

8-й Вертолетный форум

Докладчик: **Лахно Павел Владимирович** – начальник отдела стандартов и сертификации АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги»

Тема выступления:

«Вопросы практической реализации ФАП-246 «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил» (новая ред. ФАП-11).»

г. Нефтеюганск
2015г.

Уважаемые коллеги и гости форума!!!

Необходимость разработки новой редакции ФАП-11 обусловлена изменениями воздушного законодательства, а именно ст. 8 ВК РФ, которая отменило обязательную сертификацию физических и юридических лиц, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки. В соответствии с этим ФАП-246 получил новое название, также значительно изменено и его содержание.

Новый ФАП более понятен, информативен. Упорядочена и распределена по разделам вся имеющаяся информация.

Процедуры сертификации значительно упрощены и более строго регламентированы. Изменения коснулись практически всех разделов и пунктов ФАП-11.

Вашему вниманию предлагаю основные различия, нововведения и сравнительную характеристику ФАП-246 по отношению к ФАП-11. К сожалению, новому ФАПу присущи и недостатки, на которых так же остановлюсь.

Отрадно, что ранее выданные сертификаты эксплуатанта на КВП сохраняют свою силу до окончания срока их действия или до их обмена на сертификаты, оформленные в соответствии с новыми Федеральными авиационными правилами.

ФАП-246	ФАП-11
<p>Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил</p> <p>устанавливают порядок выдачи сертификата эксплуатанта,</p>	<p>Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки.</p> <p>Процедуры сертификации</p> <p>устанавливают сертификационные требования к физическим и юридическим лицам, устанавливает процедуры сертификации</p>
Не содержит	<p>Сертификат эксплуатанта не может быть выдан на два или более юридических (физических) лица и не может быть передан одним юридическим (физическим) лицом другому.</p>
<p>Заявитель (эксплуатант) для выполнения регулярных коммерческих воздушных перевозок пассажиров ... владеет воздушными судами в количестве, определяемом графиком оборота воздушных судов с учетом необходимого резерва....</p>	<p>В качестве резерва не рассматриваются воздушные суда, арендуемые по договору аренды воздушного судна с экипажем, и воздушные суда, работающие за рубежом по контрактам.</p>

<p>Норма отсутствует</p>	<p>Заявитель (эксплуатант) обеспечивает наличие на борту воздушного судна необходимой информации для экипажа и инженерно-технического персонала из соответствующих разделов руководства по производству полетов и руководства по организации технического обслуживания в части, касающейся производства и обеспечения полетов на данном воздушном судне.</p>
<p>Заявитель (эксплуатант) обеспечивает наличие средств связи для организации полетов со всеми подразделениями эксплуатанта во всех местах осуществления производственной деятельности эксплуатанта.</p> <p>Заявитель (эксплуатант) предусматривает наличие помещений, рабочих мест, оборудования, вспомогательных служб и персонала, обеспечивающих деятельность эксплуатанта.</p>	<p>Норма отсутствует</p> <p>Заявитель (<u>эксплуатант</u>) имеет организационную структуру, воздушные суда (на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании), <u>авиационный персонал</u> и производственную базу для организации, производства и обеспечения полетов в соответствии с требованиями нормативных актов, регулирующих деятельность гражданской авиации.</p> <p>Заявитель (эксплуатант) обеспечивает наличие производственной базы, оборудованной для организации и выполнения необходимых работ по поддержанию летной годности воздушных судов, анализа полетной информации, сбора и обработки данных по надежности авиационной техники и безопасности полетов, учета и хранения эксплуатационно-технической документации и пономерной документации на основные и комплектующие изделия воздушных судов, оперативного управления и контроля полетов воздушных судов, подготовки <u>авиационного персонала</u>.</p> <p>Требования к производственной базе и ее оборудованию определяются нормативными актами, регулирующими деятельность гражданской авиации.</p>
<p>Норма отсутствует</p>	<p>Заявитель (эксплуатант) организует выполнение следующих видов обеспечения полетов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. техническое обслуживание и ремонт авиационной техники; 2. обработка и анализ полетной информации;

