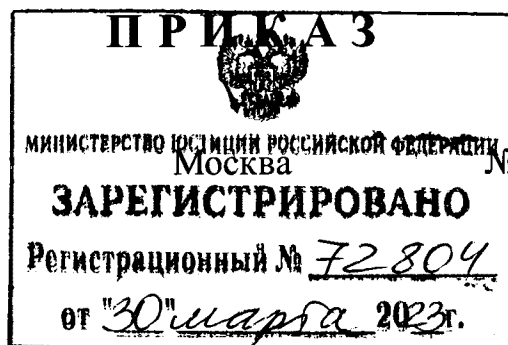




**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

20 марта 2023 г.

89



Об утверждении Федеральных авиационных правил «Правила наземного обслуживания гражданских воздушных судов»

В соответствии с пунктом 7 статьи 37.1 Воздушного кодекса Российской Федерации, пунктом 1 и подпунктом 5.2.53.8 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Правила наземного обслуживания гражданских воздушных судов».

2. Настоящий приказ вступает в силу с 1 марта 2026 г. и действует до 1 марта 2032 г.

Министр

В.Г. Савельев

Федеральные авиационные правила
«Правила наземного обслуживания гражданских воздушных судов»

1. Комплекс работ по обеспечению прибытия гражданского воздушного судна (далее – воздушное судно) на аэродром и его вылета с аэродрома, за исключением технического обслуживания воздушного движения¹ (далее – наземное обслуживание), должен осуществляться в соответствии с настоящими Правилами, эксплуатационной документацией воздушного судна² и руководством по организации наземного обслуживания, утвержденным эксплуатантом³ (далее – РОНО).

2. Наземное обслуживание должно осуществляться эксплуатантом⁴ самостоятельно или по договору с иным лицом, осуществляющим наземное обслуживание⁵ (далее – организация, осуществляющая наземное обслуживание).

3. При проведении наземного обслуживания должно использоваться оборудование, отвечающее требованиям, установленным в эксплуатационной документации воздушного судна, а также требованиям эксплуатационной документации изготовителя данного оборудования.

4. Осуществление наземного обслуживания должно быть обеспечено в соответствии с требованиями эксплуатационной документации воздушного судна, характеристик средств наземного обслуживания и других технических средств, используемых при наземном обслуживании.

5. Эксплуатант, организация, осуществляющая наземное обслуживание, должны осуществлять учет работ по техническому обслуживанию оборудования, технических и транспортных средств, используемых для наземного обслуживания, а также учет наработки указанного оборудования.

6. Наземное обслуживание включает следующие виды работ:

обслуживание пассажиров;

обработка грузов и почты;

¹ Пункт 5 статьи 37.1 Воздушного кодекса Российской Федерации.

² Пункт 1 статьи 37.1 Воздушного кодекса Российской Федерации.

³ Пункт 20 Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 января 2022 г. № 10 (зарегистрирован Минюстом России 15 марта 2022 г., регистрационный № 67758), с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 октября 2022 г. № 420 «О внесении изменений в некоторые нормативные правовые акты Министерства транспорта Российской Федерации по вопросам регулирования деятельности лиц, осуществляющих управление беспилотными гражданскими воздушными судами максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее» (зарегистрирован Минюстом России 29 ноября 2022 г., регистрационный № 71190) (далее соответственно – ФАП № 10, приказ № 10). В соответствии с пунктом 3 приказа № 10 данный акт действует до 1 сентября 2028 г.

⁴ Пункт 3 статьи 61 Воздушного кодекса Российской Федерации.

⁵ Пункт 50 ФАП № 10.

посадка пассажиров в воздушное судно или высадка пассажиров из воздушного судна;

доставка пассажиров, экипажа к воздушному судну и от воздушного судна в терминал;

загрузка бортового питания в воздушное судно;

прием, хранение и выдача авиационного топлива;

заправка авиационным топливом воздушного судна;

заправка авиационными маслами, смазками и специальными жидкостями воздушного судна;

предоставление места для временной стоянки воздушного судна на аэродроме гражданской авиации⁶;

обеспечение приема и выпуска воздушного судна;

внутренняя уборка воздушного судна;

обслуживание санитарных узлов (туалетов) воздушного судна;

заправка воздушного судна питьевой водой;

осуществление слива питьевой воды из системы воздушного судна;

подача электрической энергии к воздушному судну;

осуществление кондиционирования (охлаждения или подогрева) воздушного судна;

противообледенительная обработка воздушного судна;

обеспечение воздушного запуска авиационных двигателей воздушного судна;

слив авиационного топлива из систем воздушного судна;

буксировка воздушного судна.

