



**БУЙРУК  
ПРИКАЗ**

2024-г. 16-январь № 18

Бишкек ш.  
г.Бишкек

**Аба кемелеринин эксплуатанттары тарабынан аэропортто жердеги  
тейлөө процесстерин уюштуруу жана башкаруу боюнча нускаманы  
бекитүү жөнүндө**

2022-жылдын 12-июлундагы №381 Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттиги жөнүндөгү Жобонун 7-бөлүмүнүн 23-пунктунун 3-абзацына жана 5-бөлүмдүн 14-пунктунун 3-абзацына ылайык жердеги тейлөө тармагындагы Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатанттарынын иш аракеттерине туруктуу көзөмөл жүргүзүү жана аба транспортунун эксплуатантын тастыктамалоо жол-жоболорун ишке ашыруу максатында,  
**буйрук кылам:**

1. 1-тиркемеге ылайык аба кемелеринин эксплуатанттары тарабынан аэропортто жердеги тейлөө процесстерин уюштуруу жана башкаруу боюнча Нускамасы бекитилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатанттарынын иш аракеттерин тастыктамалоо жана туруктуу көзөмөлдөө процесстерине тартылган Инспекторлук курамы бул буйрукту тажырыйбалык иш аракеттеринде аткарууга жана жетекчиликке алсын.

3. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин учуу эксплуатациясы бөлүмүнүн башкы инспектору – Ж.С.Иметалиева төмөнкүлөрдү камсыздасын:

- бул буйрукту Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин интернет-булагына жүктөсүн;

- бул буйрукту Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин инспекторлук курамына маалымат үчүн жеткирсин.

4. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө, Учуулардын коопсуздугу жана авиациялык коопсуздук боюнча мамлекеттик инспекция башкармалыгынын жетекчиси Д.Ю.Палашкинге жүктөлсүн.

### **Об утверждении**

#### **Инструкции по организации и управлению процессами наземного обслуживания в аэропорту эксплуатантами воздушных судов**

В целях осуществления процессов сертификации эксплуатантов воздушного транспорта и постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики в области организации наземного обслуживания и согласно абзацу 3 пункта 14 главы 5 и абзацу 3 пункта 23 главы 7 Положения о Государственном агентстве гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 12 июля 2022 года №381, приказываю:

1. Утвердить Инструкцию по организации и управлению процессами наземного обслуживания в аэропорту эксплуатантами воздушных судов согласно Приложению 1.

2. Инспекторскому составу Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, задействованному в процессе сертификации и постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики, принять настоящий приказ к руководству в практической деятельности и к исполнению.

3. Иметалиевой Ж.С., главному инспектору отдела лётной эксплуатации Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, обеспечить:

- размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики;

- доведение настоящего приказа до сведения инспекторского состава Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на Палашкина Д.Ю., начальника Управления Государственной инспекции по безопасности полётов и авиационной безопасности Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

Директордун милдетин  
убактылуу аткаруучу



**Д.К. Бостонов**

Приложение 1  
к приказу Государственного агентства  
гражданской авиации при Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
от 16 января 2024 года № 18



## **ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИИ ПРОЦЕССАМИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В АЭРОПОРТУ ЭКСПЛУАТАНТАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

### **I. Общие положения**

1. Инструкция по организации и управлению процессами наземного обслуживания в аэропорту эксплуатантами воздушных судов (далее – Инструкция) разработана в соответствии с положениями Руководства по выдаче сертификата эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики, Руководства по процедурам постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики и Руководства по процедурам продления сертификата эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики, утвержденных приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 16 февраля 2023 года №130/п.

2. Положения настоящей Инструкции применяются инспекторами Органа гражданской авиации в процессе сертификации эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики и в процессе осуществления мероприятий по надзору за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики.

3. Целью настоящей Инструкции является предоставление должностным лицам (инспекторам) и представителям эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики перечня требований по организации наземного обслуживания, связанными с выполнениями полётов воздушных судов у эксплуатантов воздушных судов.



4. Эксплуатационные полёты, связанные с организацией наземного обслуживания воздушных судов, перечисленные в Авиационных правилах Кыргызской Республики-21 "Сертификация организаций по наземному обслуживанию", утвержденные приказом Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики от 19 июля 2018 года №2 в включают в себя:

- 1) наземное администрирование;
- 2) обслуживание пассажиров и оформление багажа:
  - а) регистрация пассажиров и оформление багажа;
  - б) обслуживания пассажиров на прилет/вылет;
  - в) перевозка пассажиров от/до ВС;
- 3) обработка багажа в зоне сортировки и выдачи;
- 4) обслуживание на перроне и местах стоянки:
  - а) представительство, управление и надзор;
  - б) маршalling ВС;
  - в) парковка ВС;
  - г) обслуживание ВС с использованием наземного оборудования, обеспечение:
    - наземным источником электропитания;
    - устройством обогрева и кондиционирования;
    - обслуживание туалетов;
    - обслуживание систем водоснабжения;
    - запуск двигателей;
    - установкой зарядки сжатым азотом;
    - установкой заправки кислородом;
  - д) связь между местом стоянки и кабиной экипажа;
  - е) установление трапа/телескопического трапа;
  - ж) транспортировка и загрузка багажа, груза/почты;
  - з) буксировка ВС;
  - и) услуги по уборке ВС:
    - внутренняя уборка;
    - внешняя мойка;
  - к) контроль загрузки;
  - л) противообледенительная обработка ВС:
    - противообледенительная обработка;
    - финальная проверка противообледенительной обработки (контроль качества);
- 5) обслуживание груза и почты:
  - а) складское обслуживание груза/почты;

- б) комплектования/разукомплектования груза/почты;
- в) транспортировка и погрузка/разгрузка груза/почты из/в ВС;
- б) поставка бортового питания.

7) и любое другое наземное обслуживание, необходимые для обеспечения безопасного выполнения своих рейсов.

5. Осуществление внутренних и международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты производится согласно требованиям Авиационных правил Кыргызской Республики "АПКР-20. Правила воздушных перевозок", утвержденные приказом Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 27 января 2016 года №1 (в редакции приказа Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики от 1 июля 2019 года №4).

## **II. Применимость**

6. Требования настоящей Инструкции применимы ко всем эксплуатантам воздушных судов, намеревающимся работать на территории Кыргызской Республики или за её пределами.

7. За пределами территории Кыргызской Республики эксплуатанты воздушных судов должны соблюдать применимые правила государства назначения.

## **III. Требования к документации о наземном обслуживании**

8. В соответствии с положениями Руководства по выдаче сертификата эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики, утвержденного приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 16 февраля 2023 года №130/п, эксплуатант воздушных судов должен:

- организовать соответствующие средства наземного обслуживания для обеспечения безопасного обслуживания своих рейсов;

- назначить ответственное лицо по организации наземного обслуживания, который будет следить за тем, чтобы эксплуатант воздушных судов соответствовал требуемым Авиационным правилам Кыргызской Республики и другим применимым требованиям и стандартам в области организации наземного обслуживания;

- иметь в наличии Руководство по производству полетов, содержащее все инструкции, процедуры и информацию, необходимые для выполнения

персоналом своих обязанностей, связанных с наземным обслуживанием или отдельный документ – Руководство по наземному обслуживанию, содержание и формат которого приводится в разделе VI настоящей Инструкции.

Содержание документа (Руководства по наземному обслуживанию) должно быть представлено в такой форме, чтобы его можно было использовать без затруднений, и должно соответствовать настоящей Инструкции.

#### **IV. Процесс, процедуры и осуществление наземного обслуживания**

9. Наземные операции состоят из следующих элементов:

- 1) Организация и управленческий контроль.
- 2) Управление загрузкой/выгрузкой воздушного судна.
- 3) Обслуживание пассажиров.
- 4) Обработка багажа, груза и почты.
- 5) Обработка и погрузка/выгрузка воздушных судов.
- 6) Наземное перемещение воздушного судна.
- 7) Заправка топливом.
- 8) Противообледенительная обработка.

10. Сертификат эксплуатанта воздушных судов выдается на основании того, что эксплуатант воздушного судна (ов) может обеспечить безопасное выполнение операций, включая наземное обслуживание.

11. Элементы и процедуры наземного обслуживания должны быть приемлемыми для Органа гражданской авиации Кыргызской Республики и соответствовать существующим нормативным требованиям (Авиационным правилам Кыргызской Республики).

12. Эксплуатантам воздушных судов рекомендуется принимать процедуры и инструкции по наземному обслуживанию, основанные на новейших технических данных и передовой практике.

#### **§1. Организация и управленческий контроль**

13. Эксплуатанты воздушных судов должны продемонстрировать и реализовать следующие требования:

- Необходимые помещения, рабочее пространство, оборудование и рабочую среду, которые должны быть доступны для удовлетворения требований эксплуатационной безопасности и защищенности.

- Управленческие и неуправленческие должности в организации, которые необходимы для выполнения функций, связанных с безопасностью или защищенностью полетов воздушных судов, включая:

а) подбор персонала на основе знаний, навыков, подготовки и опыта, соответствующих занимаемой должности;

б) поддержание компетентности на основе непрерывной профессиональной подготовки.

- Процессы и процедуры, обеспечивающие безопасное и надежное проведение или поддержку операций.

