

**УТВЕРЖДЕН**

**Приказом ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз»**

**от «27» мая 2020 г. № 672**

**Введен в действие «27» мая 2020 г.**

|  |
| --- |
| **СТАНДАРТ**  **ООО «СЛАВНЕФТЬ-КРАСНОЯРСКНЕФТЕГАЗ»** |
|  |
| **ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ВОЗДУШНЫМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ** |
| **№ П3-01.01 С-0165 ЮЛ-428** |
| **ВЕРСИЯ 1.00** |

**Г. КРАСНОЯРСК**

**2020**

# СОДЕРЖАНИЕ

[ВВОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ 4](#_Toc44016427)

[НАЗНАЧЕНИЕ 4](#_Toc44016428)

[ОБЛАСТЬ ДЕЙСТВИЯ 4](#_Toc44016429)

[ПЕРИОД ДЕЙСТВИЯ И ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ 4](#_Toc44016430)

[1. ГЛОССАРИЙ 5](#_Toc44016431)

[1.1. ТЕРМИНЫ И ОБОЗНАЧЕНИЯ КОРПОРАТИВНОГО ГЛОССАРИЯ 5](#_Toc44016432)

[1.2. ТЕРМИНЫ И ОБОЗНАЧЕНИЯ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ НАСТОЯЩЕГО ДОКУМЕНТА 8](#_Toc44016433)

[1.3. СОКРАЩЕНИЯ 11](#_Toc44016434)

[2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОТРЕБНОСТИ В АВИАЦИОННОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ 14](#_Toc44016435)

[2.1. АВИАЦИОННЫЕ УСЛУГИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ САМОЛЕТОВ 15](#_Toc44016436)

[2.2. АВИАЦИОННЫЕ УСЛУГИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВЕРТОЛЕТОВ 15](#_Toc44016437)

[2.3. АВИАЦИОННЫЕ УСЛУГИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ 15](#_Toc44016438)

[3. КОНТРАКТОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ 18](#_Toc44016439)

[3.1. ДОГОВОРЫ, ЗАКЛЮЧАЕМЫЕ В РАМКАХ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВА………………………………………………………………………………………………………………………….18](#_Toc44016440)

[3.2. ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛНИТЕЛЯМ НА ОКАЗАНИЕ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ В ИНТЕРЕСАХ ОБЩЕСТВа 18](#_Toc44016441)

[3.2.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛНИТЕЛЯМ 18](#_Toc44016442)

[3.2.2.ТРЕБОВАНИЯ К СУБПОДРЯДНЫМ АВИАКОМПАНИЯМ 19](#_Toc44016443)

[3.2.3.ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ ВС ИСПОЛНИТЕЛЯ 20](#_Toc44016444)

[3.2.4.ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ ПЕРСОНАЛУ ИСПОЛНИТЕЛЯ 22](#_Toc44016445)

[3.2.5.ТРЕБОВАНИЯ К БОРТИНЖЕНЕРАМ (БОРТМЕХАНИКАМ) ИСПОЛНИТЕЛЯ 23](#_Toc44016446)

[3.2.6.ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К БОРТПРОВОДНИКАМ ИСПОЛНИТЕЛЯ 23](#_Toc44016447)

[3.2.7.ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К БОРТОПЕРАТОРАМ ИСПОЛНИТЕЛЯ 24](#_Toc44016448)

[3.2.8.ТРЕБОВАНИЯ К ВОЗДУШНЫМ СУДАМ ИСПОЛНИТЕЛЯ 24](#_Toc44016449)

[3.2.9.ТРЕБОВАНИЯ К ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ИСПОЛНИТЕЛЯ 26](#_Toc44016450)

[3.2.10.ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛНИТЕЛЯМ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БЛА 26](#_Toc44016451)

[4. ОРГАНИЗАЦИЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ 27](#_Toc44016452)

[4.1. АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ В ИНТЕРЕСАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВА 27](#_Toc44016454)

[4.1.1. ПЛАНИРОВАНИЕ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ 27](#_Toc44016455)

[4.1.2. ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛНЕНИЮ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ 27](#_Toc44016456)

[4.1.3. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПЕРСОНАЛА И ГРУЗОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ 39](#_Toc44016457)