7. При осуществлении наземного обслуживания:

должны быть приняты меры по недопущению нанесения повреждений воздушному судну;

должно быть очищено место стоянки воздушного судна от любых предметов, которые могут стать причиной повреждения воздушного судна или оборудования, оператором аэродрома⁷ гражданской авиации.

8. Работы по наземному обслуживанию воздушных судов должны выполняться по запросу эксплуатанта. Начало выполнения работ по наземному обслуживанию устанавливается эксплуатантом.

9. Время начала наземного обслуживания воздушного судна по прилету отсчитывается с момента прибытия воздушного судна на место стоянки и выключения авиационных двигателей.

Наземное обслуживание считается окончанным с момента начала буксировки или начала движения воздушного судна на тяге собственных авиационных двигателей.

10. В случае разлива авиационного топлива или других горюче-смазочных материалов работы по наземному обслуживанию должны быть прекращены до проведения работ по очистке зоны обслуживания воздушного судна от загрязнений, вызванных разливом авиационного топлива или других горюче-смазочных материалов.

⁶ Статья 49 Воздушного кодекса Российской Федерации.

⁷ Пункт 2 статьи 49 Воздушного кодекса Российской Федерации.

11. Наземное оборудование не должно пересекать траекторию движения выполняющего руление или буксируемого воздушного судна, а также заходящих на борт воздушного судна или высаживающихся пассажиров.

Воздушные суда должны обладать приоритетом в движении на перроне.

12. До момента прибытия воздушного судна на место стоянки средства наземного обслуживания должны находиться вне траектории движения воздушного судна за пределами зоны обслуживания воздушного судна на специально отведенных местах парковки наземного оборудования с активированными стояночными тормозами или установленными упорными колодками.

13. Во время установки и уборки (отъезда от воздушного судна) телескопического трапа (далее – телетрап) в кабине управления должны находиться только лица, осуществляющие управление телетрапом.

14. Наземное оборудование, расположенное в непосредственной близости от воздушного судна или за пределами зоны наземного обслуживания, должно быть зафиксировано при помощи имеющихся средств, в том числе стояночного тормоза, упорных колодок, опоры.

15. При использовании стояночного тормоза переключатель передач (при его наличии) должен находиться в стояночном или нейтральном положении.

16. Технические и транспортные средства, используемые для наземного обслуживания (далее – средства наземного обслуживания), должны устанавливаться к воздушному судну в соответствии с РОНО.

При установке средств наземного обслуживания к воздушному судну необходимо соблюдать безопасное расстояние между воздушным судном и оборудованием, которое позволяет воздушному судну выполнять вертикальное перемещение во время всего процесса наземного обслуживания.

17. После уборки наземного оборудования от двери или люка воздушного судна лица, осуществляющие наземное обслуживание, должны убедиться, что двери и люки закрыты, повреждения воздушного судна в зоне проведения работ по наземному обслуживанию отсутствуют.

18. После окончания наземного обслуживания все наземное оборудование, за исключением оборудования, необходимого для запуска авиационных двигателей воздушных судов и буксировки воздушного судна, должно быть расположено за пределами места стоянки воздушного судна в целях обеспечения безопасного движения воздушного судна.

19. Последовательность и длительность операций по наземному обслуживанию должны определяться технологическим графиком (далее – график обслуживания), формируемым эксплуатантом для конкретного типа воздушного судна.

20. Лицо, осуществляющее наземное обслуживание, должно убедиться в наличии оборудования на месте стоянки воздушного судна необходимого для приема воздушного судна, в том числе упорных колодок, сигнальных конусов, стационарных заземляющих устройств, оборудования для пожаротушения.

21. В случае заруливания воздушного судна на место стоянки без машины сопровождения или без автоматической системы позиционирования воздушного судна на месте стоянки должно находиться лицо, осуществляющее наземное обслуживание и отвечающее за руководство движением воздушного судна.

22. При заруливании воздушного судна на место стоянки оборудование и транспортные средства должны располагаться на безопасном расстоянии от траектории движения воздушного судна.

23. Колодки под колесами шасси должны размещаться в соответствии с требованиями РОНО.

