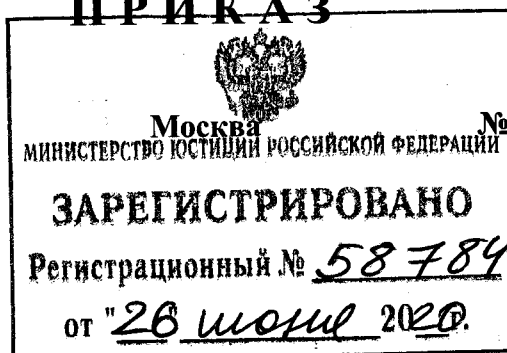




**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

П Р И К А З

22 апреля 2020



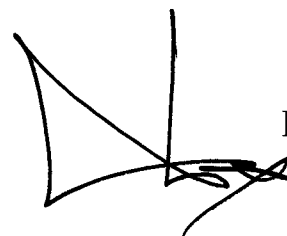
О внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128

В соответствии со статьями 67, 68, 69, 71, 74, 79, пунктом 2 статьи 87, пунктами 1 и 2 статьи 114 Воздушного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 2004, № 35, ст. 3607; 2006, № 30, ст. 3290; 2009, № 1, ст. 17; 2015, № 29, ст. 4380; 2016, № 1, ст. 82) п р и к а з ы в а ю:

Внести изменения в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный № 22723), от 27 декабря 2012 г. № 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный № 27176), от 25 ноября 2013 г. № 362 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31356), от 10 февраля 2014 г. № 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31362), от 3 марта 2014 г. № 60 (зарегистрирован Минюстом России 18 сентября 2014 г., регистрационный № 34093), от 26 февраля 2015 г. № 34 (зарегистрирован Минюстом России 1 апреля 2015 г., регистрационный № 36663), от 15 июня 2015 г. № 187 (зарегистрирован Минюстом России 22 июля

2015 г., регистрационный № 38147), от 18 июля 2017 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 8 августа 2017 г., регистрационный № 47712), от 18 сентября 2018 г. № 333 (зарегистрирован Минюстом России 12 ноября 2018 г., регистрационный № 52652), от 14 июня 2019 г. № 183 (зарегистрирован Минюстом России 26 июля 2019 г., регистрационный № 55416), согласно приложению к настоящему приказу.

Министр



Е.И. Дитрих

**ИЗМЕНЕНИЯ,
вносимые в Федеральные авиационные правила
«Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации
Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства
транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128**

1. Абзац первый пункта 2.5 изложить в следующей редакции:

«2.5. Запрещается выполнять или предпринимать попытки выполнять функции члена экипажа воздушного судна гражданской авиации, а также функции по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения (далее - ОВД):».

2. Абзац пятый пункта 2.20 изложить в следующей редакции:

«на бумажном или электронном носителе бортовой и санитарный журналы, а также РЛЭ, за исключением случаев эксплуатации сверхлегких гражданских воздушных судов;».

3. Абзац одиннадцатый пункта 2.20 изложить в следующей редакции:

«в случае, если на борту отсутствует владелец воздушного судна, то КВС должен иметь доверенность на бумажном или электронном носителе, уполномочивающую его управлять воздушным судном от имени владельца воздушного судна, или при выполнении полетов на воздушных судах, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, - задание на полет на бумажном или электронном носителе, оформленное эксплуатантом;».

4. Абзац четырнадцатый пункта 2.20 изложить в следующей редакции:

«в случае, если воздушное судно зарегистрировано в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства (при условии заключения соглашения, предусмотренного статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации, между Российской Федерацией и государством регистрации воздушного судна) - копия указанного соглашения с копией страниц приложения к указанному соглашению, содержащей информацию о данном воздушном судне.».

5. В пунктах 2.20, 2.27 и 5.48 слова «(удостоверение о годности к полетам)» в соответствующем падеже исключить.

6. Пункт 2.22 изложить в следующей редакции:

«2.2. Для воздушного судна (далее - ВС) эксплуатантом или владельцем ВС должен вестись бортовой журнал на бумажном или электронном носителе, который должен содержать следующие записи:

государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;

дата записи;

фамилия, имя и отчество (если имеется) КВС;

пункты и время вылета и прибытия;

выявленные или предполагаемые неисправности воздушного судна;

подпись КВС или данные учетной записи КВС в случае использования бортового журнала на электронном носителе, включающие в себя регистрационный номер пользователя, обеспечивающий идентификацию пользователя в системе, обеспечивающей хранение электронного бортового журнала;

сведения о вышедших из строя приборах, оборудовании или системах и выполненных процедурах подготовки к полету с ними, а также подпись лица из числа технического персонала, внесшего запись или данные его учетной записи в случае использования бортового журнала на электронном носителе;

другие сведения, предусмотренные эксплуатантом, в части технического обслуживания и поддержания летной годности ВС, а также конструктивных и эксплуатационных особенностей воздушного судна.