[4.1.4. ПОРЯДОК ПОДАЧИ ЗАЯВОК И ОФОРМЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ И АВИАБИЛЕТОВ НА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ДЛЯ ВАХТОВЫХ РАБОТНИКОВ ОБЩЕСТВА 62](#_Toc44016458)

[4.1.5.ТРЕБОВАНИЯ К ОБЪЕКТАМ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА 66](#_Toc44016460)

[4.1.6.МЕДИЦИНСКАЯ ЭВАКУАЦИЯ И ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ 75](#_Toc44016461)

[4.1.7.ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ 77](#_Toc44016462)

[5. КОНТРОЛЬ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ 79](#_Toc44016463)

[5.1. СИСТЕМА МНОГОУРоВНЕВОГО КОНТРОЛЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ 79](#_Toc44016464)

[5.1.1. ПЕРВЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ 80](#_Toc44016465)

[5.1.2. ВТОРОЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ 82](#_Toc44016466)

[5.1.3. ТРЕТИЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ 84](#_Toc44016467)

[5.1.4. ЧЕТВЕРТЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ 85](#_Toc44016468)

[5.1.5. ПЯТЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ 87](#_Toc44016469)

[5.2. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВА………………………………………………………………………………………………………………………….87](#_Toc44016472)

[5.2.1. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ И ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ 87](#_Toc44016473)

[5.2.2. ВЫЯВЛЕНИЕ РИСКОВ 88](#_Toc44016474)

[5.2.3. АНАЛИЗ РИСКОВ 91](#_Toc44016475)

[5.2.4. ВЫБОР СПОСОБА РЕАГИРОВАНИЯ (ВОЗДЕЙСТВИЯ) НА РИСКИ 93](#_Toc44016476)

[5.2.5. МОНИТОРИНГ 94](#_Toc44016477)

[5.2.6. ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ И КОММУНИКАЦИИ 95](#_Toc44016478)

[6. ССЫЛКИ 97](#_Toc44016479)

[7. БИБЛИОГРАФИЯ 100](#_Toc44016480)

[ПРИЛОЖЕНИЯ 101](#_Toc44016482)

# ВВОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

## НАЗНАЧЕНИЕ

Стандарт ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Порядок организации и обеспечения перевозок воздушным и железнодорожным транспортом» устанавливает единые требования к организации авиационного обеспечения деятельности ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» и Сервисных организаций с использованием воздушного транспорта, с целью повышения эффективности и безопасности оказания авиационных услуг, а также регулирует порядок взаимодействия структурных подразделений при организации перевозок работников ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» регулярными рейсами (с использованием воздушного и железнодорожного транспорта).

Стандарт разработан с учетом требований Положения Компании «Организация авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Обществ Группы» № П2-07 Р-0180, Положения ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Порядок направления работников в служебные командировки» № П3-01.01 Р-0012 ЮЛ-428, Воздушного кодекса РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ, а также с учетом международного опыта в области авиационно-транспортного обеспечения деятельности предприятий нефтегазовой отрасли.

## ОБЛАСТЬ ДЕЙСТВИЯ

Настоящий Стандарт обязателен для исполнения работниками всех структурных подразделений ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз.

Структурные подразделения ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» при оформлении договоров с подрядными организациями, оказывающими услуги/выполняющими работы на территории производственных объектов ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз», а также организациями, осуществляющими доставку материально-технических ресурсов с использованием воздушного транспорта, обязаны включать в договоры соответствующие условия, для соблюдения подрядной (сервисной) организацией требований, установленных настоящим Стандартом.

## ПЕРИОД ДЕЙСТВИЯ И ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ

Настоящий Стандарт является локальным нормативным документом постоянного действия.

# 1. ГЛОССАРИЙ

## 1.1. ТЕРМИНЫ И ОБОЗНАЧЕНИЯ КОРПОРАТИВНОГО ГЛОССАРИЯ

***АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ*** – состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации [Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ].

***АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ*** – событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью совершения полета, покинули воздушное судно, и в ходе которого:

1. какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом в результате нахождения в данном воздушном судне, за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены вследствие естественных причин, нанесены самому себе либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа;
2. воздушное судно получает повреждение или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:
   * + нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна;
     + требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением: случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты, или повреждены только воздушные винты, несиловые элементы планера, обтекатели, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства или другие элементы, если эти повреждения не нарушают общей прочности конструкции, или в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины; повреждений элементов несущих и рулевых винтов, втулки несущего или рулевого винта, трансмиссии, повреждений вентиляторной установки или редуктора, если эти случаи не привели к повреждениям или разрушениям силовых элементов фюзеляжа (балок); повреждений обшивки фюзеляжа (балок) без повреждения силовых элементов;
3. воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

[Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 № 609].

***АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ БЕЗ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ ЖЕРТВ (АВАРИЯ*)** – авиационное происшествие, не повлекшее за собой человеческих жертв или пропажи без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа [Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 № 609].

***АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ С ЧЕЛОВЕЧЕСКИМИ ЖЕРТВАМИ (КАТАСТРОФА)*** – авиационное происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа. К катастрофам относятся также случаи гибели кого-либо из лиц, находившихся на борту, в процессе их аварийной эвакуации из воздушного судна [Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 № 609].

***АВИАЦИОННОЕ СОБЫТИЕ*** *–*авиационные происшествия, авиационные инциденты (серьезные авиационные инциденты), производственные происшествия.

***АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ АУДИТ*** – проверка соблюдения Исполнителем нормативных требований действующего законодательства РФ в области гражданской авиации и положений заключенных договоров на оказание авиационных услуг, а также соответствия технического состояния воздушных судов и квалификации персонала Исполнителя требованиям действующего законодательства, международных и отраслевых стандартов в области гражданской авиации и условиям заключенных договоров на оказание авиационных услуг.

***АВИАЦИОННЫЙ ИНЦИДЕНТ*** – событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имело место с момента, когда любое лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно, и обусловленное отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, могущее оказать влияние на безопасность полета, но не закончившееся авиационным происшествием.

[Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 № 609].

***БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ*** – состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

***БЕСПИЛОТНАЯ АВИАЦИОННАЯ СИСТЕМА*** – комплекс взаимосвязанных элементов, включающий в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов, средства обеспечения взлета и посадки, средства управления полетом одного или нескольких беспилотных воздушных судов и контроля за полетом одного или нескольких беспилотных воздушных судов.

***БЕСПИЛОТНЫЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ*** – летательный аппарат, выполняющий полет без пилота (экипажа) на борту и управляемый в полете автоматически, оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов.

***ВЕРТОЛЕТ –*** воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении [Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128].

***ВОЗДУШНОЕ СУДНО*** – летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды [Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ].

***ГРУЗООТПРАВИТЕЛЬ*** – указанное в перевозочном документе (накладной) юридическое или физическое лицо, которое выступает от своего имени или по поручению собственника груза и выполняет обязанности, вытекающие из договора перевозки.

***КАРТА РИСКОВ*** –двухмерная матрица, по горизонтальной оси которой отображается вероятность реализации риска, а по вертикальной – масштаб последствий. Комбинация значений вероятности и масштаба определяют категорию риска.

***КОМПАНИЯ*** *–*группа юридических лиц различных организационно-правовых форм, включая ПАО «НК «Роснефть», в отношении которых последнее выступает в качестве основного или преобладающего (участвующего) общества.

***МЕДИЦИНСКАЯ ЭВАКУАЦИЯ*** – комплекс мероприятий по транспортировке пострадавшего/больного с использованием воздушного судна, у которого значительно нарушены жизненно-важные функции организма (нарушение сознания, дыхания, кровообращения, тяжелые травматические повреждения) в медицинское учреждение стационарного типа для оказания квалифицированной медицинской помощи.

***МЕРОПРИЯТИЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ*** –действие, осуществляемое Компанией в отношении выявленного риска в рамках выбранного способа реагирования, которое позволяет устранить риск или снизить текущий уровень риска.

***ОПЕРАТИВНАЯ ТОЧКА*** – посадочная площадка для вертолетов, предназначенная, в том числе и для базирования вертолетов, используемая авиапредприятием для оказания авиационных услуг, соответствующая требованиям нормативных документов, действующих в области гражданской авиации.