24. Конусы безопасности (сигнальные конусы) должны быть установлены в соответствии с требованиями РОНО.

25. Конусы безопасности (сигнальные конусы) не должны устанавливаться, а установленные конусы безопасности (сигнальные конусы) должны быть убраны, в случае усиления ветра более 15 м/сек.

26. Руководство движением и буксировка воздушного судна должны осуществляться в соответствии с технологией взаимодействия аэродромной службы со службой движения и другими наземными службами, обеспечивающими полеты⁸, разработанной и утвержденной оператором аэродрома гражданской авиации (далее – технология взаимодействия).

27. Заглушки и чехлы на агрегаты воздушного судна в соответствии с требованиями эксплуатационной документации воздушного судна устанавливаются по решению летного экипажа воздушного судна персоналом эксплуатанта, персоналом организации, осуществляющей наземное обслуживание (далее – персонал).

28. При осуществлении наземного обслуживания воздушных судов воздушные винты должны быть зафиксированы в неподвижном состоянии.

29. Персоналом, выполняющим установку воздушного судна на место стоянки, должны быть соблюдены следующие условия:

колеса передней (хвостовой) стойки шасси повернуты по продольной оси воздушного судна;

воздушное судно установлено в соответствии с маркировкой места стоянки воздушного судна.

30. Буксировка воздушного судна должна осуществляться в соответствии с пунктом 28 настоящих Правил и РОНО.

31. Все двери, люки, сервисные панели воздушного судна после завершения наземного обслуживания должны быть закрыты.

32. По решению летного экипажа воздушного судна для проведения наземного обслуживания требуемая электрическая мощность должна поставляться от вспомогательной силовой установки, аккумуляторных батарей или от наземного источника электропитания.

33. Двери воздушного судна, используемые для посадки и высадки пассажиров, должны открываться кабинным экипажем воздушного судна.

Персонал должен подать сигнал кабинному экипажу на открытие двери (дверей).

⁸ Пункт 28 Федеральных авиационных правил «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие оператора аэродрома гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия и аннулирования документа, подтверждающего соответствие оператора аэродрома гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Минтранса России от 2 ноября 2022 г. № 441 (зарегистрирован Минюстом России 30 ноября 2022 г., регистрационный № 71257) (далее – приказ № 441). В соответствии с пунктом 3 приказа № 441 данный акт действует до 1 марта 2029 г.

34. Пассажирские двери воздушного судна, используемые для посадки и высадки пассажиров, должны закрываться изнутри кабинным экипажем после окончания посадки пассажиров и завершения наземного обслуживания по согласованию с персоналом и с разрешения командира воздушного судна.

35. Перемещение пассажиров на перроне между воздушным судном, зданием терминала или автобусом должно контролироваться лицами, осуществляющими наземное обслуживание, в соответствии с РОНО.

36. На маршруте движения пассажиров не должно быть оборудования, а поверхность перрона должна быть очищена от предметов, препятствующих движению пассажиров.

37. Персонал должен контролировать перемещение пассажиров по маршрутам движения, определенным оператором аэродрома гражданской авиации.

38. Для начала посадки пассажиров персоналу необходимо получить уведомление от экипажа о готовности воздушного судна к посадке.

39. Посадка и высадка пассажиров должны осуществляться через трап воздушного судна, самоходный трап, прицепной трап, телетрап, в том числе с использованием специального подъемного устройства (амбулифта).

40. Установленный трап должен быть очищен от наледи и других веществ в целях предотвращения соскальзывания, падений, и других инцидентов, которые могут привести к телесным повреждениям пассажиров, экипажа и лиц, осуществляющих наземное обслуживание.

Поручни на верхней площадке трапа должны быть выдвинуты. В случае отсутствия освещения в трапе ступеньки трапа и место стоянки воздушного судна должны быть освещены.

Допускается отсутствие освещения в трапе, если трап не оборудован стационарным освещением.

41. Лица, осуществляющие наземное обслуживание, не должны допускать скопления пассажиров во время посадки на воздушное судно на трапе сверх нагрузки, допустимой эксплуатационной документацией трапа.

42. Подъезд и (или) отъезд трапа к воздушному судну осуществляются под контролем персонала.

Перемещение к воздушному судну телетрапа должно производиться под контролем персонала организации, осуществляющей наземное обслуживание.

43. После установки телетрапа персонал должен включать системы безопасности телетрапа (системы автоматического выравнивания).