- Систему управления и контроля эксплуатационных записей, обеспечивающая соответствие содержания и хранения таких записей требованиям процедур по управлению записями, принятым у эксплуатанта воздушного судна (ов).

- Систему управления безопасностью эксплуатанта воздушного судна, которая должна охватывать функции наземного обслуживания.

- Руководство по качеству, предусматривающее аудит и оценку системы управления, а также функций эксплуатации и технического обслуживания.

- Процессы, обеспечивающие соответствие оборудования, имеющих отношение к безопасности или защищенности полетов воздушных судов, которые приобретаются или иным образом закупаются у внешнего поставщика услуг и процессы обеспечивающие соответствие техническим требованиям к продуктам, установленным эксплуатантом, до их использования при выполнении полетов или технического обслуживания воздушных судов.

## **§2. Управление загрузкой**

14. Следующие системы, процессы и процедуры должны быть продемонстрированы и внедрены эксплуатантами воздушных судов, если это применимо:

1) Процедуры, обеспечивающие любой устный обмен информацией или данными о загрузке, которые могут повлиять на расчеты веса и центровки воздушного судна, документируются вручную или в электронном виде и подтверждаются до вылета рейса.



2) Процедуры, гарантирующие, что в случае потенциального несоответствия, связанного с точностью показателей веса и центровки ВС для полета, соответствующая или запрошенная информация будет предоставлена командиру воздушного судна (КВС) без задержки, и несоответствие будет устранено.

3) Процесс, обеспечивающий хранение оперативных записей по контролю загрузки в соответствии с нормативными требованиями.

4) Процесс контроля загрузки должен включать стандартную схему (план), определяющую конкретные места загрузки на каждом типе воздушного судна для целей планирования и размещения груза.

5) Процедура планирования загрузки/выгрузки, в рамках которой разрабатываются инструкции, обеспечивающие загрузку/выгрузку воздушного судна в соответствии со всеми применимыми требованиями.

6) Процедуры расчета массы и центровки воздушного судна в соответствии с нормативными требованиями.

7) Процесс, обеспечивающий расчет массы и центровки (Weight and Balance) на основе текущих данных о массе и центровке воздушного судна, учитывающий ограничения, установленные изготовителем ВС, и принимающий во внимание ранее запланированную загрузку.

8) Процедуры, гарантирующие, что в процессе контроля загрузки используются веса пассажиров, багажа, груза и почты для расчетов массы и центровки, которые соответствуют нормативным требованиям.

9) Процедура подготовки и выпуска инструкции/отчета по погрузке (LIR).

10) Процедура подготовки и выдачи инструкции/отчета по разгрузке, когда это необходимо для транзитных рейсов.

11) Если эксплуатант выдает LIR вручную, у эксплуатанта должна быть процедура, обеспечивающая проверку точности ручных расчетов до вылета рейса.

12) Процесс предоставления КВС, как можно быстрее, до вылета воздушного судна, уведомления, содержащего точную и разборчивую письменную или печатную информацию об опасных грузах на борту воздушного судна (NOTOC).

13) Процедуры для согласования с КВС до вылета рейса составленной вручную или в электронном виде ведомости загрузки (Load sheet), которая была сверена с LIR и другой информацией, касающейся фактической загрузки воздушного судна и представляет точную информацию о загрузке,

включая данные о весе и распределении груза, а также нагрузка на пол внутри самолета.

14) Процедуры, обеспечивающие проверку грузовой ведомости (Load sheet) перед ее предоставлением КВС на предмет соответствия информации в ней фактической нагрузке на воздушное судно.

15) Процедура корректировки ведомости загрузки (Load sheet) для учета изменений в последнюю минуту (LMC).

16) Загрузочная ведомость, передаваемая на воздушное судно через ACARS, имеет стандартный формат.

17) Если используется автоматизированная система контроля вылета (DCS), у эксплуатанта должен быть предусмотрен процесс принятия DCS.

18) Процедуры создания и передачи сообщения о загрузке (LDM), сообщения о распределении контейнеров/палет ULD и контрольного сообщения (UCM).

### **§3. Обслуживание пассажиров**

15. Следующие системы, процессы и процедуры должны быть продемонстрированы и внедрены операторами, если это применимо:

1) Процедуры передачи информации и данных в пункт контроля загрузки для обеспечения учета пассажиров, ручной клади и других предметов, загружаемых на воздушное судно в рамках операций по обслуживанию пассажиров, в процессе контроля загрузки.

2) Процедуры в соответствии с требованиями, обеспечивающие выдачу посадочного талона, содержащего имя пассажира, каждому сидящему пассажиру во время регистрации.

3) Процедуры обеспечения получения багажа во время регистрации пассажиров.

4) Процедуры в соответствии с требованиями к регистрации тяжелого или сверхгабаритного багажа и обеспечения учета такого багажа в процессе контроля загрузки.

5) Процедуры обеспечения соответствия ручной клади ограничениям по размеру, весу и количеству, указанным в применимых правилах.

6) Если эксплуатант использует весы для определения веса багажа в процессе регистрации пассажиров, у эксплуатанта должен быть предусмотрен процесс, обеспечивающий периодическую проверку и калибровку таких весов.

7) Процедура обращения до вылета рейса к пассажирам с подозрением на инфекционное заболевание.

8) Процедуры обнаружения и идентификации опасных грузов, которые пассажирам не разрешается провозить на борту воздушного судна.

9) Процедура, обеспечивающая представление отчета в случае, если известно, что были обнаружены несанкционированные опасные грузы, перевозимые пассажиром или в багаже пассажира.

10) Процесс, гарантирующий, что все пассажиры и их ручная кладь прошли соответствующий досмотр службой безопасности перед тем, как им будет разрешено подняться на борт воздушного судна.

11) Процедуры обращения с пассажирами и их ручной кладью в случае угрозы взрыва и состояния повышенной угрозы безопасности.

12) Процедуры уведомления КВС до вылета рейса о находящихся на борту пассажирах, которые являются лицами, обязанными быть на борту ВС, поскольку в отношении них ведется судебное или административное разбирательство.

13) Процедуры работы с деструктивными пассажирами.

14) Процедуры обслуживания несопровождаемых несовершеннолетних, недееспособных пассажиров, лиц с ограниченной подвижностью (PRM).

15) Процедуры отказа в посадке на рейс лицам, находящимся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения или демонстрирующим своим поведением или физическими признаками, что они находятся под воздействием наркотиков или алкоголя.

#### **§4. Обработка багажа**

16. Следующие системы, процессы и процедуры должны быть продемонстрированы и внедрены операторами, если это применимо:

1) Процедуры передачи информации и данных в пункт контроля загрузки для обеспечения учета всего багажа, загруженного на воздушное судно, в процессе контроля загрузки.

2) Если эксплуатант использует весы для определения веса багажа в процессе обработки багажа, эксплуатант должен обеспечить периодическую проверку и калибровку таких весов.

3) Процедуры обращения со специальными предметами багажа, включая предметы, изъятые у пассажира сотрудниками службы безопасности и условно разрешенные к перевозке в багажном отделении воздушного

судна, товары беспошлинной торговли, требующие загрузки в багажное отделение воздушного судна и другие предметы, изъятые у пассажира после регистрации, требующие погрузки в багажное отделение воздушного судна.

4) Процедуры обращения с незаявленным оружием, обнаруженного в зарегистрированном багаже, и сообщения о нем

5) Процедуры, обеспечивающие проверку зарегистрированного багажа и/или оборудования перед выпуском для загрузки на воздушное судно на наличие признаков утечки веществ, и, если обнаружена утечка опасных грузов, выпуск такого багажа и/или оборудования не допускается для загрузки в самолет.

6) Процедура обеспечения того, чтобы в случае обнаружения в багаже пассажира опасных грузов, не разрешенных к перевозке на борту воздушного судна, направлялось сообщение соответствующему органу власти страны происхождения.

7) Процедуры приема и обращения с аккумуляторными средствами передвижения для перевозки в качестве зарегистрированного багажа, чтобы обеспечить соответствие таких устройств применимым требованиям по обращению и погрузке опасных грузов и их учет в процессе контроля загрузки.

8) Процедуры, обеспечивающие защиту багажа от несанкционированного вмешательства с момента его принятия или досмотра, в зависимости от того, что наступит раньше, до момента загрузки эксплуатантом багажа в воздушное судно или вылета воздушного судна, перевозящего багаж; или момент, в котором багаж передается и принимается другой организацией для дальнейшей обработки.

9) Процесс, обеспечивающий, чтобы предметы исходного зарегистрированного багажа перед выпуском для погрузки на самолет были индивидуально идентифицированы как сопровождаемый или несопровождаемый багаж и подвергались соответствующему контролю безопасности.

10) Процесс обеспечения того, чтобы трансферный багаж перед его выдачей для погрузки в самолет прошел соответствующий контроль безопасности.

11) Процесс, обеспечивающий перед выпуском для погрузки на воздушное судно грузы, зарегистрированные в качестве багажа курьерскими службами для воздушных перевозок, подвергнутые соответствующему досмотру службой безопасности.

12) Эксплуатант воздушного судна должен иметь процесс, обеспечивающий сверку зарегистрированного багажа.