***ОЦЕНКА РИСКОВ*** –процесс анализа выявленных рисков и их последствий с целью обеспечения дальнейшего управления рисками, включая их минимизацию, устранение, внедрение необходимых контрольных процедур.

***ПОВРЕЖДЕНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА НА ЗЕМЛЕ*** – событие, связанное с обслуживанием, хранением и транспортировкой воздушного судна, при котором судну причинены повреждения, не нарушающие его силовые элементы и не ухудшающие летно-технические характеристики, устранение которых возможно в эксплуатационных условиях [Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 № 609].

***РАБОТНИК*** – физическое лицо, вступившее в трудовые отношения с работодателем.

***САМОЛЕТ*** –воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета [Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденные приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147].

***СЕРЬЕЗНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ИНЦИДЕНТ*** – авиационный инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие.

*Примечание:*

*Для серьезных авиационных инцидентов характерны следующие признаки:*

* *выход воздушного судна за пределы ожидаемых условий эксплуатации;*
* *возникновение значительных вредных воздействий на экипаж или пассажиров (дыма, паров едких веществ, токсичных газов, повышенной или пониженной температуры, давления и т.п.);*
* *значительное снижение работоспособности членов экипажа;*
* *значительное повышение психофизиологической нагрузки на экипаж;*
* *получение серьезных телесных повреждений каким-либо лицом, находящимся на воздушном судне;*
* *значительное ухудшение характеристик устойчивости и управляемости, летных или прочностных характеристик;*
* *возникновение реальной возможности повреждения жизненно важных элементов воздушного судна в результате взрыва, пожара, нелокализованного разрушения двигателя, трансмиссии и т.п.;*
* *разрушение или рассоединение элементов управления;*
* *повреждение элементов воздушного судна, не относящееся к авиационному происшествию.*

[Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 № 609].

***СТАНДАРТНЫЙ ДОГОВОР***–проект договора, согласованный и утвержденный в соответствии с установленным в ПАО «НК «Роснефть» порядком, защищенный программными средствами и размещенный в репозитории стандартных договоров в автоматизированной системе визирования и учета договоров ПАО «НК «Роснефть».

***ФАКТОР ОПАСНОСТИ*** – результат действия или бездействия, обстоятельство, условие или их сочетание, влияющие на безопасность полетов гражданских воздушных судов. [Постановление Правительства РФ от 18.11.2014 № 1215].

***Чрезвычайная ситуация (ЧС)*** – обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей [Федеральный закон от 21.12.1994 № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»].

## 1.2. ТЕРМИНЫ И ОБОЗНАЧЕНИЯ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ НАСТОЯЩЕГО ДОКУМЕНТА

***АВИАТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК*** –комплекс мероприятий, направленный на обеспечение эксплуатации и обслуживания воздушных судов кондиционными авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями (прием, хранение, подготовка и выдача на заправку, заправка воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями).

***АВИАЦИОННАЯ УСЛУГА*** – воздушные перевозки и авиационные работы, выполняемые в интересах ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз», на основании соответствующих договоров.

***АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ*** –комплекс мероприятий, направленных на обеспечение деятельности ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» с использованием воздушного транспорта.

***АВИАЦИОННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ*** –юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

***АВИАЦИОННОЕ ТОПЛИВО (АВИАТОПЛИВО)*** –авиационный бензин или керосин, выпускаемые в соответствии с действующими нормативными документами, допущенные к применению в установленном порядке и внесенные в соответствующие разделы руководств по летной эксплуатации и техническому обслуживанию воздушных судов конкретных типов.

***АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ*** – лица, которые имеют профессиональную подготовку, осуществляют деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, выполнению авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения.

*Примечание:*

*В рамках деятельности эксплуатанта этот персонал включает в себя специалистов, входящих в состав летного и кабинного экипажей, осуществляющих управление воздушным движением, техническое обслуживание воздушных судов, обеспечение полетов, специалистов службы авиационной безопасности. Авиационная безопасность (состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации) обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.*

***АУДИТОР АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОГО АУДИТА***– специалист, обладающий компетенциями, квалификацией и опытом для проведения авиационно-технического аудита.

