диспетчера воздушного движения или свидетельства диспетчера-стажера воздушного движения имеет достаточный уровень образования, физического и умственного состояния здоровья для приобретения, сохранения и демонстрации необходимых теоретических знаний и практических навыков.

16. Теоретические знания

1) Диспетчер воздушного движения приобретает и поддерживает уровень знаний адекватный выполняемым функциям и пропорциональный рискам, ассоциированным с типом обслуживания.

2) Получение и поддержание уровня теоретических знаний демонстрируется путем постоянной оценки в течение курса обучения и путем сдачи экзаменов.

3) Поддерживается адекватный уровень теоретических знаний. Соблюдение данного требования демонстрируется путем периодической оценки или сдачи экзаменов. Частота сдачи экзаменов пропорциональна уровню рисков, ассоциированных с видом деятельности.

17. Практические навыки

1) Диспетчер воздушного движения приобретает и поддерживает уровень практических навыков, соответствующий выполняемым функциям. Практические навыки пропорциональны рискам, ассоциированным с данным видом обслуживания, и охватывают по крайней мере следующие элементы:

- a) эксплуатационные процедуры;
- b) аспекты, связанные с определенными задачами;
- c) нестандартные и аварийные ситуации; и
- d) человеческий фактор.

2) Диспетчер воздушного движения демонстрирует способность выполнять процедуры и задачи на уровне компетентности, адекватном выполняемым функциям.

3) Поддерживается адекватный уровень практических навыков. Соблюдение данного требования демонстрируется путем периодической оценки или сдачи экзаменов. Частота сдачи экзаменов пропорциональна уровню сложности и уровню рисков, ассоциированных с видом деятельности и выполняемыми задачами.

18. Владение языками

1) Диспетчер воздушного движения демонстрирует способность понимать и говорить на английском языке для эффективного общения, как в ситуациях, когда собеседник отсутствует (телефон/радиосвязь), так и в непосредственном контакте с собеседником на определённые или связанные с работой темы, в том числе при аварийных ситуациях.

2) Когда необходимо для предоставления услуг по обслуживанию воздушного движения в определенном воздушном пространстве, диспетчер воздушного движения демонстрирует способность понимать и говорить на государственном языке на уровне, указанном выше.

19. Синтетические средства подготовки (STD)

Синтетические средства подготовки, используемые для практического обучения с целью понимания различных ситуаций и человеческого фактора или для демонстрации того, что практические навыки приобретены и сохраняются, поддерживаются на уровне, позволяющем обеспечить соответствующей симуляции рабочей среды и оперативной ситуации, в зависимости от предоставленного обучения.

20. Курсы подготовки

1) Обучение проводится на курсе подготовки, который может охватывать теоретическую и практическую подготовку, включая обучение на синтетических средствах подготовки (STD), если применимо.

2) Для каждого типа обучения определяется и утверждается курс подготовки.

21. Инструкторы

1) Теоретическая подготовка осуществляется соответствующими квалифицированными инструкторами. Они должны:

(а) владеть соответствующими знаниями в области предоставляемой подготовки; и

(б) уметь использовать соответствующие методики обучения.

2) Практическая подготовка осуществляется соответствующими квалифицированными инструкторами, имеющими следующие квалификации:

а) соответствовать требованиям относительно теоретических знаний и опыту, необходимому для типа предоставляемого обучения;

б) демонстрируют свою способность преподавать и использовать соответствующие методики обучения;

с) практиковали методики обучения, касающиеся тех процедур, которые будут преподаваться в рамках курса;

д) регулярно посещать курсы повышения квалификации для поддержания навыков, приобретенных в периоде обучения.

3) Инструкторы в области практической подготовки также могут быть назначены или были назначены выполнять обязанности диспетчера воздушного движения.

22. Лица, ответственные за оценку квалификации

1) Лица, ответственные за оценку квалификации диспетчеров воздушного движения должны:

а) продемонстрировать свою способность оценить навыки диспетчеров воздушного движения и выполнять проверки и испытания; и

б) регулярно посещать курсы повышения квалификации для поддержания стандартов оценки.

2) Лица, ответственные за оценку практических навыков диспетчеров УВД также могут быть назначены или были назначены выполнять обязанности диспетчера воздушного движения в областях, в которых осуществляется оценка.