	<ol style="list-style-type: none"> 3. обеспечение организации перевозок; 4. медицинское обеспечение полетов и медицинское освидетельствование авиационного персонала; 5. организация воздушного движения; бю штурманское и аэронавигационное обеспечение; 6. обеспечение горюче-смазочными материалами; 7. обеспечение заявителя (эксплуатанта) подготовленным персоналом; 8. обеспечение полетов службами аэропортов, включая: 9. обеспечение авиационной безопасности; 10. обеспечение стоянки (парковки) воздушных судов; 11. обеспечение посадки и взлета; 12. обслуживание пассажиров, грузов и почты; 13. поисковое и аварийно-спасательное обеспечение; 14. метеорологическое обеспечение.
<p>Заявитель (эксплуатант) разрабатывает и реализует систему управления качеством.</p> <p>Заявитель (эксплуатант) разрабатывает, утверждает и внедряет в своей организации: руководство по производству полетов (далее - РПП); руководство по организации технического обслуживания (далее - РОТО); руководство по организации наземного обслуживания (далее - РОНО); внутренние нормативные документы, на которые делается ссылка в РПП.</p> <p>Уполномоченный орган одобряет следующие документы эксплуатанта: методы определения эксплуатационных минимумов аэропортов; перечни минимального исправного оборудования воздушных судов; программы подготовки членов летного и кабинного экипажа, сотрудника по обеспечению полетов. При разработке указанных программ эксплуатантом учитывается человеческий фактор; программы авиационной безопасности.</p>	<p>Заявитель (эксплуатант) разрабатывает и внедряет в своей организации руководство по производству полетов, руководство по организации технического обслуживания и руководство по качеству,</p> <p>Отсутствует.</p> <p>Отсутствует</p> <p>Отсутствует</p>

<p>Эксплуатант уведомляет уполномоченный орган о внесении изменений в руководства за 20 дней до вступления их в действие.</p>	<p>Отсутствует</p>
<p>Норма отсутствует</p>	<p>Перечень структурных подразделений и служб, входящих в организационную структуру заявителя (эксплуатанта), включает: летное подразделение; инженерно-авиационную службу; производственно-диспетчерскую службу, имеющую в своем составе подготовленных сотрудников по организационному обеспечению полетов (диспетчеров); инспекцию по безопасности полетов; службу авиационной безопасности; службу организации перевозок; службу бортпроводников; медицинскую службу; службу аэронавигационной информации; службу охраны труда (лицо, ответственное за состояние охраны труда). Допускаются сокращение указанного перечня структурных подразделений по согласованию с уполномоченным органом в области гражданской авиации. Допускается обеспечение мер авиационной безопасности на договорной основе с сертифицированной организацией при отсутствии в структуре эксплуатанта службы авиационной безопасности.</p>
<p>Эксплуатант обеспечивает ведение и представление в уполномоченный орган и соответствующий территориальный орган электронных заявок для постоянного мониторинга соответствия требованиям федеральных авиационных правил и организации процедур подтверждения соответствия. Информационное обеспечение процедур подтверждения соответствия эксплуатанта требованиям федеральных авиационных правил осуществляется в установленном</p>	<p>Эксплуатант обеспечивает использование ИСВТ для информационной поддержки процедур сертификации Информационная система "Воздушный транспорт Российской Федерации" (далее - ИСВТ) - распределенная компьютерная система, предназначенная для обеспечения процедур сертификации и инспекционного контроля эксплуатантов. Уполномоченный орган в области гражданской авиации является администратором центральной</p>