***БЕСПИЛОТНОЕ ВОЗДУШНОЕ СУДНО*** – воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот).

***Владелец риска –*** должностное лицо (руководитель структурного подразделения ПАО «НК «Роснефть»), которое в соответствии со своими должностными обязанностями несет ответственность за управление данным риском с учетом существующего в Компании процесса принятия решений по управлению рисками.

***заказчик*** – ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз», по договору с которым производится оказание авиационных услуг.

***ИСПОЛНИТЕЛЬ*** –юридическое лицо, которое оказывает авиационные услуги по соответствующему договору, заключенному с ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз», в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации от 26.01.1996 № 14-ФЗ.

***КОММЕРЧЕСКАЯ ЗАГРУЗКА ВОЗДУШНОГО СУДНА*** – масса пассажиров и грузов (в тоннах), принятых на борт воздушного судна.

***ОБЩЕСТВА ГРУППЫ*** *–*Общества, входящие в группу ПАО «НК «Роснефть».

***ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНОГО СУДНА*** –выполнение комплекса мер для обеспечения соответствия воздушного судна или его части требованиям к летной годности и их поддержания в состоянии, необходимом для безопасной эксплуатации на протяжении срока службы в соответствии с нормативными требованиями.

***ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА ВРЕМЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ*** – посадочная площадка для выполнения сезонных работ временного характера, пригодная для взлета и посадки воздушных судов и содержащаяся с целью перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты, и используемая менее 30 дней в течение календарного года.

*Примечание:*

*Получение аэронавигационного паспорта посадочной площадки не требуется в отношении временной посадочной площадки, устроенной на период геолого-разведочных работ, интенсивность эксплуатации которой превышает 30 календарных дней в год, но при этом срок эксплуатации которой носит ограниченный характер.*

***ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА ПОСТОЯННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ*** – посадочная площадка, специально подготовленная для взлета, посадки, стоянки и (или) базирования воздушных судов, оборудованная и содержащаяся в эксплуатационном состоянии с целью выполнения полетов для перевозки пассажиров, багажа, грузов и используемая более 30 дней в течение календарного года, в соответствии с требованиями законодательства РФ в области гражданской авиации.

***ПРИЕМЛЕМЫЙ УРОВЕНЬ РИСКА*** – допустимый уровень отклонения в отношении достижения поставленных целей, устанавливаемый исходя из анализа факторов опасности, последствий риска, затрат и полученных результатов от снижения риска, а также реальных возможностей Компании по снижению риска с помощью мероприятий по управлению риском.

***ПРИЧИНЫ НЕСООТВЕТСТВИЯ*** – действия, бездействия, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к возникновению несоответствия и/или угрозе безопасности полетов.

***РИСК В ОБЛАСТИ АВИЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ*** *–*прогнозируемая вероятность и тяжесть проявления одного или нескольких факторов опасности.

***сервисная организация*** – физическое или юридическое лицо, которое выполняет работы по договору подряда, заключаемому с ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации от 26.01.1996 № 14-ФЗ и, заключившая договор на предоставление ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» услуг по организации перевозок воздушным транспортом.

***СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ*** –совокупность осуществляемых Исполнителем мероприятий по выявлению потенциальных и фактических факторов опасности, по оценке риска их проявления, по разработке и принятию корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов, по оценке эффективности мер по управлению безопасностью полетов.

***СТРУКТУРНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ*** – структурное подразделение ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» с самостоятельными функциями, задачами и ответственностью в рамках своей компетенции, определенной положением о структурном подразделении.

***СУБПОДРЯДЧИК*** – лицо, привлекаемое Исполнителем на основании договора субподряда для оказания авиационных или иных сопутствующих услуг по договору.

***ТОПЛИВОЗАПРАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС*** *–* инфраструктурный объект аэропорта, посадочной площадки, на территории которых объединены технологическое оборудование и сооружения для приема, хранения и выдачи нефтепродуктов и спецжидкостей, производственные и административно-хозяйственные здания, главной целью которого является обеспечение авиационными горюче-смазочными материалами воздушных судов и наземной аэропортовой спецтехники.