13) Процедуры обработки зарегистрированного багажа в случае повышенной угрозы безопасности.

### **§5. Обработка грузов и почты**

17. Следующие процессы и процедуры обработки груза/почты должны быть продемонстрированы и внедрены эксплуатантами ВС:

- Тара, упаковка и маркировка груза;
- Прием и погрузка груза к перевозке;
- Выгрузка и выдача груза;
- Хранение груза;
- Сроки доставки груза;
- Розыск груза;
- Порядок реализации и уничтожения невостребованного груза;
- Устранение загрязнений
- Перевозочная и иная документация груза:
- Классификация грузов
- Общая характеристика грузов особой категории, требующие особых условий перевозки.

К этой категории грузов относятся следующие:

- а) опасные грузы (общие положения, порядок организации и перевозки ОГ);
- б) живые животные;
- в) ценные грузы;
- г) человеческие останки;
- д) несопровождаемый багаж;
- е) перевозка трансфертных/транзитных грузов;
- ж) скоропортящиеся грузы
- Особые меры предосторожности при погрузке/выгрузке.

### **§6. Обработка и загрузка воздушного судна**

18. Следующие системы, процессы и процедуры должны быть продемонстрированы и внедрены операторами, если это применимо:

#### **Общие сведения**

1) Процедуры, обеспечивающие точную передачу информации и данных о загрузке воздушного судна, включая инструкцию/отчет по загрузке (LIR), диспетчеру перрона.

2) Процесс обеспечения того, чтобы трансферный багаж, груз или почта перед его выдачей для погрузки в самолет прошел соответствующий контроль безопасности.

### **Доступ к воздушным судам**

3) Процедуры управления дверями воздушного судна, применимые к каждому типу воздушного судна на перроне.

4) Процедуры, обеспечивающие работу дверей багажных отсеков/люков доступа к воздушному судну с электрическим, гидравлическим или пневматическим приводом, выполняются только персоналом, прошедшим соответствующее обучение в соответствии с программой обучения и уполномоченными управлять такими дверями.

5) Процедуры открытия дверей доступа в кабину воздушного судна, применимые к каждому типу эксплуатируемых дверей, для обеспечения:

а) двери открываются в соответствии с техническими характеристиками производителя оригинального оборудования (ОЕМ) воздушного судна;

б) если дверь должна открываться изнутри ВС, необходимо передать подтверждение персоналу на борту воздушного судна с помощью невербальных сигналов, указывающих на то, что внешнее оборудование находится в надлежащем положении.

б) процедуры установки предохранительного устройства напротив проема двери доступа в кабину.

### **Оборудование наземного обеспечения**

7) Процедуры размещения маркирующих конусов вокруг определенных частей воздушного судна с целью предотвращения ущерба от движения транспортных средств или наземного оборудования (GSE).

8) Процедуры, обеспечивающие движение спецтехники, эксплуатируемого в непосредственной близости от воздушного судна, когда обзор оператора наземного оборудования (спецтехники) ограничен или может быть ограничен, управляется одним или несколькими сопровождающими лицами.

9) Процедуры, обеспечивающие, чтобы оператор специальной техники двигался не быстрее скорости пешехода, когда оборудование приближается к воздушному судну или удаляется от него.



10) Процедуры, обеспечивающие полную остановку оператора моторизованной спецтехники, направляющейся к воздушному судну, для проверки тормозов:

- а) перед входом в зону ограничения оборудования;
- б) не доходя до борта самолета.

11) Процедуры обеспечения наземного оборудования, буксируемого к месту на борту воздушного судна или рядом с ним, где это возможно:

- а) езда по траектории, не требующей резких поворотов;
- б) приближение к самолету по траектории, параллельной борту фюзеляжа самолета;
- в) парковка в параллельном положении.

12) Процедуры обеспечения необслуживаемых транспортных или моторизованных средств, находящихся на борту воздушного судна или рядом с ним.

13) Процедуры, обеспечивающие оператору электрических или моторизованных спецтехники, расположенных на воздушном судне или вблизи него воздушного судна и используемого в режиме эксплуатации, находящегося в пределах досягаемости аварийных органов управления и если оборудование не оборудовано внешними средствами аварийного управления, то оно остается в рабочем положении и контролирует оборудование.

14) Процедуры, обеспечивающие, чтобы наземное оборудование при размещении вблизи воздушного судна:

а) если оборудование оснащено стабилизаторами, то стабилизаторы должны быть развернуты;

б) если оно оборудовано системой автоматического выравнивания, то включено автоматическое выравнивание;

в) установлены ли поручни в поднятом положении или используются ли средства защиты от падения в соответствии с местными требованиями.

г) наземное оборудование, взаимодействующее с дверями доступа в кабину воздушного судна: имеет платформу достаточной ширины, чтобы дверь воздушного судна могла открываться и закрываться, когда оборудование находится на месте у воздушного судна, а защитные поручни развернуты.

15) Процедуры, обеспечивающие правильное развертывание фитингов крепления наземного оборудования, перегрузочных мостиков или платформ, когда оборудование находится в положении у двери доступа в воздушное судно.

16) Процедуры, обеспечивающие, чтобы наземное оборудование при размещении у воздушного судна не:

- а) препятствовали эвакуации людей из самолета в аварийной ситуации;
- б) препятствовали или затрудняли движение заправочного транспортного средства в сторону от воздушного судна;
- в) излишне препятствовали выполнению других текущих операций по обслуживанию воздушного судна.

17) Процедуры, обеспечивающие заправку воздушного судна топливом, когда пассажиры или сопровождающие груз находятся на борту, посадке или высадке воздушного судна:

- а) Персонал наземного обслуживания знает о выходах из самолета, предназначенных для экстренной эвакуации;
- б) Зона под такими выходами должна быть свободна от наземного оборудования и/или других препятствий.

18) Процедуры обеспечения того, чтобы GSE не располагался на самолете с защитными резиновыми бамперами, прижатыми к фюзеляжу.

19) Процедуры, гарантирующие, что наземное оборудование не будет удалено из двери доступа в салон ВС, за исключением случаев, когда:

- а) Дверь доступа в кабину закрыта уполномоченным лицом;
- б) Поперек дверного проема установлено защитное устройство.

### **Телескопический и пассажирский трап**

20) Процедуры, обеспечивающие проверку пешеходных поверхностей пассажирских трапов и/или лестниц и отсутствие условий, которые могут привести к травмам пассажиров или персонала наземного обслуживания.

21) Процедуры, когда телетрап должен быть припаркован в полностью убранном положении на стоянку в специально отведенном для парковки месте до прибытия ВС по прилету и до начала движения ВС при его отправлении:

а) самоходный пассажирский трап (СПТ) должен находиться за пределами зоны обслуживания ВС до прибытия ВС на стоянку и после движения ВС на вылет.

б) до того, как начать движение СПТ к ВС необходимо убедиться в том, что персонал, оборудование и транспортные средства не находятся на траектории движения СПТ.

22) Процедуры, до того, как начинать движение телетрапа к ВС (убедиться в том, что персонал, оборудование и транспортные средства не находятся на траектории движения телетрапа).

23) Процедуры, обеспечивающие во время установки телескопического трапа для посадки пассажиров:

а) в кабине телетрапа может находиться только его оператор;

б) все остальные сотрудники должны находиться снаружи на определенном расстоянии от телетрапа.

24) Процедуры, обеспечивающие медленное перемещение телетрапа к порогу двери входа в салон ВС, чтобы не повредить антенны, сенсоры и датчики, расположенные возле двери входа в салон ВС, до остановки и установки телетрапа:

а) До тех пор, пока планка безопасности трапа не коснется самолета;

б) Таким образом, чтобы предотвратить повреждение компонентов самолета, выступающих из фюзеляжа.

25) Процедуры обеспечения того, чтобы пассажирский или телескопический трап располагались относительно двери доступа в салон таким образом, чтобы:

а) Минимизировать или устранять зазоры в ходовых поверхностях самолета и оборудования;

б) Исключает любые зазоры, позволяющие человеку или крупногабаритному оборудованию упасть на поверхность рампы под ним.

26) Процедуры, гарантирующие, что после того, как пассажирский трап окажется на месте у двери доступа в салон, сработают системы безопасности на системе управления трапом.

27) Процедуры обеспечения пассажирского трапа, когда оператор не находится за управлением, настроены так, чтобы предотвратить эксплуатацию неуполномоченными лицами.

28) Процедуры, обеспечивающие установку защитного устройства напротив переднего проема платформы пассажирского трапа, когда трап снимается с двери доступа в кабину.

29) Процедуры, обеспечивающие сообщение о неисправностях пассажирского трапа в соответствующую организацию (диспетчеру наземного обслуживания аэропорта).

### **Обслуживание воздушных судов**

30) Практика и процедуры, применяемые персоналом наземного обслуживания в ходе операций по заправке воздушных судов, которые касаются:

- а) защиты воздушных судов;
- б) зоны безопасности при заправке топливом;
- в) безопасности топливных шлангов;
- г) разлива топлива;
- д) наземного вспомогательного оборудования;
- е) оповещения лиц, находящихся на борту воздушного судна;
- ж) эвакуация воздушных судов.