<p>порядке – порядок не определен с помощью какого программного обеспечения, каким способом, кто несет ответственность и Т.Д.</p>	<p>информационной базы ИСВ ИСВТ предназначена для обеспечения информационной поддержки процедур сертификации эксплуатантов, включая:</p>
<p>Заявитель (эксплуатант) назначает руководителя организации, который: организует и контролирует осуществление деятельности эксплуатанта в соответствии с <u>воздушным законодательством</u> Российской Федерации, <u>сертификатом</u> эксплуатанта и руководствами эксплуатанта требования к квалификации отсутствуют</p>	<p>Норма отсутствует</p>
<p>Руководитель заявителя - юридического лица (эксплуатанта) назначает должностных лиц из числа руководителей, соответствующих установленным настоящими Правилами требованиям, в обязанности которых входит обеспечение исполнения функций по:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) организации подготовки и допуска к полету членов экипажей воздушных судов (организации летной работы); б) поддержанию летной годности воздушных судов; в) управлению безопасностью полетов; г) авиационной безопасности; д) реализации системы управления качеством; е) наземному обслуживанию. 	<p>Эксплуатант принимает на работу руководящий персонал в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.</p> <p>Эксплуатант предусматривает в штате должности руководящего персонала, ответственного за:</p> <ul style="list-style-type: none"> соблюдение правил летной эксплуатации воздушных судов; соблюдение правил технического обслуживания и ремонта воздушных судов; обеспечение оперативного контроля организации, планирования и выполнения полетов; организационное обеспечение перевозок; обеспечение авиационной безопасности; организацию обеспечения безопасности полетов; управление качеством.
<p>Допускается сокращение указанного в <u>пункте 9</u> настоящих Правил перечня лиц при условии, что данное сокращение позволит выполнять функции, указанные в <u>пункте 7</u> настоящих Правил, заявителем (эксплуатантом), владеющим не более чем тремя воздушными судами любой максимальной взлетной массы или восемью воздушными судами с максимальной взлетной массой не более 27000 кг.</p>	<p>Допускаются сокращение указанного перечня должностей по согласованию с уполномоченным органом в области гражданской авиации.</p>
<p>При проведении процедур подтверждения соответствия заявителя уполномоченный орган оценивает соответствие следующим требованиям лица, выполняющего функции, указанные в <u>пункте 9</u> настоящих Правил: Конкретные требования: для примера;</p> <ul style="list-style-type: none"> а) по организации подготовки и допуска 	<p>При проведении работ по сертификации уполномоченный орган в области гражданской авиации рассматривает соответствие персонала установленным квалификационным требованиям с учетом обязательной аттестации (в том числе по ранее занимаемым должностям) должностных лиц, занимающих</p>

<p>членов экипажей воздушных судов (организации летной работы): имеет практический опыт в подготовке членов экипажей воздушных судов гражданской авиации не менее трех лет, опыт работы в качестве командира воздушного судна (далее - КВС) не менее пяти лет и квалификационную отметку в свидетельстве специалиста авиационного персонала, позволяющую выполнять функции пилота-инструктора (либо имел ее ранее);</p> <p>Отсутствует</p>	<p>следующие (равнозначные им по функциям) должности: руководитель; заместитель руководителя по организации летной работы; заместитель руководителя по инженерно-авиационному обеспечению; заместитель руководителя по качеству; руководитель летного подразделения; главный (старший) штурман, отвечающий за организацию штурманского и аэронавигационного обеспечения полетов; заместитель руководителя начальник инспекции по обеспечению безопасности полетов; заместитель руководителя по авиационной безопасности; заместитель руководителя (сотрудник), ответственный за организацию перевозок; сотрудник, ответственный за обеспечение оперативного контроля, организации, планирования и выполнения полетов; руководитель авиационно-учебного центра (при наличии у эксплуатанта авиационно-учебного центра); руководители других служб и подразделений, выполняющих функции по организации, производству и обеспечению полетов, связанные с обеспечением безопасности полетов. Если в структуре эксплуатанта имеются должностные лица, в подчинении которых находится вышеуказанный руководящий персонал, то эти должностные лица также рассматриваются уполномоченным органом в области гражданской авиации на соответствие установленным квалификационным требованиям. Эксплуатант в течение 10 дней с момента назначения нового лица на любую из вышеперечисленных должностей уведомляет уполномоченный орган в области гражданской авиации.</p>
<p>Норма отсутствует</p>	<p>Заявитель (эксплуатант) принимает на работу в соответствии с законодательством Российской Федерации летный состав, образующий экипажи воздушных судов, в количестве, достаточном для выполнения заявленной программы полетов эксплуатанта, и инженерно-технический состав для организации и выполнения технического</p>