## 1.3. СОКРАЩЕНИЯ

***АВИАГСМ*** – авиационные горюче-смазочные материалы (авиационное топливо, масла, смазки и специальные жидкости).

***АД*** – авиационный двигатель.

***АМСГ*** ***(АМИС)*** *–* авиационная метеорологическая станция гражданская (автоматизированная метеорологическая измерительная система).

***АТА*** – авиационно-технический аудит.

***АТБ*** – авиационно-техническая база.

***БАН*** – бортовая аппаратура наблюдения.

***БАС*** – беспилотная авиационная система.

***БЛА*** *–*беспилотный летательный аппарат.

***БП*** *–*безопасность полетов.

***ВЛП*** *–*весенне-летний период.

***ВЛЭК*** – врачебно-летная экспертная комиссия.

***ВПО*** – взлетно-посадочная операция.

***ВПП*** – взлетно-посадочная полоса.

***ВС*** *–* воздушное судно.

***ГА*** – гражданская авиация.

***ЗГД*** – заместитель генерального директора ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» по определенному направлению деятельности.

***ИТП*** – инженерно-технический персонал.

***КВС*** *–*командир воздушного судна.

***КДП*** *–*командно-диспетчерский пункт.

***ЛПП*** – лицо прямого подчинения генеральному директору ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».

***ЛУ*** *–*лицензионный участок ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».

***МАРКА ТОПЛИВА* –** словесное и (или) буквенное, цифровое обозначение топлива.

***МГА*** – Министерство гражданской авиации СССР.

***НВ*** – несущий винт.

***ОА*** *–*отдел авиаперевозок транспортного управления ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».

***ОБЩЕСТВО*** – ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».

***ОЗП*** – осенне-зимний период.

***ОРВД*** *–*организация воздушного движения.

***ОТТ*** *–*отдел технологического транспорта транспортного управления ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».

***ПБОТОС*** – промышленная безопасность, охрана труда и окружающей среды.

***ПКЗ*** – предельная коммерческая загрузка воздушного судна.

***ПОЛЕТ ПО ПВП*** – полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов   
[п. 3.33 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128].

***ПОЛЕТ ПО ППП*** – полет выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам   
[п. 3.34 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128].

***ПП*** – посадочная площадка.

***РВ*** *–*рулевой винт.

***РЛЭ*** – руководство по летной эксплуатации.

***РПП*** – руководство по производству полетов.

***СП*** – структурное подразделение ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».

***СПАСОП*** – служба поискового аварийно-спасательного обеспечения полетов аэропорта/посадочной площадки.

***СУБП*** – система управления безопасностью полетов.

***СЭД*** – система электронного документооборота ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».

***ТЗК*** – топливо-заправочный комплекс.

***ТО*** *–*техническое обслуживание.

***ТУ -*** транспортное управление ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».

***УД*** – Управление делами ПАО «НК «Роснефть».

***УЛИСК*** – управление логистикой и складским комплексом ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».

***ЦГМС*** – центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды.

***ЦИТС –*** центральная инженерно-технологическая служба ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».

***ЦПС*** *–* центральный пункт сбора.

***ЧС*** *–*чрезвычайная ситуация.

***ЭТД*** – эксплуатационно-техническая документация.

***FATO*** *–*зона конечного этапа захода на посадку и взлета.

***ICAO (ИКАО)*** – международная организация гражданской авиации.

***TLOF*** *–*зона приземления и отрыва.

# ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОТРЕБНОСТИ В АВИАЦИОННОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ

Формирование планов авиационного обеспечения деятельности Общества производится ОА и должно быть направлено на повышение БП ВС и снижение операционных затрат за счет:

* оптимизации транспортно-логистических схем доставки персонала и грузов к производственным объектам, с оценкой возможности использования видов транспорта, альтернативных воздушному;
* повышения уровня эффективности использования ВС;
* использования современных типов ВС.