44. В момент работы системы безопасности телетрапа (системы автоматического выравнивания) персонал, выполняющий управление телетрапом, должен принять меры для исключения несанкционированного управления телетрапом.

45. Эксплуатант, организация, осуществляющая наземное обслуживание, экипаж воздушного судна при загрузке воздушного судна должны осуществлять и контролировать перед началом полета:

проверку массы и положение центра тяжести воздушного судна;

выполнение погрузки груза, распределения и крепления груза, почты, багажа и бортовых запасов в воздушном судне;

получение назначенным эксплуатантом информации о наличии опасных и специальных грузов, а также иной информации о грузах, необходимой для обеспечения безопасности полетов, перед каждым полетом;

наличие актуальной информации о фактической массе пассажиров, багажа, груза, почты, бортовых запасов на борту воздушного судна и включение указанной информации в сводной загрузочной ведомости.

46. Эксплуатант, организация, осуществляющая наземное обслуживание, экипаж воздушного судна должны выполнять расчеты массы и центровки воздушного судна на основе фактических данных и проверять их на соответствие ограничениям, установленным эксплуатационной документацией воздушного судна.

47. Лица, осуществляющие наземное обслуживание, должны организовывать загрузку багажа, груза и почты в воздушное судно, их крепление и выгрузку из воздушного судна в соответствии с РОНО, документацией с произведенными расчетами центровки воздушного судна и распределением коммерческой загрузки в багажно-грузовых отсеках воздушного судна, указаниями экипажа воздушного судна.

48. При обработке опасных грузов эксплуатант, организация, осуществляющая наземное обслуживание, должны соблюдать:

безопасность при погрузке опасных грузов в воздушное судно, их выгрузку из воздушного судна;

выполнение инструкций по погрузке, выгрузке и швартовке опасных грузов на борту воздушного судна в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил, утвержденных в соответствии со статьей 113 Воздушного кодекса Российской Федерации;

требования РОНО.

49. Наземное оборудование, с помощью которого осуществляется заправка воздушных судов питьевой водой, и наземное оборудование, осуществляющее заправку туалетных систем (санитарных узлов), должны заполняться из разных источника воды.

Лица, осуществляющие наземное обслуживание, не должны допускать загрязнения питьевой воды, используемой для заправки воздушных судов.

50. Запрещается парковать специальные машины для заправки воздушных судов питьевой водой в одной зоне со специальными машинами, используемыми для обслуживания туалетных систем (санитарных узлов).

51. Одновременное обслуживание туалетных систем (санитарных узлов) и водной системы воздушных судов не допускается.

Обслуживание воздушных судов питьевой водой должно выполняться до обслуживания туалетных систем (санитарных узлов).

52. Лица, осуществляющие наземное обслуживание туалетных систем (санитарных узлов) воздушного судна, не должны выполнять работы по заправке и обслуживанию водяных систем воздушного судна в рамках одной смены.

53. Неиспользуемые шланги и наконечники оборудования для заправки воздушного судна питьевой водой должны быть защищены от загрязнения.

54. Вода не должна храниться более 24 часов в резервуарах наземного оборудования, предназначенного для выполнения наземного обслуживания водяной системы воздушного судна.

55. Водяная система воздушного судна должна сливаться по требованию экипажа воздушного судна или по решению лица, осуществляющего наземное обслуживание, в соответствии с РОНО при отрицательной температуре воздуха во избежание повреждения воздушного судна.

56. Обслуживание туалетных систем (санитарных узлов) воздушных судов должно включать в себя процесс слива нечистот из баков воздушного судна по окончании полета с соблюдением санитарных требований, установленных в соответствии с Федеральным законом от 30 марта 1999 г. № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», их промывку и заправку специальной жидкостью.

Туалетные системы (санитарные узлы) воздушного судна должны сливаться при отрицательной температуре воздуха во избежание повреждения воздушного судна по решению экипажа или лица, осуществляющего наземное обслуживание.

57. В случае пролива содержимого туалетных систем (санитарных узлов) воздушного судна на перрон лица, осуществляющие обслуживание туалетных систем (санитарных узлов) воздушного судна, должны принимать меры для немедленного удаления образовавшегося загрязнения поверхности перрона.

58. В целях недопущения повреждения воздушного судна, прибывшего на место стоянки с выпущенной механизацией крыла, лица, осуществляющие наземное обслуживание, должны соблюдать меры предосторожности при перемещении наземного оборудования под крылом воздушного судна.