	обслуживания воздушных судов.
Норма отсутствует	<u>Эксплуатант</u> обеспечивает соблюдение требований экологической безопасности и санитарно-эпидемиологических требований при эксплуатации и техническом обслуживании воздушных судов в соответствии с законодательством Российской Федерации. Эксплуатант имеет необходимые нормативные акты по экологической безопасности, разрабатывает и осуществляет организационные и технические мероприятия по соблюдению их требований.
Норма отсутствует	<u>Эксплуатант</u> обеспечивает контроль состояния безопасности полетов силами собственного аттестованного инспекторского персонала, прошедшего обучение по программам подготовки государственных инспекторов
Введен раздел СУБП, согласно которого Эксплуатант <ul style="list-style-type: none"> - разрабатывает и обеспечивает функционирование СУБП, - утверждает политику обеспечения безопасности полетов, - устанавливает и реализует процедуру для выявления и расследования отклонений от правил и процедур, - ведет сбор и анализ данных бортовых регистраторов воздушных судов, на которых они установлены, - обеспечивает защиту источников данных от использования в целях, отличных от обеспечения безопасности полетов. - создает систему документации, в соответствии с которой функционирует СУБП, 	Отсутствует
РОТО рассматривается на предмет соответствия требованиям федеральных авиационных правил уполномоченным органом, а в случае, если воздушное судно эксплуатанта зарегистрировано в реестре иностранного государства и одобрение (согласование) РОТО предусмотрено соглашением, заключенным в соответствии со статьей 83 бис Конвенции о международной гражданской авиации, РОТО одобряется (согласуется) и авиационной администрацией иностранного государства регистрации воздушного судна.	Отсутствует
Введен раздел требования к наземному	

<p>обслуживанию: Эксплуатант организует наземное обслуживание за исключением обслуживания воздушного движения и технического обслуживания, включающее обслуживание пассажиров, обработку багажа, груза и почты, обслуживание и загрузку воздушного судна, контроль загрузки, заправку топливом и анти/противообледенительную обработку воздушного судна. Предусмотренное данным пунктом наземное обслуживание осуществляется эксплуатантом самостоятельно или по договорам с организациями. 52. Заявитель (эксплуатант) включает в РПП раздел или издает отдельным документом РОНО, содержащее производственную политику, процедуры и другую информацию, необходимую для исполнения своих обязанностей персоналом, осуществляющим наземное обслуживание. 53. Эксплуатант при помощи персонала по обеспечению полетов организует соблюдение требований РОНО.</p>	<p>Отсутствует</p>
<p style="text-align: center;">ОГ</p> <p>Если заявитель (эксплуатант) запрашивает (имеет) разрешение на перевозку опасных грузов, то он включает в РОНО информацию, которая позволит выполнять персоналу функции, связанные с приемкой, обработкой, погрузкой, перевозкой опасных грузов и действиями в аварийной ситуации в процессе полета и наземного обслуживания. 56. Если заявитель (эксплуатант) не имеет допуска на перевозку опасных грузов, то он включает в РОНО указания и инструкции по выявлению и предотвращению случайной погрузки или перевозки на борту воздушных судов опасных грузов.</p>	<p style="text-align: center;">ОГ</p> <p>Заявитель (эксплуатант) для получения права перевозки опасных грузов обеспечивает наличие: ответственного специалиста, имеющего документ, подтверждающий уровень квалификации по перевозке опасных грузов, а также наделенного правами принимать решения от имени эксплуатанта о допуске (отказе в допуске) к воздушной перевозке опасных грузов и об условиях их перевозки в зависимости от класса (категории) опасных грузов; пилотов, бортовых инженеров, операторов, проводников, имеющих документ на право перевозки опасных грузов, воздушных судов, в которых багажно-грузовые помещения отвечают требованиям норм летной годности и позволяют осуществлять перевозку опасных грузов.</p>
<p>57. У заявителя (эксплуатанта) должна быть в наличии действующая редакция технических инструкций ИКАО по безопасной перевозке опасных грузов воздушным транспортом.</p>	<p>Отсутствует</p>
<p>60. Эксплуатант перед полетом организует предоставление в письменном виде командиру</p>	<p>Отсутствует</p>