23. Требования к физическому и психическому состоянию здоровья диспетчера воздушного движения

1) Медицинские критерии

а) Все диспетчеры воздушного движения должны периодически демонстрировать свою медицинскую пригодность для удовлетворительного выполнения своих функций. Соответствие подтверждается соответствующей оценкой, учитывая возможную психическую и физическую усталость из-за возраста.

б) Демонстрация психического состояния будет включать в себя отсутствие какой-либо болезни или ограничения, из-за которого лицо, выполняющее задачи по управлению воздушным движением не может:

- выполнять должным образом задачи, необходимые для обеспечения УВД; или

- выполнять в любое время, возложенные на него обязанности; или

- правильно воспринимать окружающую среду.

2) Если психическое состояние не может быть в полной мере продемонстрировано, могут быть приняты смягчающие меры, обеспечивающие равноценный уровень безопасности.

V. Поставщики услуг и организации по обучению

24. Услуги предоставляется только при соблюдении следующих условий:

1) поставщик услуг располагает, прямо или косвенно, посредством договоров, необходимыми средствами для значимости и сферы оказания услуг. Эти средства включают, но не ограничиваются, следующим: системы, устройства, в том числе электроснабжение, документацию в отношении задач, ответственности и процедур, доступ к соответствующим данным и ведение записей;

2) поставщик услуг разрабатывает и актуализирует руководства по управлению и руководства по эксплуатации, связанные с предоставлением своих услуг и действуют в соответствии с этими руководствами. Эти руководства должны содержать все необходимые инструкции, информацию и процедуры, необходимые для выполнения работ, системы управления и персонала в целях выполнения ими своих обязанностей;

3) поставщик услуг внедряет и поддерживает систему управления рисками для обеспечения соответствия основным требованиям настоящего приложения, и стремится к активному и непрерывному совершенствованию этой системы;

4) поставщик услуг использует исключительно квалифицированный персонал и персонал, подготовленный должным образом для применения и поддержания программ подготовки и аттестации персонала;

5) поставщик услуг устанавливает официальные отношения со всеми другими участниками по оказанию услуг для обеспечения соблюдения этих основных требований;

6) поставщик услуг разрабатывает и применяет чрезвычайный план, включающий аварийные и чрезвычайные ситуации, которые могут возникнуть в ходе осуществления своей деятельности;

7) поставщик услуг разрабатывает и поддерживает программу предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности, в том числе программу донесения данных об инцидентах и анализа, которая будет использована системой управления и будет способствовать постоянному улучшению уровня безопасности;

8) поставщик услуг принимает необходимые меры для осуществления проверки того, что постоянно соблюдаются требования технических характеристик безопасности любой эксплуатируемой системы и любого компонента.

25. Обслуживание УВД осуществляется только при выполнении следующих условий:

1) предотвращение усталости персонала, обеспечивающего обслуживание УВД, осуществляется посредством системы планирования. Такая система должна включать рабочее время, время дежурства и адаптированное время отдыха. Ограничения, установленные в рамках системы, учитывают соответствующие факторы, влияющие на усталость, такие как лишение сна, нарушение циркадных циклов, работа в ночное время, общее время, отработанное в течение данного периода времени, а также распределение задач между персоналом;

2) предотвращение стресса персонала, обеспечивающего обслуживание УВД, осуществляется посредством программ просвещения и профилактики;

3) поставщик услуг УВД имеет процедуры для проверки того, если когнитивное решение персонала, обслуживающего УВД, нарушено или если психофизическая годность недостаточна;

4) поставщик услуг УВД учитывает, как эксплуатационные, так и технические ограничения и принцип человеческого фактора в рамках планирования и выполнения операций.

26. Услуги связи, навигации и/или наблюдения предоставляются только в случае выполнения следующих условий:

Поставщик услуг должен обеспечить условия для того, чтобы соответствующие пользователи воздушного пространства и службы ОВД были проинформированы в режиме реального времени о рабочем статусе (и его изменении) услуг, предоставляемых в целях ОВД.

27. Организации по обучению

Организация по обучению, которая предоставляет курсы для подготовки персонала УВД, соответствуют следующим требованиям:

1) располагают всеми необходимыми средствами в отношении ответственности ассоциированной с их деятельностью. К ним относится, но не ограничивается только ими, следующее: установки, персонал, оборудование, приборы и материалы, документация относительно задач, ответственности и процедур, доступ к соответствующим данным и ведение записей;

2) внедряют и поддерживают систему безопасности и стандартов обучения и осуществляют постоянное усовершенствование данной системы; и

3) заключают договоры с другими привлеченными организациями, если применимо, для обеспечения непрерывного соблюдения упомянутых выше требований.