31) Процедуры обслуживания туалетов воздушных судов, в которых рассматриваются:

- а) эксплуатация панелей или дверей доступа к самолету;
- б) эксплуатация органов управления обслуживанием воздушного судна;
- в) сопряжение оборудования с воздушным судном;
- г) очистка и проверка герметичности.

32) Если проводятся операции по обслуживанию питьевой воды воздушных судов, то эксплуатант должен иметь процедуры применения стандартов качества воды при подготовке, обработке и проверке питьевой воды воздушных судов для обеспечения отсутствия загрязнения при загрузке в воздушное судно.

### **Обеспечение безопасности воздушных судов**

33) Процедуры обеспечения безопасности воздушного судна для стоянки ночной/дневной:

- а) после стоянки воздушное судно досматривается, чтобы убедиться в отсутствии людей на борту;
- б) воздушные суда находятся на парковке только в безопасных местах в пределах операционной зоны аэропорта;
- в) стоянка воздушных судов осуществляется в условиях, обеспечивающих максимальную безопасность и защиту.

34) Процедуры, обеспечивающие достаточный уровень наружного освещения в темное время суток для предотвращения и обнаружения несанкционированных проникновений на объекты, припаркованные воздушные суда и транспортные средства.

35) Процедуры проведения досмотра воздушного судна до посадки пассажира и сразу после его высадки, а также процедуры до погрузки груза или почты и после выгрузки груза или почты, при этом обнаруженные подозрительные предметы доводятся до сведения соответствующего органа власти.

36) Процедуры, обеспечивающие охрану или иную защиту воздушных судов в условиях повышенной угрозы безопасности.

### **Операции по загрузке воздушных судов. Управление загрузкой.**

37) Процедуры, обеспечивающие загрузку воздушных судов:

- а) в соответствии с инструкциями по погрузке;
- б) таким образом, чтобы удовлетворять требованиям к весу и центровке;
- в) таким образом, чтобы предотвратить повреждение самолета и травмирование персонала;
- г) таким образом, чтобы предотвратить движение или утечку во время полета.

38) Процедуры, обеспечивающие назначение квалифицированного лица в качестве руководителя погрузки для всех операций по загрузке и разгрузке воздушного судна, отвечающего за обеспечение загрузки или разгрузки воздушного судна в соответствии с применимыми процедурами и инструкциями по загрузке.

39) Процедуры, обеспечивающие, чтобы перед погрузкой в самолет ULD и другие предметы проверялись на наличие повреждений или утечек и, в случае обнаружения повреждений или утечек, не загружались в самолет

40) Процедуры, обеспечивающие перекрестную проверку ULD, подлежащих погрузке в воздушное судно, по номеру единицы с инструкциями по погрузке.

41) Процедуры, обеспечивающие после загрузки воздушного судна составление отчета о погрузке:

- а) заполняется и заверяется ответственным лицом за погрузку воздушного судна;
- б) связь с отделом контроля загрузки.

### **Размещение загрузки (груза)**

42) Процедуры обеспечения устойчивости самолета на земле во время погрузочно-разгрузочных операций.

43) Если эксплуатант загружает груз, почту на пассажирское воздушное судно для перевозки на пассажирских сиденьях в салоне, эксплуатант должен иметь процедуры, обеспечивающие такой груз:

а) быть надлежащим образом закреплено ремнем безопасности или удерживающим устройством, имеющим достаточную прочность, чтобы исключить возможность смещения при всех нормальных ожидаемых условиях полета и на земле;

б) упаковано или покрыто таким образом, чтобы избежать возможных травм пассажиров и членов кабинного экипажа;

в) не создает на сиденья никакой нагрузки, превышающей ограничение нагрузки на сиденья;

г) не ограничивает доступ или использование любого необходимого аварийного или обычного выхода или прохода(ов) в салоне или в грузовой кабине;

д) не заслоняет пассажирам или сопровождающим лицам груз/почту знак "Пристегните ремни безопасности", знак "Курение запрещено" или знак "Выход".

### **Оборудование для погрузки воздушных судов**

44) Процедуры, обеспечивающие размещение наземного погрузочного оборудования у воздушного судна с достаточным зазором между воздушным судном и оборудованием для обеспечения вертикального перемещения воздушного судна во время операций загрузки или разгрузки.

45) Процедуры, обеспечивающие, чтобы после завершения операций по загрузке воздушного судна наземное погрузочное оборудование перемещалось в положение, значительно удаленное от воздушного судна.

46) Процедуры, обеспечивающие надлежащее развертывание направляющих и предохранительных рельсов на наземном погрузочном оборудовании для выполнения погрузочно-разгрузочных операций.

### **Загрузка на борт**

47) Процедуры эксплуатации системы (систем) управления загрузкой на борт ВС.



48) Порядок информирования о любых компонентах системы загрузки признанных отсутствующими или пришедшими в негодность (например, замки, сетки).

## **§7. Наземное движение воздушных судов**

19. Следующие системы, процессы и процедуры должны быть продемонстрированы и внедрены эксплуатантами воздушных судов, если это применимо:

1) Процедуры, если применимо, для обеспечения того, чтобы оборудование, используемое для перемещения воздушного судна по земле, подходило для конкретной выполняемой операции и учитывало:

- а) тип и вес воздушного судна;
- б) погодные условия;
- в) состояние поверхности.

2) Процедуры, если применимо, обеспечивающие, чтобы до начала операции по наземному перемещению воздушного судна персонал, участвующий в этой операции, понимал и был согласен с тем, как:

- а) как будет осуществляться связь;
- б) маневрирование воздушного судна.

3) Эксплуатант должен обеспечить, чтобы за каждую операцию по наземному перемещению воздушного судна на вылете или прилете было назначено лицо, ответственное за безопасное выполнение этой операции, и такая ответственность включает в себя обеспечение:

а) ответственное лицо известно всему персоналу, задействованному в обслуживании ВС;

б) персонал, участвующий в операции, проинструктирован о своих индивидуальных обязанностях;

в) в операционной зоне находятся и участвуют в обслуживании только лица, необходимые для выполнения рабочих функций.

4) Процедуры, если применимо, для проверки наружной поверхности воздушного судна и прилегающих к нему зон перед вылетом или приземлением воздушного судна с целью проверки:

а) состояния поверхности рампы соответствует требованиям для выполнения операций по перемещению; поверхность рампы очищена от предметов, которые могут вызвать повреждение воздушного судна посторонними предметами (FOD Foreign Object Debris – инородные предметы);

б) при движении со стоянки двери и панели для обслуживания воздушных судов закрыты и надежно закреплены;

в) при движении со стоянки силовые кабели и погрузочный мост отсоединены;

г) оборудования и транспортных средств располагаются в стороне от траектории движения;

д) между воздушным судном и объектами или стационарными препятствиями на пути движения имеется достаточный зазор;

е) при движении со стоянки со всех колес снимаются противооткатные упоры (колодки).

5) Процедуры, если применимо, для проведения оценки стоянки и прилегающих территорий перед любым наземным перемещением воздушного судна при вылете или прибытии для обеспечения выделения персонала, необходимого для безопасного выполнения операций по перемещению. Такая оценка должна проводиться с учетом типа движения.

б) Персонал, выполняющий функции встречающих или сопровождающих на крыле ВС во время обслуживания по перемещению воздушных судов по земле, использует:

а) жезлы хорошо видимого цвета в дневное время;

б) освещенные жезлы в условиях плохой видимости или ночью.

7) Процедуры, если применимо, для прибытия и стоянки воздушных судов, которые, как минимум, предусматривают:

а) планирование и подготовка перед прибытием;

б) использование системы наведения воздушного судна на стоянку, если это применимо;

в) расстановку воздушных судов;

г) помощь в перемещении воздушного судна;

д) необходимость перехода на буксировку;

е) стоянку воздушных судов;

ж) остановку двигателя воздушного судна;

з) связь между землей и пилотской кабиной;

и) фиксацию воздушного судна;

к) отключение стояночного тормоза воздушного судна;

л) применение наземного вспомогательного оборудования;

м) установку конусов для обозначения воздушного судна.

8) Процедуры, если применимо, для проведения обслуживания в зависимости от типа(ов) проводимых операций по наземному перемещению воздушных судов:

- а) выталкивание и буксировка ВС с управлением носового шасси;
- б) выталкивание ВС с управлением основных шасси;
- в) перезапуск;
- г) включение питания;
- д) отключение питания.

9) Персонал, выполняющий функции маршала во время операций по перемещению воздушных судов по земле:

а) подают стандартные сигналы маршрутирования ясным и четким образом;

б) если это применимо, утверждены соответствующим Органом гражданской авиации (мы же утверждаем или другой орган?) для выполнения маршрутирующих функций;

в) носят отличительный флуоресцентный опознавательный жилет или куртку, чтобы экипаж мог их идентифицировать.

10) Процедуры, если применимо, для использования персоналом при выполнении вспомогательных функций во время наземных операций по перемещению воздушных судов.

11) Персонал, выполняющий функции помощи при наземном перемещении воздушных судов:

а) использует стандартные ручные сигналы в ясной и четкой форме;

б) носит отличительный флуоресцентный опознавательный жилет или куртку, чтобы экипаж мог их идентифицировать.

12) Процесс обеспечения соответствия авиационных колодок, используемых в операциях, признанным спецификациям безопасности.