<p>воздушного судна информацию, касающуюся опасных грузов, размещенных на борту воздушного судна.</p>	
<p>Введен раздел требования к АБ:</p> <p>64. Эксплуатант обеспечивает наличие на борту воздушного судна контрольного перечня осмотра воздушного судна, которым следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке воздушного судна на предмет выявления спрятанного оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется подозрение относительно того, что воздушное судно может подвергнуться акту незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.</p> <p>К контрольному перечню прилагаются инструкции в отношении действий, которые следует предпринимать в случае обнаружения взрывного устройства или подозрительного предмета, а также информацией о наименее опасном месте размещения взрывного устройства на конкретном воздушном судне.</p>	<p>Норма отсутствует</p>
<p>Заявление подписывается лицом, имеющим право действовать от имени заявителя, с приложением к заявлению документов, подтверждающих право представителя действовать от имени заявителя.</p>	<p>Заявление подписывается руководителем заявителя. А в образце указан еще и гл. бухгалтер!!!</p>
<p>Установлены сроки выполнения процедур по оформлению сертификата эксплуатанта</p> <p>Сроки выполнения процедур по выдаче сертификата эксплуатанта, не более 60 рабочих</p>	<p>Заявка на получение сертификата эксплуатанта (Приложение к настоящим Федеральным авиационным правилам) подается в уполномоченный орган в области гражданской авиации не позднее чем за три месяца до планируемого срока начала полетов.</p>
<p>Сроки выполнения процедур при внесении изменений в условия эксплуатации воздушных судов, связанных с освоением нового типа воздушного судна, международных полетов, а также при возобновлении действия сертификата эксплуатанта, включая возобновление действия сертификата эксплуатанта и снятие ограничений действия сертификата эксплуатанта - не более 40 рабочих дней</p>	<p>Заявка на внесение изменений в условия эксплуатации, предусматривающая: освоение эксплуатантом новых типов воздушных судов; выполнение международных полетов; изменение аэропорта базирования; отсутствует в новом ФАП подается в уполномоченный орган в области гражданской авиации не позднее чем за два месяца до планируемого срока начала полетов</p>

	в новых эксплуатационных условиях. К заявке прилагаются изменения и дополнения в действующий бизнес-план эксплуатанта.
Сроки выполнения процедур при внесении изменений в условия эксплуатации в остальных случаях не более пяти рабочих дней	В остальных случаях заявки на внесение изменений в условия эксплуатации подаются не позднее чем за пять рабочих дней до планируемого срока начала полетов в новых эксплуатационных условиях.
Норма отсутствует	При выполнении полета не допускается одновременное выполнение функций бортпроводников и бортоператоров. Не допускается выполнять функции бортоператоров воздушных судов инженерно-техническому персоналу, обслуживающему воздушные суда.
78. В уполномоченный орган подаются: а) заявка на получение сертификата эксплуатанта; б) заявка на внесение изменений в условия эксплуатации воздушных судов, предусматривающая: освоение эксплуатантом нового типа воздушного судна; выполнение международных полетов; возобновление действия приостановленного сертификата эксплуатанта; снятие ограничений действия сертификата эксплуатанта. В остальных случаях заявка на внесение изменений в условия эксплуатации воздушных судов (изменение спецификаций) подается эксплуатантом в уполномоченный орган или его территориальный орган.	В уполномоченный орган подаются: все виды заявок
Эксплуатант осуществляет учет изменений эксплуатационной документации, актов воздушного законодательства, руководств эксплуатанта, а также: - рассылку , обеспечивающую наличие действующих версий указанных документов в подразделениях эксплуатанта; - пересмотр и внесение изменений в документах эксплуатанта; - выявление устаревших , переизданных документов, их изъятие и уничтожение; - хранение и рассылку документации, полученной из внешних источников, включая руководства и документы от уполномоченных	Норма отсутствует

<p>органов и разработчиков воздушных судов и комплектующих. Заявитель назначает лиц, ответственных за выполнение требований данного пункта.</p>	
<p>Эксплуатант содержит подразделение по поддержанию летной годности воздушных судов эксплуатанта;</p>	<p>Эксплуатант имеет в структуре инженерно-авиационную службу</p>
<p>Норма отсутствует</p>	<p>При выполнении международных полетов за рубежом эксплуатант обеспечивает в аэропорту временного базирования наличие аттестованного персонала и специального оборудования для расшифровки и анализа записей бортовых средств сбора полетной информации.</p>
<p>Норма отсутствует</p>	<p>Заявка на внесение в сертификат эксплуатанта воздушного судна, арендованного без экипажа у другого эксплуатанта, принимается к рассмотрению уполномоченным органом в области гражданской авиации только с заявкой об исключении этого воздушного судна из эксплуатационных спецификаций арендодателя.</p>
<p>Проверка соответствия заявителя (эксплуатанта) осуществляется с использованием контрольных карт, форма которых одобряется руководителем уполномоченного органа и публикуется на официальном сайте уполномоченного органа в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет". Указанные контрольные карты не могут содержать требований, не установленных настоящими Правилами.</p>	<p>Не определена</p>
<p>.</p>	
<p>Тип воздушного судна не исключается из спецификаций в случае намерения эксплуатанта, с информированием уполномоченного органа, использовать воздушные суда данного типа в ограниченный период времени (сезонные и чартерные перевозки) при условии соблюдения требований, предъявляемых при хранении воздушных судов, и обеспечения летной годности воздушных судов в период их эксплуатации. 112. Внесение исключенного на срок более трех месяцев из сертификата эксплуатанта типа воздушного судна осуществляется по процедуре внесения нового типа воздушного</p>	<p>При отсутствии у эксплуатанта исправных воздушных судов одного из эксплуатируемых типов воздушных судов в течение более трех месяцев этот тип воздушного судна исключается из сертификата эксплуатанта.</p>