В случае использования бортового журнала на электронном носителе, его программное обеспечение должно предусматривать фиксирование факта внесения изменений в ранее внесенные записи, а также предусматривать возможность обеспечения предоставления данных на бумажном носителе.

При выполнении полетов в целях АОН с составом экипажа воздушного судна из одного пилота в качестве бортового журнала может использоваться летная книжка пилота на бумажном или электронном носителе.».

7. В пункте 3.89:

а) дополнить абзацем следующего содержания:

«Если при выполнении захода на посадку по категории IIIB по схеме захода на посадку, не предусматривающей высоту принятия решения, после пролета высоты начала конечного этапа захода на посадку получена информация о значении RVR менее установленного эксплуатационного минимума для посадки, экипаж должен прекратить снижение, выполнить процедуру прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) и принять решение о возможности выполнения повторного захода на посадку или следования на запасной аэродром»;

б) абзац четвертый считать абзацем пятым;

в) абзац пятый изложить в следующей редакции:

«Контрольная RVR определяется по сообщенным значениям RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях определения соблюдения установленных эксплуатационных минимумов. В случае, если используется информация о RVR в разных точках, контрольная RVR определяется как RVR в точке приземления, при этом минимальное значение RVR в средней точке составляет 125 метров или значения RVR в зоне приземления, если оно меньше, и 75 метров в дальнем конце ВПП. Для самолетов, оборудованных системой индикации на лобовом стекле или автоматической системой управления воздушным судном на пробеге, при заходе на посадку по категории IIIB и IIIC, RVR в средней точке и в дальнем конце ВПП должны быть не менее установленного эксплуатационного минимума для посадки».

8. Абзац пятый подпункта «а» пункта 5.12 изложить в следующей редакции:

«для полетов по правилам производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (далее - ППУВУЗА) - подлежащие использованию правила, процедуры при отказе двигателя или системы самолета, отказ

или ухудшение работы которой может серьезно повлиять на безопасность полета по правилам ППУВУЗА или непрерывность функционирования которой имеет особенно критическое значение для обеспечения безопасного полета и посадки самолета во время выполнения им полета по правилам ППУВУЗА (далее - критически важная система), а также назначение и использование запасных аэродромов при выполнении полетов по правилам ППУВУЗА;».

9. Пункт 5.24 изложить в следующей редакции:

«5.24. Эксплуатант должен обеспечить подготовку экипажа ВС к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов не позднее дня накануне вылета.

Порядок проведения подготовки экипажа ВС устанавливается эксплуатантом в РПП с соблюдением требований настоящих Правил.

Подготовка проводится в полном составе назначенного на полет летного экипажа в следующих случаях:

перед первым полетом в качестве КВС на данном типе ВС;

перед контрольным полетом (облетом) или по решению эксплуатанта».

10. Пункт 5.27 изложить в следующей редакции:

«5.27. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета ниже эксплуатационного минимума для посадки или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

11. Пункт 5.28 изложить в следующей редакции:

5.28. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета:

а) для самолетов с двумя силовыми установками не дальше расстояния, эквивалентного одному часу времени полета или пороговому времени, установленному в эксплуатационной спецификации сертификата эксплуатанта, на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем, определенного в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна для стандартных атмосферных условий в штиль с использованием фактической взлетной массы;

б) для самолетов с тремя или более силовыми установками не дальше расстояния, эквивалентного двум часам времени полета на крейсерской скорости при всех работающих двигателях, определенного в соответствии с руководством по летной эксплуатации для стандартных атмосферных условий в штиль с использованием фактической взлетной массы;

в) для самолетов, выполняющих полеты по правилам ППУВУЗА, в тех случаях, когда отсутствует запасной аэродром, соответствующий критериям по расстояниям, указанным в подпунктах «а» и «б» настоящего пункта, ближайший запасной аэродром, расположенный не дальше расстояния, соответствующего установленному в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта максимальному времени полета до запасного аэродрома или установленному в них расстояния с учетом фактической взлетной массы.

Запасной аэродром для взлета выбирается при соответствии фактической погоды или прогноза погоды на нем эксплуатационному минимуму аэродрома для

посадки, установленному эксплуатантом, в течение расчетного времени его использования с учетом ограничений в случае отказа одного двигателя.