13) Процедуры, если применимо, для обеспечения того, чтобы персонал при установке или снятии колодок осознавал и оставался в стороне от выступающих частей самолета, которые могут привести к травмам.

14) Процедуры, если применимо, обеспечивающие хранение колодок после извлечения из-под самолета в специально отведенных местах, которые:

а) Предназначен для такого хранения;

б) Освобождены от зон движения самолетов.

15) Процедуры, если применимо, для выталкивания или буксировки воздушного судна и/или рекомендации производителя воздушного судна для каждого типа воздушного судна, и такие процедуры должны гарантировать, что максимальные пределы поворота носового шасси не будут превышены.

16) Процедуры, если применимо, обеспечивающие во время операций выталкивания или буксировки воздушного судна, устное общение между

персоналом наземного обслуживания и кабиной экипажа осуществляется с использованием общей фразеологии, которая была согласована заранее.

17) Процедуры, если применимо, выталкивания или буксировки воздушного судна, гарантирующие, что колодки не будут сняты с главного шасси воздушного судна до тех пор, пока:

а) Стояночный тормоз тягача включен.

б) Тягач и фаркоп соединены с носовой стойкой самолета.

18) Процедуры, если это применимо, при выталкивании или буксировке воздушного судна назад для обеспечения того, чтобы для воздушных судов, оснащенных системой обхода рулевого управления передним шасси:

а) правильно установлен перед подсоединением буксирного крюка или без тягового тягача к носовой/передней стойке самолета;

б) снимается после отсоединения фаркопа или без тягового тягача от передней стойки шасси.

19) Процедуры, если применимо, для выталкивания или буксировки воздушного судна назад, чтобы гарантировать, что для воздушных судов, не оснащенных системой обхода рулевого управления передним шасси, в гидравлической системе рулевого управления сброшено давление или отсоединены крутящие тяги рулевого управления переднего шасси.

20) Если эксплуатант осуществляет буксировку воздушного судна с использованием тягача и буксирного устройства, у эксплуатанта должны быть процедуры, содержащие инструкции по соединению буксировочного устройства с носовой стойкой воздушного судна и с тягачом.

21) Процедуры, если применимо, при операциях выталкивания или буксировки воздушного судна, гарантирующие, что, когда тягач без буксира подсоединен к носовой опоре самолета, осуществляется проверка того, что носовые колеса самолета надежно зафиксированы в механизме блокировки тягача.

22) Процедуры, если применимо, при операциях выталкивания или буксировки самолета, обеспечивающие подъем носовых колес самолета, прикрепленных к тягачу без буксира, на высоту над землей, которая будет исключать любой контакт между носовыми колесами и землей в течение всего процесса буксировки или буксировки.

23) Процедуры, если применимо, для буксировки воздушного судна назад или для обеспечения того, чтобы тягач, подсоединенный к воздушному судну, не оставался без присмотра при работающем двигателе.

24) Процедуры, если применимо, для выталкивания или буксировки воздушного судна, чтобы гарантировать, что перед началом движения водитель тягача проверяет:

а) если это возможно, тягач должен находиться на одной линии с осевой линией самолета;

б) колеса на фаркопе, если применимо, полностью втянуты;

в) проверяет крепление буксировочного водила к буксировочному тягачу и к передней стойке шасси и включение стояночного тормоза на тягаче, в соответствующих случаях.

25) Процедуры, если применимо, для операций по буксировке воздушного судна, обеспечивающие, чтобы во время буксировки персонал наземного обслуживания не пытался переступить через буксирное устройство.

26) Процедуры, если применимо, обеспечивающие во время буксировки воздушного судна:

а) связь с кабиной экипажа осуществляется таким образом, чтобы исключить необходимость нахождения личного состава в непосредственной близости от самолета;

б) имеется резервный метод связи между персоналом наземного обслуживания и кабиной экипажа на случай сбоя основного метода;

в) кабина экипажа немедленно уведомляется в случае потери связи между тягачом и самолетом во время буксировки.

27) Процедуры, если применимо, обеспечивающие ограничение движения воздушного судна более медленной скоростью, чем в нормальных условиях, когда буксировка воздушного судна проводится в плохих наземных или погодных условиях.

28) Процедуры, если применимо, для буксировки воздушного судна назад, чтобы обеспечить, чтобы после остановки движения и перед отсоединением буксирного устройства или без буксировочного тягача от носовой стойки воздушного судна экипажу было дано указание включить стояночный тормоз и удерживать существующее положение до получения визуальных сигналов об окончательном разрешении на руление.

29) Процедуры должны обеспечивать получение персоналом наземного обслуживания подтверждения о том, что стояночный тормоз включен.

30) Процедуры, если применимо, при операциях буксировки воздушного судна, гарантирующие, что после прекращения движения буксировки и перед отсоединением буксирного устройства от носовой стойки воздушного судна натяжение буксирного устройства ослабляется.

31) Процедуры, если применимо, при буксировке воздушного судна назад, чтобы гарантировать, что после отсоединения тягача без буксира от носовой опоры, но до снятия штифта обхода рулевого управления носовой опорой, тягач располагается так, чтобы он был виден со стороны кабина экипажа.

32) Процедуры, если применимо, для буксировки воздушного судна назад, чтобы обеспечить, прежде чем воздушное судно начнет руление своим ходом, персонал наземного обслуживания:

а) подаёт последний сигнал разрешения в кабину экипажа;

б) если применимо, показать штырь кабине экипажа, что буксир отсоединен;

в) получить подтверждение из кабины экипажа.

33) Процедуры, если применимо, буксировки воздушных судов убедиться:

а) перед началом буксировки установлена связь между оператором тягача (техническим персоналом) и кабиной экипажа;

б) во время буксировки имеется давление в гидравлической тормозной системе самолета;

в) при потере связи во время буксировки движение немедленно прекращается.

34) Процедуры, если применимо, для буксировки воздушного судна, обеспечивающие, чтобы, если воздушное судно собирается обогнать тягач, оператор тягача немедленно уведомил кабину экипажа о необходимости прекратить движение, используя плавное нажатие на педаль тормоза.

35) Процедуры, если применимо, для буксировки воздушных судов, обеспечивающие, при буксировке по льду или снегу, работу оператора тягача:

а) по возможности избегать остановки движения в повороте;

б) поддерживает низкую скорость буксировки, особенно перед входом в поворот.

36) Процедуры, если применимо, буксировки воздушного судна, обеспечивающие при буксировке "вниз по склону" оператором тягача поддержание очень низкой скорости, чтобы предотвратить обгон тягача воздушным судном.

37) Процедуры, если применимо, для буксировки воздушного судна, обеспечивающие при буксировке в условиях плохой видимости или в ночных условиях воздушное судно освещенным, чтобы его можно было увидеть.



38) Процедуры, если это применимо, для буксировки воздушного судна, обеспечивающие, чтобы после остановки буксирного движения и перед отсоединением буксирного устройства от носовой стойки воздушного судна за основными колесами воздушного судна была установлена колодка.

39) Процедуры, если применимо, для буксировки самолета назад, чтобы обеспечить перед подключением тягача к главному шасси самолета проверку системы дистанционного управления на нормальном рабочем расстоянии для проверки работоспособности системы.

40) Процедуры, если применимо, для буксировки воздушного судна назад, чтобы гарантировать, что при установке тягача главной передачи для присоединения к воздушному судну персонал наземного обслуживания проверит, что тягач сконфигурирован соответствующим образом для данного типа воздушного судна.

41) Процедуры, если применимо, для буксировки воздушного судна назад, обеспечивающие использование оператором тягача главной передачи стандартной терминологии для передачи в кабину экипажа инструкций по управлению воздушным судном по желаемой траектории обратной буксировки. Получите подтверждение из кабины экипажа.

42) Процедуры, если применимо, для буксировки воздушного судна назад, чтобы гарантировать, что оператор тягача немедленно уведомит кабину экипажа в случае неисправности оборудования во время операции.

43) Процедуры, если применимо, для буксировки воздушного судна назад, гарантировать, что водитель тягача наблюдает за световыми индикаторами агрегата, чтобы убедиться в том, что тяговые катки полностью открыты, прежде чем подать сигнал "разрешено" в кабину экипажа.

44) Процедуры, если применимо, для выталкивания воздушного судна, обеспечивающие, что в случае необходимости экстренной эвакуации пассажиров во время операции отталкивания, персонал наземного обслуживания убирает тягу главного редуктора, если она находится в положении, препятствующем процессу эвакуации.

45) Процедуры, если применимо, по включению двигателя воздушного судна для обеспечения беспроводной связи являются основным методом связи между маршалом и кабиной экипажа.

46) Процедуры, если они применимы для возврата воздушного судна в исходное положение, обеспечивающие ношение маршевым диспетчером защитных очков в дополнение к обычным средствам индивидуальной защиты.

47) Процедуры, если применимо, для обеспечения того, чтобы операции по возврату воздушного судна в исходное положение не проводились, когда:

- а) выход на посадку не разрешен для таких операций;
- б) вся зона проведения буксировки не имеет достаточного освещения;
- в) видимость ограничена из-за погодных условий;
- г) на поверхности движения скопился лед, снег или слякоть;
- д) не достигнуто устное соглашение между маршалом и кабиной экипажа;
- е) любой член экипажа наземного обслуживания не защищен должным образом.