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К АЭРОДРОМАМ

А. Физические характеристики, инфраструктура и оборудование

I. Рабочая площадь

1. Аэродромы имеют площадь для посадки и взлета ВС, которая отвечает следующим условиям:

1) поверхность для посадки и взлета имеет размеры и характеристики, подходящие для использования объекта предполагаемыми ВС;

2) поверхность для посадки и взлета, в случае необходимости, имеет достаточную несущую способность для поддержки повторяющихся операций предполагаемых ВС. Поверхности, которые не предназначены для повторных операций, должны выдержать только массу воздушных судов;

3) поверхность для посадки и взлета спроектирована для обеспечения слива воды и предотвращения образования стоячей воды, являющейся неприемлемым риском для эксплуатации ВС;

4) уклон и изменения уклона поверхности для посадки и взлета не должны создавать неприемлемый риск для эксплуатации ВС;

5) характеристики данной поверхности должны соответствовать целям использования, предполагаемого ВС; и

6) данная поверхность освобождена от объектов, которые могут создать неприемлемый риск для эксплуатации ВС.

2. Там где существуют несколько поверхностей для посадки и взлета, они должны быть спроектированы таким образом, чтобы не создавать неприемлемый риск для эксплуатации ВС.

3. Поверхность для взлета и посадки должна быть окружена определенными зонами.

Эти зоны предназначены для защиты воздушных судов, пролетающих над ними во время взлета и посадки или для уменьшения последствий непреднамеренной короткой посадки, бокового выхода или случайного выхода за пределы взлетно-посадочной поверхности и отвечают следующим условиям:

1) эти зоны имеют соответствующие размеры для эксплуатации предполагаемых ВС;

2) уклон и изменения уклона поверхности для посадки и взлета не должны создать неприемлемый риск для эксплуатации ВС;

3) поверхности освобождены от объектов, которые могут создать неприемлемый риск для эксплуатации ВС. Это не исключает установление

хрупкого оборудования, которое устанавливается в тех зонах, где оно необходимо для эксплуатации ВС; и

4) для этой цели, каждая поверхность имеет достаточную несущую способность.

4. Зоны аэродрома и прилегающие территории, расположенные в непосредственной его близости, которые будут использоваться для руления или стоянки воздушных судов, предназначенные для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна, которые предполагается, что будут использовать данное сооружение при любых условиях для этой цели и отвечать следующим условиям:

1) поверхности имеют достаточную несущую способность для поддержки повторных операций предполагаемого воздушного судна, за исключением зон, которые, как ожидается, будут использоваться редко, которые должны быть способны выдержать только массу воздушного судна;

2) поверхности спроектированы для обеспечения слива воды и предотвращения образования стоячей воды, являющейся неприемлемым риском для эксплуатации ВС;

3) уклон и изменения уклона поверхности не должны создать неприемлемый риск для эксплуатации ВС;

4) характеристики данной поверхности должны соответствовать целям использования предусмотренных ВС; и

5) поверхности освобождены от объектов, которые могут создать неприемлемый риск для эксплуатации ВС. Это не исключает возможности расположения, в специально определенных позициях или зонах, оборудования, необходимого для этой зоны.

5. Другая инфраструктура, предназначенная для использования воздушными судами, должна быть спроектирована таким образом, чтобы ее использование не создавало неприемлемый риск для воздушных судов, использующих ее.

6. Сооружения, здания, оборудование или складские помещения должны быть расположены и спроектированы таким образом, чтобы не создавать неприемлемый риск для эксплуатации ВС.

7. Должны быть предусмотрены соответствующие средства для предотвращения попадания в зону движения ВС посторонних лиц, несанкционированных транспортных средств или крупных животных, что представляет собой неприемлемый риск для эксплуатации воздушных судов, без нанесения ущерба положениям национальных и международных законов защиты животных.

II. Высота преодоления препятствия

8. Для защиты воздушных судов, передвигающихся по аэродрому для посадки или взлета, установлены маршруты или зоны для прибытия и отбытия. Такие маршруты или зоны должны обеспечивать безопасную

высоту для ВС, необходимую для преодоления препятствий, расположенных в окрестности аэродрома, учитывая физические характеристики местности.