12. Пункт 5.29 изложить в следующей редакции:

5.29. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями, за исключением случаев, указанных в пунктах 5.29.2 и 5.47 настоящих Правил, выполняются по маршруту, любая точка которого располагается от пригодного для посадки аэродрома не далее расстояния, соответствующего 60 минутам времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль для воздушных судов с двумя двигателями и 180 минутам полета с крейсерской скоростью при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей.».

13. Дополнить пунктами 5.29.1 – 5.29.4 следующего содержания:

«5.29.1. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями по маршрутам, включающим в себя участки, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам полета для воздушных судов с двумя двигателями и 180 минутам полета для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей, определенное в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих Правил, выполняются при соблюдении следующих условий:

а) определены и указаны в рабочем плане полета пригодные для посадки аэродромы, для которых имеется информация о статусе производства полетов, эксплуатационных и метеорологических условиях;

б) при подготовке к полету воздушных судов с двумя двигателями на требуемых запасных аэродромах на маршруте по последней имеющейся информации в ожидаемое время их использования направление и скорость ветра, без учета порывов, не превышают установленные эксплуатационные ограничения, а нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость соответствуют эксплуатационным минимумах или превышают их.

5.29.2. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями за исключением случаев, указанных в пункте 5.47 настоящих Правил, не выполняются по маршрутам, имеющим участки полета, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает установленное в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта установленное в эксплуатационной спецификации сертификата эксплуатанта расстояние, выраженное во времени полета самолета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует наличия разрешения на полет по правилам ППУВУЗА или соответствующее ему расстояние, если в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта отсутствует разрешение на выполнение полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром для конкретного типа ВС.

5.29.3. Расстояния, соответствующие 60 минутам полета, пороговому времени или максимальному времени ухода на запасной аэродром, рассчитываются для штилевых условий и условий международной стандартной атмосферы при утвержденной крейсерской скорости в сертифицированном диапазоне режимов полета при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух

газотурбинных двигателей и при одном неработающем двигателе для самолетов с двумя газотурбинными двигателями с учетом влияния постепенного снижения после отказа двигателя.

5.29.4. Положения пунктов 5.29, 5.29.1, 5.29.2, 5.29.3 настоящих правил не применяются к выполнению полетов самолетов с двумя газотурбинными двигателями по маршрутам, которые были установлены до 25 марта 1986 года.»

14. Пункты 5.30 и 5.31 изложить в следующей редакции:

«5.30. Для самолетов при полете по ППП выбирается и указывается в планах полета не менее одного запасного аэродрома пункта назначения, уход на который возможен с высоты принятия решения (DA/H или MDA/H) аэродрома назначения, за исключением тех случаев, когда:

а) продолжительность полета от аэродрома вылета или от точки на маршруте, где изменяется план полета до аэродрома пункта назначения, не превышает 6 часов, на аэродроме назначения к расчетному времени его использования имеются независимые рабочие ВПП, пригодные для посадки воздушного судна, хотя бы одна из которых оборудована для захода на посадку по приборам и получены текущие метеорологические сводки о фактической погоде или комбинация сводок содержащие сведения о том, что в расчетное время использования аэродрома назначения видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облачности (вертикальная видимость) будет не ниже 600 м и превышать высоту принятия решения (MD/H) для захода на посадку с применением визуального маневрирования не менее чем на 150 м, а в случае, если высота принятия решения не содержится в аэронавигационной информации, то не ниже безопасной высоты в районе аэродрома (в секторе захода на посадку);

б) выбираются и указываются в планах полета два запасных аэродрома пункта назначения, если имеющаяся информация свидетельствует, что в расчетное время их использования метеорологические условия на аэродроме назначения будут ниже установленных эксплуатационных минимумов аэродрома или отсутствует информация о метеорологических условиях на аэродроме назначения.

5.31. При выполнении полета на аэродром, уход с которого на запасной аэродром невозможен с высоты принятия решения (DA/H или MD/H), ввиду отсутствия достаточного количества топлива для полета до запасного аэродрома пригодного для посадки данного типа воздушного судна, эксплуатантом определяется самая последняя географическая точка от которой может продолжаться полет на самолете по маршруту до аэродрома назначения, а также до имеющегося для данного полета запасного аэродрома на маршруте, (рубеж ухода) с которого возможен уход на запасной аэродром на маршруте, и не требуется выбора КВС запасного аэродрома (запасных аэродромов) пункта назначения.»