48) Процедуры, если применимо, для возврата воздушного судна в исходное положение для обеспечения маршевого режима:

- а) прекращает движение воздушного судна назад сигналом "Идите прямо";
- б) подает сигнал "стоп" только после того, как воздушное судно достигло движения вперед.

## **§8. Заправка топливом**

20. Работы по заправке и контролю качества топлива организуются на основании следующих документов:

- Авиационных правил Кыргызской Республики – 23 "Сертификация организаций, осуществляющих контроль качества авиаГСМ", утвержденных приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 25 апреля 2023 года №287/п;

- Методики определения соответствия организации по авиатопливообеспечению гражданской авиации Кыргызской Республики, утверждённой приказом Агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики от 17 сентября 2018 года №486/п.

## **§9. Противоблединительная обработка**

21. Противоблединительная защита ВС осуществляется в соответствии с требованиями:

- Инструкции по противообледенительной защите ВС, утвержденной приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 6 июля 2023 года №522/п;

- Методических указаний по разработке Руководства по противообледенительной защите ВС и его оценки, утвержденных приказом Агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики от 15 ноября 2018 года №545/п.

## **§10. Другие виды наземного обслуживания**

22. Наземное обслуживание не ограничивается перечисленными выше. Ниже перечислены дополнительные услуги, которые необходимо контролировать и управлять ими:

а) подготовка и представление плана полетов службы организации воздушного движения (ОВД);

б) подготовка оперативного плана полета;

в) составление и предоставление метеорологических сводок и NOTAM;

г) диспетчерское обслуживание и мониторинг за полетами, включая ETOPS/EDTO (операции с увеличенным временем перелета) и всепогодные полеты (AWO);

д) получение разрешений на полеты и посадки;

е) получение других разрешений, когда это необходимо.

## **V. Обязанности эксплуатанта воздушного судна (оператора воздушного судна)**

23. Когда все или часть функций и задач, связанных с наземными операциями/наземным обслуживанием, переданы поставщику услуг, эксплуатант воздушного судна должен обеспечить постоянное выполнение своих обязанностей по наземному обслуживанию.

24. Эксплуатанты воздушных судов при заключении договора с поставщиком услуг должны гарантировать, что:

- письменный контракт или соглашение об уровне обслуживания с подрядчиком заключается до получения услуг по наземным операциям/обслуживанию. Контракт должен содержать элементы и требования к наземным операциям эксплуатанта воздушного судна;

- поставщику услуг, если он зарегистрирован в Кыргызской Республике, присвоено соответствующее обозначение;

- персонал осведомлен и знаком с процедурами наземного обслуживания эксплуатанта воздушного судна, копия соответствующего раздела или Руководства эксплуатанта воздушного судна по наземному обслуживанию должна быть выдана соответствующему персоналу;

- надлежащие стандарты устанавливаются для персонала подрядчика с помощью средств надзора, которые включают программы обучения, проверки и мониторинга, приемлемые для Органа гражданской авиации;

- весь лицензированный и уполномоченный персонал подрядчика обучен, имеет квалификацию для выполнения необходимых работ;

- надлежащим образом ведется учет индивидуального обучения всего персонала подрядных организаций;

- полётный диспетчер, выполняющий функции диспетчера, имеет действующую и актуальную лицензию (свидетельство), выданное Органом гражданской авиации Кыргызской Республики или эквивалентное разрешение. Другой персонал, которому требуется разрешение компании, должен иметь соответствующий сертификат эксплуатанта воздушного судна;

- подрядчик, обеспечивающий наземные операции для оператора Кыргызской Республики, проходит аудит каждые 24 месяца. Аудит также требуется при первоначальном, возобновленном или значительном изменении деятельности по наземному обслуживанию;

- деятельность по наземному обслуживанию, осуществляемая по контракту, является частью программы аудита качества эксплуатанта воздушного судна и перечислена в его Руководстве по качеству;

- подрядчики имеют доступ к соответствующему разделу портала (сайта) или программному обеспечению эксплуатанта ВС и соответствующей части эксплуатационного руководства;

- записи и документация до и после полета сохраняются и хранятся в соответствии с требованиями Авиационных правил Кыргызской Республики и Процедуры управления записями, действующей у эксплуатанта воздушного судна;

- предоставляется доступ и права на аудит, проверку и проверку всех аспектов безопасности услуг или операций.

25. При определенных обстоятельствах эксплуатанту может быть разрешено использовать определенные услуги по наземным операциям, доступные в аэропорту, при условии, что командир воздушного судна оценил эксплуатационные стандарты как эквивалентные соответствующей части Руководства эксплуатанта по производству полетов.

## **VI. Образец содержания руководства по наземному обслуживанию**

26. Ниже приводится примерный образец Руководства по наземному обслуживанию:

### **1. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ РУКОВОДСТВА**

- 1.1. Титульный лист.
- 1.2. Оглавление.
- 1.3. Поправки/Ревизии.
- 1.4. Перечень держателей РНО.
- 1.5. Список эффективных страниц.
- 1.6. Запись изменений.
- 1.7. Общий обзор пересмотра.
- 1.8. Предисловие.
- 1.9. Применимость.
- 1.10. Введение.
- 1.11. Политика.

### **2. УПРАВЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИЕЙ**

- 2.1. Организационная структура и ответственность.
- 2.2. Коммуникации (звено связи в компании).
- 2.3. Ресурсы (расписание и время их работы).

### **3. ДОКУМЕНТАЦИЯ И УЧЕТ**

- 3.1. Система документации.
- 3.2. Оперативные руководства.
- 3.3. Системы учета (как вы контролируете свои записи).

### **4. БЕЗОПАСНОСТЬ И СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА**

- 4.1. Программа обеспечения безопасности.
- 4.2. Руководство по качеству.
- 4.3. Другая система качества, если применимо.

## 5. ИНСТРУКЦИИ/ПРОЦЕДУРЫ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

5.1. Процедуры заправки топливом.

5.2. Процедуры обслуживания самолетов, пассажиров и грузов, связанные с обеспечением безопасности.

5.3. Процедуры отказа в посадке.

5.4. Противообледенительная обработка на земле.

5.5. Другие необходимые процедуры на земле.

## 6. ОБУЧЕНИЕ И КВАЛИФИКАЦИЯ

6.1. Программа функционального и вводного/начального обучения.

6.2. Другое обучение, такое как безопасность, опасные грузы, безопасность в контролируемой зоне, водитель в контролируемой зоне, эксплуатация наземного оборудования (GSE), контроль загрузки, обслуживание пассажиров, обработка багажа, программа обучения обслуживанию и погрузке воздушных судов.

## 7. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

- Подробная информация о политике безопасности, контроле, управлении, обучении и информировании персонала, связанного с работой агентами наземного обслуживания.

## 8. УПРАВЛЕНИЕ НАЗЕМНЫМ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ (GSE)

- Детали эксплуатации и технического обслуживания GSE.

## 9. КООРДИНАЦИЯ МОНИТОРИНГА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

- Описание порядка координации, позиции мониторинга, распределение связи между воздушными судами и наземным обслуживанием.

### **Примечание:**

1. Деятельность, не охватываемая организацией, может содержать



заявление о неприменимости; однако формат и нумерация должны оставаться прежними.

2. Заявитель может изменить содержание своих руководств, однако необходимое время оценки может увеличиться.

#### **IV. Применяемый чек-лист оценки процессов организации и управления наземного обслуживания**

27. Чек-лист – проверочный лист, используемый проверяющим (ми) инспектором (ми) для оценке состояния проверяемого объекта.

28. Использование чек-листа позволяет:

- сократить основное время проведения аудита;
- вовлечь в проведение оценки/аудита или надзорных мероприятий руководителя проверяемого подразделения;
- привлечь к работе специалистов, аудиторов, проверяющих инспекторов, не имеющих достаточного практического опыта.

29. Для того, чтобы проверяющий инспектор (ы) могли проводить оценку, аудит и надзорные мероприятия последовательно и при этом не забывать основные задачи оценки, аудита и надзорных мероприятий ниже приведён Чек-лист оценки процессов организации и управления наземного обслуживания при помощи которого и осуществляется оценка, аудит и надзорные мероприятия.

30. Чек-лист заполняется машинописным способом инспектором Органа гражданской авиации и руководителем структурного подразделения по вопросам эксплуатации (OPS), рассматривавшими предоставленный документ.

31. В колонках: "Соответствует", "Не соответствует" и "Не применимо" проставляется машинописный символ "☑".

32. В колонке "Ссылка на документ эксплуатанта ВТ/юридического лица" представителем эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики или юридическим лицом записываются данные шариковой ручкой или вводятся машинописным способом.