9. Высота преодоления препятствий соответствует этапу полета и типу проводимой эксплуатации. Также учитывается оборудование, используемое для определения позиции ВС.

III. Визуальные и другие средства для обеспечения полетов и аэродромное оборудование

10. Средства должны соответствовать своему назначению и предоставлять пользователям четкую информацию во всех предусмотренных эксплуатационных условиях.

11. Аэродромное оборудование должно функционировать согласно предусмотренным условиям эксплуатации. При эксплуатации или в случае отказа, аэродромное оборудование не должно приводить к риску, неприемлемому для безопасности полетов.

12. Средства и системы электроснабжения спроектированы таким образом, чтобы их отказы не приводили к предоставлению неточных, недостоверных или недостаточных данных пользователям или приостановлению необходимого обслуживания.

13. Для предотвращения повреждений или нарушений таких средств должны быть предусмотрены соответствующие средства защиты.

14. Источники излучения, наличие движущихся или неподвижных объектов не должно отрицательно повлиять на работу систем авиационной связи, навигации и наблюдения.

15. Информация об эксплуатации и использовании аэродромного оборудования предоставляется соответствующему персоналу, включая четкие указания относительно условий, которые могут создавать неприемлемые риски для безопасности полетов.

IV. Данные по аэродрому

16. Необходимо установить и обновить данные по аэродрому и доступным службам.

17. Данные должны быть точными, читаемыми, полными и однозначными. Должен быть поддержан соответствующий уровень целостности.

18. Данные предоставляются пользователям и соответствующим поставщикам АНО, используя безопасное и достаточно быстрое средство связи.

В. Эксплуатация и управление

I. Эксплуатант аэродрома несет ответственность за эксплуатацию аэродрома.

Обязанности эксплуатанта аэродрома заключаются в следующем:

19. Эксплуатант аэродрома располагает, прямо или согласно договорам, всеми средствами, необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации аэродрома. Такие средства включают, но не ограничиваются ими: сооружения, персонал, оборудование и материалы, документацию в отношении задач, ответственности и процедур, доступ к соответствующим данным бухгалтерского учета;

20. Эксплуатант аэродрома осуществляет проверку постоянного выполнения требований раздела А или принимает соответствующие меры по снижению риска, связанного с несоответствием. Должны быть разработаны и внедрены процедуры для своевременного информирования пользователей о данных мерах;

21. Эксплуатант аэродрома должен разработать и внедрить программу управления рисками, связанными с дикими животными;

22. Эксплуатант аэродрома гарантирует, что движение транспортных средств и людей на рабочей площади и других эксплуатационных площадках согласовано с движениями самолета для предотвращения столкновения и повреждения воздушного судна;

23. Эксплуатант аэродрома гарантирует разработку и внедрение процедур для снижения рисков, связанных с эксплуатацией аэродрома в зимний период, в неблагоприятных погодных условиях, при условиях ухудшения видимости или в ночное время, если это применимо;

24. Эксплуатант аэродрома подписывает договоры с другими соответствующими организациями в целях обеспечения постоянного соблюдения этих основных требований к аэродромам. Эти организации включают в себя, но не ограничиваются ими: эксплуатантов воздушных судов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, поставщиков наземного обслуживания и другие организации, чья деятельность или изделия могут повлиять на безопасность полетов;

25. Эксплуатант аэродрома гарантирует, либо самостоятельно, либо на основании договоров с третьими лицами, существование процедур для обеспечения воздушных судов незагрязненным топливом и согласно правильной спецификации;

26. Руководства по техническому обслуживанию аэродромного оборудования должны быть доступны, применимы на практике, а также должны содержать инструкции по техническому обслуживанию и ремонту, информацию по техническому обслуживанию, процедуры по устранению неисправностей и процедуры по проведению инспекций;

27. Эксплуатант аэродрома должен разработать и внедрить аварийный план аэродрома, включающий чрезвычайные ситуации, которые могут возникнуть на аэродроме или в его окрестностях. Этот план должен быть согласован, в зависимости от обстоятельств, с местным планом чрезвычайных ситуаций;

28. Эксплуатант аэродрома гарантирует предоставление соответствующих аварийно-спасательных и противопожарных служб.