При формировании логистических схем и маршрутов воздушных перевозок необходимо учитывать следующие факторы:

* природно-климатические условия, ландшафт района оказания авиационных услуг;
* наличие в районе оказания авиационных услуг необходимой инфраструктуры воздушного транспорта:
* аэродромов, вертодромов, ПП (характеристики, оборудование, состояние);
* условия обеспечения авиаГСМ (наличие ТЗК, объем емкостного парка, условия подвоза авиационного топлива);
* протяженность маршрутов полетов;
* возможность возврата на аэродром (вертодром, ПП) вылета или посадку на запасной аэродром (вертодром, ПП) с любого этапа маршрута в случае ухудшения метеоусловий;
* летно-технические характеристики ВС;
* объемы воздушных перевозок, их интенсивность и сезонность;
* возможность размещения перевозимого персонала в назначенных пунктах оказания авиационных услуг, наличие аварийно-спасательных служб для оказания экстренной медицинской помощи, в случае возникновения нештатной ситуации;
* наличие в районах выполнения полетов медицинских учреждений или иных альтернативных вариантов оказания медицинской помощи.

Авиационные услуги, оказываемые Исполнителями для авиационного обеспечения деятельности Общества, классифицируются на:

* авиационные услуги с использованием самолетов (воздушная перевозка пассажиров и грузов, аэровизуальные полеты, аэрофотосъемка);
* авиационные услуги с использованием вертолетов (воздушная перевозка пассажиров и грузов, аэровизуальные полеты, строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы, транспортирование грузов на внешней подвеске, другие авиационные услуги, связанные с обеспечением деятельности Общества);
* авиационные услуги с использованием БЛА (воздушный мониторинг с целью контроля состояния и патрулирования производственных объектов и др.);
* авиационные услуги с использованием ВС для медицинской эвакуации;
* авиационные услуги с использованием ВС для поисково-спасательных операций.
  1. АВИАЦИОННЫЕ УСЛУГИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ САМОЛЕТОВ

В зависимости от протяжённости маршрута, интенсивности потока пассажиров и грузов и наличия наземной инфраструктуры в интересах Общества привлекаются региональные самолеты.

Для авиационного обеспечения деятельности Общества должны привлекаться самолеты, имеющие два и более АД. Экипаж указанных самолетов должен включать не менее двух пилотов (КВС и второй пилот).

Использование самолетов с поршневыми АД запрещается.

## АВИАЦИОННЫЕ УСЛУГИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВЕРТОЛЕТОВ

В соответствии с региональной спецификой и производственными потребностями Общества необходимо учитывать следующее.

Для оказания авиационных услуг по аэровизуальному контролю и патрулирования производственных объектов Общества допускается использование легких вертолетов с одним или двумя АД под управлением одного или двух пилотов.

Аэровизуальные полеты выполняются в присутствии наблюдателя, находящегося на борту ВС, в целях визуального обследования объектов и наблюдения за обстановкой на местности (патрулирование линий электропередачи и связи, газо- и нефтепроводов, рек, каналов, автомагистралей, ледовая разведка и т.п.). Полеты выполняются на малых, средних и больших высотах.

Аэровизуальные полеты ночью в горной местности запрещаются.

Для доставки персонала и грузов на объекты Общества на суше должны использоваться только двухдвигательные вертолеты под управлением двух пилотов.

Для транспортирования негабаритных и (или) тяжеловесных грузов (массой более 4 тонн) на внешней подвеске и (или) внутри фюзеляжа, производства строительно-монтажных и погрузо-разгрузочных работ используются тяжелые транспортные вертолеты. Использование вертолетов данного класса необходимо планировать при условии отсутствия возможности транспортирования грузов альтернативными видами транспортных средств.

Необходимо ограничить выполнение полетов вертолетами в темное (ночное) время суток. В случае нехватки светлого времени суток для выполнения производственной программы Общества, решение о выполнении полетов в темное время суток принимается на уровне начальник ОА Общества.

Полеты с использованием вертолетов для выполнения строительно-монтажных работ или перевозки груза на внешней подвеске в темное (ночное) время суток запрещено.

Использование вертолетов с поршневыми АД запрещается.

## 

## 2.3. АВИАЦИОННЫЕ УСЛУГИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

В качестве альтернативы легким вертолётам для выполнения аэровизуальных полетов допускается использование БЛА (самолетного и вертолетного типов).