**Чек-лист оценки процессов организации и управления  
наземного обслуживания**

<b>Наименование эксплуатанта ВС:</b>	<b>Дата (день/месяц/год):</b>	<b>Область проверки:</b>
<b>Месторасположение эксплуатанта ВС:</b>	<b>ФИО инспектора (ов):</b>	
<b>Цель проверки:</b>		

№	Аспекты подлежащие проверке	Ссылка на документ эксплуатанта				Примечание
			Соответствует	Не соответствует	Не применимо	
<b>ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ</b>						
1	Определен ли у эксплуатанта ВС менеджер по наземному обслуживанию (руководитель по наземному обслуживанию)?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	Имеется ли должностная инструкция у менеджера по наземному обслуживанию (руководителя по наземному обслуживанию), в которой определена ответственность за управление и надзор по функциям и деятельности в рамках операций по наземному обслуживанию?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	Определена ли у эксплуатанта ВС организационная структура и руководящий документ,		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<p>предусматривающий обязанности и полномочия по управлению всеми следующими функциями наземного обслуживания:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обслуживание на перроне;</li> <li>- обслуживание пассажиров;</li> <li>- обслуживание в салоне ВС;</li> <li>- обработка багажа/груза;</li> <li>- контроль массы и центровка;</li> <li>- вспомогательное наземное оборудование;</li> <li>- обслуживание по заправке топливом?</li> </ul>					
4	<p>Определен ли у эксплуатанта ВС процесс или процедура делегирования обязанностей в рамках системы управления наземным обслуживанием, которая обеспечивает преемственность управления, когда операционные руководители, включая, если применимо, должностных лиц, не могут выполнять рабочие обязанности.</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	<p>Обеспечено ли эксплуатантом ВС наличие необходимых помещений, рабочего места, оборудования и вспомогательных служб, а также рабочей среды для выполнения требований безопасности при наземном обслуживании.</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	<p>Обеспечено ли эксплуатантом ВС заполнение рабочих должностей в рамках наземного обслуживания персоналом на основе знаний, навыков, обучения и опыта, соответствующих занимаемой должности?</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>ДОКУМЕНТАЦИЯ И УЧЁТ</b>						
7	<p>Имеется ли у эксплуатанта ВС Руководство по наземному обслуживанию, которое содержит эксплуатационную политику, процессы, процедуры и другую информацию, необходимую персоналу наземного обслуживания для выполнения своих обязанностей и соблюдения применимых положений,</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	законодательных требований, авиационных правил и стандартов.					
8	Обеспечено ли эксплуатантом ВС система управления и контроля документации и/или данных, используемых непосредственно при проведении или поддержке операций по наземному обслуживанию?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9	<p>Определена ли у эксплуатанта ВС система управления и контроля записей о наземном обслуживании для обеспечения того, чтобы содержание и хранение таких записей соответствовало требованиям органа гражданской авиации, если это применимо, и для обеспечения того, чтобы эксплуатационные записи подвергались стандартизированным процессам для:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- идентификации;</li> <li>- разборчивости;</li> <li>- обслуживанию;</li> <li>- поиска;</li> <li>- защиты, целостности и безопасности;</li> <li>- утилизации, удалении (электронные записи) и архивирования?</li> </ul>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10	Обеспечено ли эксплуатантом ВС введение документации, используемой при проведении или поддержке операций по наземному обслуживанию?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>БЕЗОПАСНОСТЬ И СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА</b>						
11	<p>Определена ли у эксплуатанта ВС процесс обеспечения качества, который предусматривает аудит и оценку системы управления и эксплуатационных функций в рамках наземного обслуживания через запланированные промежутки времени, чтобы гарантировать, что эксплуатант ВС:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Соблюдает применимые нормы и стандарты;</li> <li>- Удовлетворяет заявленным операционным потребностям;</li> <li>- Выявляет области, требующие улучшения;</li> <li>- Выявляет опасности (угрозы) для</li> </ul>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<p>операций;</p> <p>- Оценивает эффективность контроля рисков безопасности полетов?</p>					
12	<p>Определена ли у эксплуатанта ВС система управления, обеспечивающая контроль операций по наземному обслуживанию?</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13	<p>Обеспечил ли эксплуатант ВС, чтобы система управления определяла подотчетность, полномочия и обязанности руководящего и неуправленческого персонала, выполняющего функции, связанные с безопасностью и/или безопасностью операций по наземному обслуживанию?</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14	<p>Если Оператор передает функции по наземному обслуживанию внешним поставщикам услуг, определена ли у эксплуатанта ВС ответственность за наземное обслуживание внешним поставщиком услуг?</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15	<p>Если у Оператора внешние поставщики услуг выполняют функции по наземному обслуживанию, переданные на аутсорсинг, обеспечено ли эксплуатантом наличие процесса выбора поставщика услуг, который обеспечивает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- установление критериев выбора, связанные с безопасностью;</li> <li>- оценка Поставщиков услуг по этим критериям до выбора.</li> </ul>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16	<p>Если у эксплуатанта ВС внешние поставщики услуг выполняют аутсорсинговые эксплуатационные функции по наземному обслуживанию, эксплуатант ВС должен иметь процесс, обеспечивающий выполнение контракта или соглашения с такими внешними поставщиками услуг.</p> <p>Контракты или соглашения должны определять применение конкретных задокументированных требований, которые могут контролироваться эксплуатантом ВС для обеспечения выполнения поставщиком услуг требований, влияющих на безопасность и/или безопасность операций по</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	наземному обслуживанию.					
17	Определена ли у эксплуатанта ВС программа выявления опасностей для операций наземного обслуживания, которая включает сочетание реактивных и упреждающих методов выявления опасностей.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
18	Определена ли у эксплуатанта ВС система конфиденциальных сообщений о безопасности полетов, которая поощряет и облегчает сообщение о событиях, опасностях и/или проблемах, возникающих в результате или связанных с действиями человека при выполнении наземных операций.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
19	Обеспечено ли эксплуатантом ВС наличие процедур реагирования на инциденты, связанные с наземным обслуживанием.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
20	Обеспечено ли эксплуатантом ВС наличие процесса хранения записей об авиационных происшествиях и инцидентах, связанных с операциями по наземному обслуживанию воздушных судов.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>ИНСТРУКЦИИ/ПРОЦЕДУРЫ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ</b>						
<b>Процедуры заправки топливом:</b>						
21	Обеспечено ли эксплуатантом ВС чтобы во время операций по заправке топливом при посадке, посадке или высадке пассажиров на воздушное судно существовали процедуры, предусматривающие назначение лица, ответственного за операции по заправке топливом, и определяющие метод(ы), с помощью которого это ответственное лицо: а) Общается с летным экипажем или другим квалифицированным персоналом на борту воздушного судна; б) Уведомляет летный экипаж или другой квалифицированный персонал на борту воздушного судна и другой соответствующий персонал, участвующий в наземном обслуживании воздушного судна, о том, что заправка топливом должна начаться и была		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<p>завершена, если не были установлены эквивалентные процедурные средства для обеспечения того, чтобы летный экипаж или другой квалифицированный персонал на борту воздушного судна осведомлен о заправке топливом и в состоянии, в случае необходимости, произвести оперативную эвакуацию воздушного судна;</p> <p>в) Обеспечивает уведомление летного экипажа или другого квалифицированного персонала на борту воздушного судна, когда установлено наличие опасных условий или ситуаций.</p>					
22	<p>Внедрены ли у эксплуатанта ВС процессы, обеспечивающие соблюдение поставщиками топлива стандартов безопасности и качества топлива, приемлемых для эксплуатанта ВС, а топливо, поставляемое и загружаемое на воздушное судно, должно быть:</p> <p>а) Правильного класса и спецификации для каждого типа самолета;</p> <p>б) Свободно от загрязнений.</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
23	<p>Обеспечено ли эксплуатантом ВС наличие процедур для операций по заправке топливом, которые предусматривают в случае разлива топлива немедленные и последующие действия для обеспечения:</p> <p>а) Заправка остановлена;</p> <p>б) При необходимости вызывается соответствующий наземный персонал или пожарная служба аэропорта;</p> <p>в) Уведомление летного экипажа или других квалифицированных лиц на борту воздушного судна.</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
24	<p>Обеспечено ли эксплуатантом ВС наличие процедур безопасности, связанных с операциями по заправке воздушных судов топливом, которые требуют во время операций по заправке топливом:</p> <p>а) Установление связующего соединения между транспортным средством-заправщиком и воздушным судном для обеспечения рассеивания электрической энергии, которая может</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<p>возникнуть;</p> <p>б) Запрет на подключение или отключение электрооборудования самолета;</p> <p>в) Предотвращение повреждения топливного шланга;</p> <p>г) Прекращение заправки самолета топливом при обнаружении молнии представляет собой угрозу.</p>					
25	Обеспечено ли эксплуатантом ВС наличие процедур вызова аварийно-спасательных и пожарных служб в случае пожара или крупного разлива топлива?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Процедуры обслуживания самолётов, пассажиров и грузов, связанные с обеспечением безопасности полётов:</b>						
26	Если Оператор выполняет международные пассажирские рейсы, предусмотрен ли у эксплуатанта ВС процесс, обеспечивающий защиту зарегистрированного багажа от несанкционированного вмешательства с момента его проверки или принятия на попечение эксплуатанта ВС до вылета международного рейса, перевозящего багаж?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Процедуры отказа в посадке:</b>						
27	Процедуры, обеспечивающие отказ в посадке на борт самолета лицам, находящимся в состоянии наркотического/алкогольного опьянения или признаками воздействия наркотиков/алкоголя. Это не относится к медицинским пациентам, находящимся под надлежащим наблюдением.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
28	<p>Если эксплуатант ВС перевозит пассажиров, требующих особого обслуживания, определена ли у эксплуатанта ВС политика и соответствующие процедуры для предполетного принятия или непринятия, а также обработки таких пассажиров наземным персоналом по обслуживанию пассажиров?</p> <p>Такая политика и процедуры должны соответствовать применимым нормам и, как минимум, касаться:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Нетрезвых пассажиров;</li> <li>- Пассажиров с инвалидностью или</li> </ul>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