Такие службы должны оперативно реагировать в случае инцидента и происшествия и включают в себя по меньшей мере достаточное оборудование, огнетушащие вещества и достаточное количество персонала;

29. Эксплуатант аэродрома должен использовать только подготовленный и квалифицированный персонал для эксплуатации и технического обслуживания аэродрома, должен применять и поддерживать программы профессиональной подготовки и проверки компетентности всего соответствующего персонала;

30. Эксплуатант аэродрома гарантирует, что любое лицо, имеющее право на несопровождаемый доступ на рабочей площади или в других эксплуатационных зонах, имеет надлежащую подготовку и квалификацию для этой цели;

31. Персонал спасательно-противопожарной службы должен быть надлежащим образом подготовлен и квалифицирован для осуществления своих функций на аэродроме. Эксплуатант аэродрома должен внедрить и поддерживать программы постоянной подготовки и проверки уровня его компетенции; и

32. Весь персонал спасательно-противопожарной службы, который потенциально может быть задействован в авиационных чрезвычайных ситуациях, периодически проходит процедуру медицинской пригодности с целью удовлетворительного выполнения своих функций, учитывая вид деятельности. В этом контексте, подтверждение физического и психического состояния будет включать в себя отсутствие какой-либо болезни или ограничения, из-за которого персонал не может:

- 1) выполнять должным образом задачи при авиационных чрезвычайных ситуациях; или
- 2) выполнять в любое время возложенные на него обязанности; или
- 3) правильно воспринимать окружающую среду.

II. Системы управления

33. Эксплуатант аэродрома должен внедрить и поддерживать систему управления, чтобы обеспечить соблюдение этих основных требований к аэродромам и стремиться к непрерывному и активному повышению безопасности. Система управления включает в себя организационные структуры, ответственность, компетенцию, политики и процедуры.

34. Система управления должна включать в себя программу по предотвращению инцидентов и происшествий, которая включает схему донесения и анализа инцидентов. Анализ должен включать стороны, указанные в пункте 24, если это применимо.

35. Эксплуатант аэродрома должен разработать руководство по аэродрому и осуществлять свою деятельность в соответствии с руководством. В данном руководстве содержатся все инструкции,

информация и процедуры для аэродрома, системы управления и эксплуатационного персонала при выполнении своих обязанностей.

С. Окрестности аэродрома

36. Воздушное пространство вокруг рабочих зон аэродрома должно быть свободно от препятствий, для обеспечения выполнения предполагаемой эксплуатации ВС на аэродромах, не создавая неприемлемый риск из-за препятствий вокруг аэродрома. Поэтому определяются, внедряются и постоянно контролируются поверхности препятствий, для выявления препятствий, выступающих над данной поверхностью.

37. Любое нарушение этих поверхностей потребует оценку, для определения того если препятствие представляет собой неприемлемый риск. Любой объект, представляющий неприемлемый риск, должен быть снят или должны быть приняты соответствующие меры по снижению риска для защиты воздушных судов, использующих аэродром.

38. Любое препятствие должно быть идентифицировано и, при необходимости, должно быть маркировано и освещено.

39. Опасность, связанную с деятельностью человека и землепользования, как указано ниже, но, не ограничиваясь этими, следует контролировать. Необходимо оценить и сократить риск, вызванный этими деятельностью, в зависимости от обстоятельств:

- 1) любое строительство или изменение землепользования в районе аэродрома;
- 2) возможность появления турбулентности, вызванной препятствиями;
- 3) использование опасных, дезориентирующих, вводящих в заблуждение огней;
- 4) ослепление, вызванное большой и высокой отражающей способностью поверхностей;
- 5) создание зон, которые могли бы вызвать деятельность диких животных в окрестностях рабочей площади аэродрома;
- 6) источники невидимого излучения или наличие движущихся или неподвижных объектов, которые могут предотвратить или отрицательно повлиять на эксплуатацию авиационной связи, навигации и наблюдения.

40. Утверждён местный план чрезвычайных мер в случае авиационных чрезвычайных ситуаций, возникающих в окрестных зонах аэродрома.

Д. Другие аспекты

41. За исключением чрезвычайных ситуаций на борту воздушного судна, в момент отклонения на запасной аэродром или в других условиях, указанных в каждом отдельном случае, не разрешается использовать аэродром или его части воздушными судами, для которых проектирование и эксплуатационные процедуры аэродрома, как правило, не предусмотрены.