15. Пункт 5.47 изложить в следующей редакции:

«5.47. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями по маршрутам, включающим в себя участки, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее установленному пороговому времени или соответствующему ему расстоянию, рассчитанному в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих Правил,

выполняются при соблюдении следующих правил ППУВУЗА:

а) полеты выполняются экипажами воздушных судов, члены которого имеют подготовку для выполнения полетов по правилам ППУВУЗА;

б) эксплуатант разрабатывает и включает в РПП программы подготовки членов таких летных экипажей воздушных судов, которые должны включать:
правила выбора маршрута и запасных аэродромов на маршруте;
применение перечня минимального оборудования при выполнении полетов по правилам ППУВУЗА;

требования к запасу топлива перед полетом и в полете;

порядок действий при ухудшении метеоусловий на запасных аэродромах на маршруте;

тренировку по действиям при полной потере тяги одним из двигателей в крейсерском полете;

тренировку по действиям при полной потере электропитания от генераторов двигателей;

в) полет по правилам ППУВУЗА не начинается до тех пор, пока для участков маршрута, любая точка которых располагается далее расстояния, соответствующего установленному пороговому времени или расстоянию, определенному в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих Правил, не будут определены и указаны в рабочем плане полета пригодные для посадки аэродромы, на которых в расчетное время использования аэродрома по последней имеющейся информации прогнозируются следующие погодные условия и работоспособность аэродромного оборудования:

направление и скорость ветра, включая порывы, не превышающие установленные эксплуатационные ограничения;

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость, соответствующие требованиям в зависимости от возможного использования навигационных средств захода на посадку;

видимость превышает эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 1600 м соответственно (временные изменения не ниже применяемого минимума);

не менее одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 60 м и видимость не менее 800 м (временные изменения не ниже минимума по категории III);

не менее одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории II: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 90 м и видимость не менее 1100 м (временные изменения не ниже минимума по категории II);

не менее двух независимых навигационных средств, обеспечивающих заход на посадку на непересекающиеся пригодные для посадки ВПП, ни одно из которых не обеспечивает заход на посадку по категории II, III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость превышают наименьший эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 60 м и не менее чем на 800 м соответственно (временные изменения не ниже применяемого минимума);

одно навигационное средство захода на посадку, которое не обеспечивает

заход на посадку по категории II, III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) превышает эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 120 м (временные изменения не ниже применяемого минимума);

г) в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта имеется разрешение на выполнение полетов по правилам ППУВУЗА;

д) для самолетов с двумя газотурбинными двигателями выполнена программа технического обслуживания применительно к полетам по правилам ППУВУЗА;

е) запасные аэродромы на маршруте определены и указаны в рабочем плане полета.».

16. Пункт 5.68 изложить в следующей редакции:

«На воздушном судне должны находиться на бумажных носителях документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

свидетельство о государственной регистрации воздушного судна (допускается предъявления копии документа в течении 30 дней с даты его выдачи);

сертификат летной годности (допускается предъявления копии документа в течении 30 дней с даты его выдачи);

разрешение на бортовые радиостанции, в случае, если на воздушном судне они установлены (допускается предъявление копии документа в течение 30 дней с даты его выдачи);

сертификат о дезинсектизации (дезинсекции) при международных полетах или его копия;

в случае, если воздушное судно эксплуатанта зарегистрировано в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства (при условии заключения соглашения, предусмотренного статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации, между Российской Федерацией и государством регистрации воздушного судна) - копия указанного соглашения с копией страницы приложения к указанному соглашению, содержащей информацию

о данном воздушном судне;

свидетельства членов экипажа воздушного судна;

медицинское заключение, подтверждающее соответствие членов экипажа требованиям к состоянию их здоровья;

справку о прохождении проверки навыков, предусмотренной пунктом 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147 (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный № 12701), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 15 июня 2011 г. № 162 (зарегистрирован Минюстом России 13 июля 2011 г., регистрационный № 21340), от 26 декабря 2011 г. № 331 (зарегистрирован Минюстом России 28 марта 2012 г., регистрационный № 23632), от 27 декабря 2012 г. № 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный № 27176), от 10 февраля 2014 г. № 32 (зарегистрирован

Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31362), от 16 сентября 2015 г. № 276 (зарегистрирован Минюстом России 21 октября 2015 г., регистрационный № 39387).