<p>судна.</p>	
<p>Сертификат эксплуатанта подлежит аннулированию: в случае, если в орган, выдавший сертификат эксплуатанта, не поступило заявление о возобновлении его действия в течение 270 дней после решения уполномоченного органа о приостановке действия сертификата по заявлению эксплуатанта;</p> <p>Ограничения в <u>сертификат</u> эксплуатанта вводятся путем включения в спецификации сертификата эксплуатанта соответствующих ограничений, аннулирования спецификаций и/или аннулирования разрешений в них, а также путем ограничения срока действия сертификата эксплуатанта, не превышающим три месяца с момента введения ограничений.</p> <p>При приостановке действия <u>сертификата</u> на срок более 180 дней возобновление его действия осуществляется после проведения проверки соответствия эксплуатанта федеральным авиационным правилам в объеме проверки базовых объектов эксплуатанта.</p>	<p>По истечении трех месяцев приостановления действия сертификат эксплуатанта подлежит аннулированию</p> <p>Возобновление действия сертификата эксплуатанта, приостановленного на срок более одного месяца, но не более трех месяцев, осуществляется по процедуре, предусматривающей проведение экспертизы заявки и необходимой документации и проведения инспекционной проверки эксплуатанта.</p> <p>Возобновление действия сертификата эксплуатанта, приостановленного на срок до одного месяца, осуществляется в соответствии с предусмотренной настоящими Правилами процедурой внесения изменений в условия эксплуатации воздушных судов и обеспечения полетов после подачи эксплуатантом соответствующей заявки и представления отчета об устранении недостатков.</p>
<p>Для оценки достаточности финансовых ресурсов эксплуатант представляет уполномоченному органу финансово-экономические и статистические данные по установленным формам бухгалтерской и государственной статистической отчетности не реже чем два раза в год (до 30 апреля по итогам прошедшего года и до 30 августа по итогам первого полугодия текущего года).</p>	<p>Не определена</p>
<p>Заявитель (эксплуатант) утверждает карты контрольных проверок для использования летным экипажем при выполнении полетов.</p>	<p>Норма отсутствует</p>
<p>Заявитель (эксплуатант) обеспечивает хранение в течение года со дня окончания срока действия документов, подтверждающих: выполнение требований по допуску членов экипажей к полету; допуск к выполнению служебных обязанностей сотрудников по обеспечению полетов.</p>	<p>Норма отсутствует</p>

<p>Заявитель (эксплуатант) обеспечивает хранение в течение трех лет: данные о каждом выполненном полете (задание на полет); данные о заправке топливом и маслом (бортовой журнал); данные о рабочем и полетном времени, а также времени отдыха членов экипажа и сотрудников по обеспечению полетов. Данные о метеорологической информации, уведомления для КВС, сводно-загрузочная ведомость, копия подписанного плана полёта хранятся в течение 90 дней с даты выполнения соответствующего полета воздушным судном эксплуатанта.</p>	<p>Норма отсутствует</p>
<p>При использовании в рамках управления полётами навигационных программных продуктов, заявитель (эксплуатант) утверждает и реализует процедуры проверки приобретаемых навигационных программных продуктов до момента начала их использования, которые включают оценку на предмет: целостности данных и достаточности для использования по назначению; совместимости данных с оборудованием, на которое их предполагают устанавливать.</p>	<p>Норма отсутствует</p>
<p>Инспекционный контроль проверка на перроне - одного раза в три месяца; Норма отсутствует</p> <p>Появилась норма В случае отсутствия несоответствия требованиям федеральных авиационных правил при проведении плановых проверок эксплуатанта в соответствии с пунктом 90 настоящих Правил проверка базовых объектов проводится один раз в течение 12 последовательных месяцев. Норма отсутствует</p>	<p>инспекционный контроль на перроне - одного раза в три месяца; инспекционный контроль пассажирских (грузовых) салонов и работы бортпроводников (бортоператоров) - одного раза в три месяца; Норма отсутствует</p> <p>инспекционный контроль базовых объектов - одного раза в шесть месяцев (может совмещаться с оценкой подготовки эксплуатанта к весенне-летнему или осенне-зимнему периодам эксплуатации);</p>