	ограниченной подвижностью; - Пассажиров с травмами или заболеваниями; - Младенцев и детей без сопровождения взрослых; - Недопустимых пассажиров; - Депортированных лиц; - Пассажиров под стражей.					
29	При выполнении эксплуатантом пассажирских рейсов эксплуатантом ВС предусматривается ли система оповещения, обеспечивающая доведение до всех пассажиров информации о видах опасных грузов, запрещенных к перевозке на борту воздушного судна?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
30	Если Оператор выполняет международные пассажирские рейсы, предусмотрен ли у эксплуатанта ВС процесс, обеспечивающий защиту зарегистрированного багажа от несанкционированного вмешательства с момента его проверки или принятия на попечение эксплуатанта ВС до вылета международного рейса, перевозящего багаж?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Обеспечение доступа в кабину ВС:</b>						
31	Обеспечено ли эксплуатантом ВС наличие процедур открытия и закрытия дверей доступа в кабину воздушного судна во время полетов? В таких процедурах должны быть указаны: - кто отвечает за открытие и закрытие дверей доступа в кабину воздушного судна; - когда двери должны открываться и закрываться; - надлежащие методы связи и/или координации между летным экипажем, кабинным экипажем и наземным персоналом для обеспечения безопасности во время обычных операций с дверью.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
32	Определены ли у эксплуатанта ВС процедуры открытия и закрытия дверей доступа в грузовые отсеки воздушных судов?  Такие процедуры также должны		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<p>обеспечивать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- технические ступеньки, ленточные погрузчики или другие наземные транспортные средства, используемые для доступа к дверям грузового отсека, имеют защитные поручни для предотвращения падения;</li> <li>- поручни безопасности поднимаются или выдвигаются, в зависимости от обстоятельств, когда персонал осуществляет доступ, открывает и закрывает двери.</li> </ul>					
<b>Операции по загрузке воздушных судов:</b>						
33	<p>Обеспечено ли эксплуатантом ВС наличие системы управления загрузкой, которая обеспечивает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Вес и центровка самолета правильны и находятся в пределах согласно РЛЭ ВС;</li> <li>- Самолет загружен в соответствии с применимыми правилами и специальными инструкциями по загрузке для рейса;</li> <li>- Распространение информации об опасных грузах и другой специальной нагрузке, применимой к каждому рейсу;</li> <li>- Информация, включающая изменения в последнюю минуту, которая соответствует фактической нагрузке на воздушное судно и представлена в окончательной загрузочной ведомости? (Load/Trimsheet, LIR)</li> </ul>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Операции в неблагоприятных условиях:</b>						
34	<p>Обеспечено ли эксплуатантом наличие процедур для операций в неблагоприятных погодных условиях, включая, как минимум:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Зимние или скользкие условия перрона;</li> <li>- Гроза, молния;</li> <li>- Условия сильного ветра;</li> <li>- Любые другие неблагоприятные погодные или атмосферные условия, типичные для района(ов) деятельности эксплуатанта ВС.</li> </ul>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Прибытие воздушного судна:</b>						
35	<p>Обеспечено ли эксплуатантом ВС выполнение процедур прибытия воздушных судов до прибытия</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<p>воздушных судов в назначенный срок и на определенную стоянку?</p> <p>Такие процедуры должны обеспечивать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Поверхность площадки рампы осматривается и не содержит: <ul style="list-style-type: none"> <li>а) мусор, который может привести к повреждению посторонними предметами (FOD);</li> <li>б) загрязнение, которое может представлять опасность для движения самолета.</li> <li>в) траектория движения самолета свободна от предметов и препятствий;</li> <li>г) персонал, не участвующий в прибытии ВС, располагается за пределами зоны фиксации оборудования (ERA);</li> <li>д) требуемый GSE доступен и расположен вдали от ERA;</li> <li>е) система управления стыковкой воздушного судна находится в рабочем состоянии или, если применимо, на месте находится персонал, который занимается распределением пассажиров, грузов;</li> </ul> </li> </ul>					
36	<p>Обеспечено ли эксплуатантом ВС наличие процедур по прибытии воздушных судов, которые завершаются после того, как воздушное судно остановилось у выхода на стоянку или на стоянке?</p> <p>Такие процедуры должны обеспечивать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>а) Транспортные средства и персонал не должны приближаться к стоянке до тех пор, пока не будут остановлены двигатели и выключены противопоаварийные огни;</li> <li>б) Если это применимо, противооткатные колодки размещаются на колесах шасси и устно/визуально подтверждаются летному экипажу;</li> <li>в) Вокруг самолета расставлены предохранительные конусы;</li> <li>г) Перед размещением GSE на воздушном судне проводится внешний</li> </ul>		□	□	□	

	осмотр воздушного судна для выявления и регистрации видимых повреждений воздушного судна.					
<b>Вылет воздушного судна:</b>						
37	<p>Обеспечивается ли эксплуатантом ВС наличие процедуры вылета воздушного судна для проверки обхода воздушного судна, которая завершается непосредственно перед отправлением воздушного судна от выхода на стоянку или стоянки?</p> <p>Такая проверка должна обеспечивать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на поверхности рампы не должно быть мусора, который может привести к повреждению посторонними предметами (FOD);</li> <li>- Наземное и пассажирское посадочное оборудование отсоединены от самолета;</li> <li>- GSE и транспортные средства располагаются в стороне от траектории движения самолета;</li> <li>- Траектория движения самолета свободна от предметов и препятствий;</li> <li>- Панели обслуживания самолета и/или люки закрыты и закреплены (кроме панелей внешнего питания и рулевой колонки);</li> <li>- Двери кабины и грузового отсека закрыты, ручки находятся заподлицо с фюзеляжем;</li> <li>- О любых видимых повреждениях или аномалиях самолета сообщается летному экипажу и техническому обслуживанию;</li> <li>- Предохранительные штифты шасси сняты.</li> </ul>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Реагирование на авиационные происшествия:</b>						
38	Обеспечено ли эксплуатантом ВС наличие плана действий в чрезвычайных ситуациях для реагирования на авиационные происшествия или другие чрезвычайные ситуации, которые могут возникнуть во время операций по наземному обслуживанию воздушных судов?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Противообледенительная обработка:</b>						

39	<p>Предусмотрена ли у эксплуатанта ВС Программа защиты от обледенения, которая, как минимум:</p> <p>а) Обеспечивает соблюдение концепции чистого крыла;</p> <p>б) Определяет обязанности в рамках Программы;</p> <p>в) Адреса применимых местоположений в маршрутной сети;</p> <p>г) Определяет зоны ответственности;</p> <p>д) Определяет технические и эксплуатационные требования;</p> <p>е) Определяет требования к обучению и квалификации.</p> <p>*Применяется и к внешним поставщикам услуг, которые выполняют противообледенительные функции для эксплуатанта ВС.</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>ОБУЧЕНИЕ, КВАЛИФИКАЦИЯ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ</b>						
40	<p>Если Оператор передает функции по наземному обслуживанию внешним поставщикам услуг, определена ли у эксплуатанта ВС Программа, обеспечивающая подготовку и компетентность персонала внешних поставщиков услуг для выполнения обязанностей?</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
41	<p>Определена ли у эксплуатанта ВС Программа, обеспечивающая подготовку и компетентность персонала по наземному обслуживанию для выполнения обязанностей?</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
42	<p>Если Оператор передает функции по наземному обслуживанию внешним поставщикам услуг, определена ли у эксплуатанта ВС ответственность за наземное обслуживание внешним поставщиком услуг?</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
43	<p>При выполнении эксплуатантом пассажирских рейсов эксплуатантом ВС предусматривается ли система оповещения, обеспечивающая доведение до всех пассажиров информации о видах опасных грузов, запрещенных к перевозке на борту воздушного судна?</p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

44	Разработал ли эксплуатант ВС требования по подготовке персонала по наземному обслуживанию воздушных судов, политику в области субподряда, процедуры и практику обслуживания для всех видов наземного обслуживания?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЁТОВ:</b>						
45	Определена ли эксплуатантом ВС система ведения связи, обеспечивающая эффективную передачу соответствующей информации о безопасности и эксплуатации в рамках системы управления операциями по наземному обслуживанию и во всех областях, где проводятся операции по наземному обслуживанию?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

РЕЗУЛЬТАТЫ ОТЧЁТА О ПРОВЕДЕННЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ (КОММЕНТАРИЙ ПРОВЕРЯЮЩЕГО ИНСПЕКТОРА):

ФИО проверяющего инспектора:

\_\_\_\_\_

и должность \_\_\_\_\_

Дата: " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Дата завершения проверки (день/месяц/год):	ФИО специалиста (представителя) эксплуатанта ВС по наземному обслуживанию:	ФИО руководителя отдела Органа гражданской авиации:
	ФИО _____  и должность _____ (подпись)	ФИО _____  и должность _____ (подпись)

– КОНЕЦ –