59. До начала уборки механизации крыла воздушного судна должна устанавливаться прямая связь между летным экипажем воздушного судна и персоналом, ответственным за встречу воздушного судна и контроль за уборкой механизации крыла.

60. Наземное обслуживание должно производиться только при выключенных авиационных двигателях, за исключением проведения противообледенительной обработки воздушного судна.

61. Все огнеопасные материалы и легковоспламеняющиеся предметы должны быть убраны от выпускного сопла или выхлопной трубы двигателей воздушного судна.

Перед запуском авиационного двигателя персонал, осуществляющий наземное обслуживание, не должен находиться в зонах перед воздухозаборником и за выпускным соплом или выхлопной трубой двигателя воздушного судна.

62. Воздушное судно должно устанавливаться на место стоянки способом, обеспечивающим исключение травмирования людей, повреждения оборудования или других воздушных судов.

63. Использование наземного оборудования с металлическими колесами, или металлическими шипами, или цепями на шинах, которые могут стать источниками искры во время заправки воздушного судна топливом (слива топлива), не допускается.

64. Пути отъезда (отвода) средств заправки должны быть свободными для возможности незамедлительного вывода средств заправки от воздушного судна.

65. Рукава (шланги) должны укладываться по маршрутам, которые должны обеспечивать исключение их переезда транспортными средствами и средствами наземного обслуживания.

66. При возникновении опасности возгорания, разливе топлива лица, осуществляющие наземное обслуживание, должны осуществлять уборку и очистку перрона с привлечением сотрудников оператора аэродрома гражданской авиации.

67. Персонал, ответственный за контроль запуска авиационных двигателей, должен убедиться, что:

все наземное оборудование было выведено из зоны маневрирования и между воздушным судном, сооружениями и оборудованием обеспечена дистанция, предусмотренная эксплуатационной документацией воздушного судна;

от воздушного судна отсоединены кабели питания, воздухопроводы, заземления, телетрапы, за исключением случаев, когда источник питания или система воздушного запуска требуется для запуска авиационных двигателей.

Допускаются использование переносной колодки под носовое колесо во время запуска авиационного двигателя (после остановки воздушного судна) и уборка колодки после запуска авиационных двигателей и получения сигнала (сообщения) от экипажа о готовности к выруливанию для предотвращения неконтролируемого начала движения воздушного судна до отсоединения наземного оборудования от воздушного судна.

68. После завершения всех работ по наземному обслуживанию и до уборки колодок и начала движения воздушного судна или запуска авиационных двигателей эксплуатантом, организацией, осуществляющей наземное обслуживание, должен выполняться визуальный осмотр воздушного судна.

69. Визуальный осмотр воздушного судна включает в себя:

визуальный осмотр поверхностей и элементов конструкции воздушного судна на предмет отсутствия повреждений;

проверку воздухозаборников и выходных устройств авиационных двигателей, воздушных винтов, системы кондиционирования, шасси, датчиков и антенн в целях контроля снятия чехлов и заглушек, пинов безопасности и отсутствия посторонних предметов;

визуальный осмотр на предмет закрытия и закрепления всех сервисных панелей и лючков воздушного судна, закрытия горловины заправки топливом, отсутствия течи технических повреждения;

осмотр воздушного судна на предмет закрытия дверей и люков грузовых отсеков нахождения ручек на одном уровне с фюзеляжем;

внешний осмотр воздушного судна.

70. Лица, осуществляющие наземное обслуживание и ответственные за выпуск воздушного судна, путем визуального осмотра должны убедиться, что из-под всех колес шасси убраны колодки, отсутствует страховочное оборудование на стойках шасси, а также от воздушного судна убраны конусы безопасности (сигнальные конусы).

71. Связь между летным экипажем и лицами, осуществляющими наземное обслуживание, должна осуществляться с использованием переговорного устройства или радиосвязи.

72. Решение о необходимости противообледенительной обработки воздушного судна, в том числе повторной, принимает командир воздушного судна, исходя из фактического состояния воздушного судна и метеорологических условий.

73. Персонал должен незамедлительно информировать экипаж воздушного

судна, оператора аэродрома гражданской авиации, эксплуатанта, руководителя организации, осуществляющей наземное обслуживание обо всех выявленных неисправностях воздушного судна, а также об обнаруженных или причиненных воздушному судну повреждениях.