<p>Норма отсутствует</p>	<p>инспекционный контроль базовых объектов в аэропортах временного базирования за рубежом - одного раза в шесть месяцев.</p>
<p>Конкретизирован порядок оценки финансового состояния эксплуатанта:</p> <p>Проверка базовых объектов включает оценку достаточности финансовых ресурсов, анализ рисков ухудшения финансового состояния эксплуатанта и потенциальных возможностей восстановления платежеспособности эксплуатанта осуществляется уполномоченным органом на основе данных бухгалтерской (финансовой) и государственной статистической отчетности за два истекших календарных года и по итогам последнего истекшего квартала текущего календарного года.</p> <p>Эксплуатант, в деятельности которого при проведении указанной оценки выявлен дефицит (недостаточность) финансовых ресурсов, разрабатывает и реализовывает программу (бизнес-план) восстановления и обеспечения платежеспособности с прогнозом производственно-экономических и финансовых показателей на период не менее 24 месяцев.</p>	<p>Оценка достаточности финансовых ресурсов, анализ рисков ухудшения финансового состояния эксплуатанта и потенциальных возможностей восстановления платежеспособности эксплуатанта осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации на основе данных бухгалтерской и государственной статистической отчетности.</p> <p>Эксплуатант, в деятельности которого при проведении указанной оценки выявлен дефицит (недостаточность) финансовых ресурсов, разрабатывает и реализовывает программу (бизнес-план) восстановления и обеспечения платежеспособности</p>
<p>В случае, если проверками, предусмотренными в настоящих Правилах, установлено несоответствие эксплуатанта требованиям настоящих Правил, то эксплуатант в срок не позднее 15 дней с даты утверждения акта проверки (отчета) предоставляет в орган, выполнивший проверку, план устранения выявленных несоответствий и замечаний, включающий мероприятия по устранению нарушений и сроки их устранения.</p> <p>Срок устранения нарушений не может превышать 90 дней с момента утверждения акта, указанного в пункте 98 настоящих Правил и утвержденного отчета, указанного в пункте 103 настоящих Правил.</p> <p>Указанный срок может быть увеличен по согласованию с органом, выполнившим проверку, но не более, чем на 365 дней с момента утверждения акта, указанного в пункте 98 настоящих Правил и утвержденного</p>	<p>Норма отсутствует</p>

<p>отчета, указанного в пункте 103 настоящих Правил.</p>	
<p>Четко сформулированы основания для каждого вида последствий;</p> <p>- Ограничения в сертификат эксплуатанта или ограничения срока действия сертификата эксплуатанта, не превышающим три месяца с момента введения ограничений в случаях:</p> <p>- Приостановление действия сертификата эксплуатанта в случаях:::</p> <p>- Сертификат эксплуатанта подлежит аннулированию в случаях</p>	<p>107. Основаниями для введения ограничений в действие, приостановления действия или аннулирования сертификата эксплуатанта могут являться: перечислены 23 пункта, по любому из которых может наступить любое последствие</p>
<p>Копия сертификата эксплуатанта, являющаяся судовым документом, заверяется подписью уполномоченного лица и печатью эксплуатанта.</p>	<p>Копия сертификата эксплуатанта, являющаяся судовым документом, заверяется подписью уполномоченного лица и печатью в установленном порядке. (ФАВТ, ТМТУ)</p>
<p>Подтверждение соответствия эксплуатантов требованиям федеральных авиационных правил осуществляется уполномоченным органом, его территориальным органом в форме плановых проверок, внеплановых проверок, а также путем анализа данных заявки, представляемых эксплуатантом в электронном виде.</p> <p>Электронные заявки представляются не реже одного раза в месяц.</p>	<p>Норма отсутствовала</p>
<p>Изменено название шаблона заявки на сертификацию</p> <p>Заявка</p> <p>В остальном образцы заполнения заявок практически идентичны.</p>	<p>Заявка на сертификацию</p>

В целом, впечатления от нового ФАП положительны. Налицо прогресс и движение вперед, хотя есть ряд несоответствий и недостатков, устранение которых хотелось бы увидеть в ближайшее время.