На воздушном судне должны находиться на бумажном или электронном носителе документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

РЛЭ ;

РПП (части РПП, относящиеся к порядку подготовки и выполнения полета) эксплуатанта;

бортовой и санитарный журналы;

копия свидетельства или запись в бортовом журнале о техническом обслуживании и годности его к эксплуатации;

копии сертификата эксплуатанта и эксплуатационных спецификаций;

задание на полет;

рабочий план полета;

инструкция по действиям в особых случаях полета, утвержденная эксплуатантом;

актуализированная аэронавигационная информация, касающаяся запланированного полета;

аэронавигационные (полетные) карты;

форма донесения об авиационном происшествии, серьезном инциденте, инциденте и опасном сближении;

генеральная декларация (при международных полетах), пассажирская ведомость (манифест), грузовая ведомость (манифест), а также документ, содержащий информацию об опасном грузе, предусмотренную в пункте 49 Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2008 г. № 141 (зарегистрирован Минюстом России 29 сентября 2008 г. регистрационный № 12356), в случае, если перевозятся опасные грузы;

страховые полисы (их копии, заверенные эксплуатантом) членов экипажа воздушного судна и ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна;

метеорологическая информация, необходимая для выполнения полета;

сводная загрузочная ведомость для воздушных судов, предоставленная экипажу воздушного судна на бумажном носителе, или полученная с использованием электронных систем связи непосредственно на борту воздушного судна;

минимальный перечень исправного оборудования (далее - МПО) ;

перечень отклонений от конфигурации воздушного судна, если он предусмотрен производителем воздушного судна;

при выполнении полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики - документ, подтверждающий допуск эксплуатантом пилота к полетам в указанном воздушном пространстве;

при выполнении полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках воздушного пространства (PBN) - документ, подтверждающий допуск эксплуатантом пилота к полетам в указанных условиях с указанием типа навигационных характеристик (RNP);

при выполнении заходов на посадку и посадок в условиях II или III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м - документ, подтверждающий допуск эксплуатантом пилота к полетам с записью: «КАТ II» или «КАТ III».

17. В пункте 5.70 слова «планируемое время отправления и прибытия воздушного судна» заменить словами «планируемое и фактическое время отправления и прибытия воздушного судна.».

18. В пункте 5.83 слова «удостоверению о годности к полетам» заменить словами «сертификату летной годности».

19. Пункт 5.84 дополнить подпунктом «ж» следующего содержания:

«ж) в период действия режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации, сроки проведения подготовок, тренировок и проверок, предусмотренных подпунктом «е» настоящего пункта, сроки прохождения членами летных экипажей подготовки и проверки на тренажерных устройствах имитации полета, прохождения членами кабинных экипажей тренировки процедур аварийной эвакуации на воде и суше, предусмотренных подпунктом «е» пункта 5.99 настоящих Правил, по решению Федерального агентства воздушного транспорта продлевается на срок 90 календарных дней с возможностью дальнейшего продления на следующие 90 календарных дней в случаях сохранения режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации.».

20. Пункт 5.100 изложить в следующей редакции:

«Сотрудник по обеспечению полетов допускается к работе, если он:

а) соответствует требованиям, установленным Федеральными авиационными правилами «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденными приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147 (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный № 12701), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 15 июня 2011 г. № 162 (зарегистрирован Минюстом России 13 июля 2011 г., регистрационный № 21340), от 26 декабря 2011 г. № 331 (зарегистрирован Минюстом России 28 марта 2012 г., регистрационный № 23632), от 27 декабря 2012 г. № 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный № 27176), от 10 февраля 2014 г. № 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31362), от 16 сентября 2015 г. № 276 (зарегистрирован Минюстом России 21 октября 2015 г., регистрационный № 39387);

б) в течение 12 месяцев, предшествующих началу работы, подтвердил эксплуатанту знание:

содержания РПП;

используемого бортового радио и навигационного оборудования;

в) подтвердил эксплуатанту знания, касающиеся возложенных на него функций в следующих областях:

сезонных метеорологических условий и источников метеорологической информации;

влияния метеорологических условий на прием радиосигналов используемым бортовым оборудованием;

особенностей и ограничений навигационной системы, которая используется эксплуатантом;

инструкций по загрузке воздушных судов;

г) подтвердил эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера;

д) подтвердил эксплуатанту способность выполнять обязанности, указанные в пункте 5.101 настоящих Правил;

е) если в течение 12 месяцев, предшествующих началу работы, исполнял обязанности сотрудника по обеспечению полетов.».

21. В абзаце втором пункта 7.28 слова «технике безопасности» заменить словами «охране труда».

22. В Приложении к Правилам признать утратившим силу абзац 52 пункта «г».