Практическое применение БЛА в интересах Общества требует решения следующих задач:

* получение разрешений на полеты в зоне производственных объектов;
* получение разрешений на использование приемо-передающих устройств и выделение соответствующего частотного диапазона;
* организации эксплуатации БЛА на удаленных объектах;
* обучение персонала.

Применение БЛА следует планировать для решения прикладных задач безопасной эксплуатации производственных объектов, таких как воздушное патрулирование, обследование (с помощью специальной аппаратуры и/или методом визуального наблюдения) и документирование состояния инженерных сооружений, сбор и систематизация сведений о состоянии охранных зон нефтепроводов и прилегающих территорий, оценка непроектного положения труб, определение мест разлива нефти и утечек газа, охрана удаленных объектов и территорий, картографирование производственных объектов, ледовая разведка.

Повышение эффективности авиационного обеспечения Общества может быть достигнуто на основе комплексных решений по функционированию БАС путем создания систем мониторинга с применением БЛА, реализующей функции сбора и обработки информации, а также возможности прогноза развития обстановки в районах ответственности и подготовки решений на принятие необходимых мер.

Информация о состоянии производственных объектов и окружающей среды в районе их размещения может быть получена с помощью БАН, устанавливаемой на БЛА.

В качестве элементов БАН допускается применение видеоустройств (фото и телевизионные камеры, тепловизоры, видеоспектрометры), спектрофотометров, лазерных дальномеров и радиолокационных станций, систем постановки буев (маркеров), ретрансляционной аппаратуры и др.

Для выполнения воздушного патрулирования и решения задач дистанционного мониторинга линейной части нефтепроводов привлекаются легкие БЛА (максимальной взлетной массой до 100 кг), среднего радиуса действия (до 150 км) с продолжительностью полета до 8 часов.

Выбор БАН под решаемые задачи определяет выбор класса носителя в зависимости от массогабаритных и летно-технических характеристик БЛА.

Применение БЛА возможно только в сегрегированном (разделенном) воздушном пространстве (установленных размеров, предназначенном для исключительного использования конкретным пользователем) с соблюдением установленных нормативными правовыми актами правил использования воздушного пространства.

Перед подачей в соответствующий орган ОрВД план использования воздушного пространства для полетов БЛА должен согласовываться с ОА во избежание пересечения графика работы БЛА с планами полетов чартерных рейсов Общества.

БЛА с максимальной взлетной массой более 30 кг допускаются к эксплуатации после обязательной сертификации и государственной регистрации, а также при наличии документа, эквивалентного сертификату летной годности, выдаваемого гражданскому ВС. БЛА с максимальной взлетной массой 0,25 до 30 кг. подлежат учету в соответствии с нормативными документами в области ГА РФ.

К БЛА, используемым в интересах Общества, предъявляются следующие основные требования:

* многофункциональность;
* высокий уровень унификации БЛА и целевого оборудования;
* надежность, универсальность бортовых систем управления БЛА с высокими точностными характеристиками, с высокой степенью автономности и помехозащищенности, выполненных на основе последних достижений микроэлектроники и программно-математического обеспечения;
* наличие малогабаритных, всепогодных систем старта и посадки БЛА с возможностью взлета и посадки на подвижные (мобильные) объекты (при необходимости);
* наличие малогабаритных комплексов бортового целевого оборудования дистанционного мониторинга, с высокой разрешающей способностью и чувствительностью, аппаратных и программных средств обработки и дешифрирования получаемой с борта летательного аппарата информации, методов распознавания и селекции объектов;
* наличие систем обмена информацией по радиоканалам различных диапазонов длин волн с высокой степенью помехозащищенности и с высокой производительностью;
* наличие маршевых двигателей с высокими удельными мощностными характеристиками и низкими удельными расходами топлива (электроэнергии);
* наличие компактных унифицированных автоматизированных систем контроля работоспособности бортовых систем БЛА, многофункциональных средств наземного обслуживания и средств обеспечения функционирования комплексов БЛА.

# 

# КОНТРАКТОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ

* 1. ДОГОВОРЫ, ЗАКЛЮЧАЕМЫЕ В РАМКАХ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВА

Организация авиационного обеспечения деятельности Общества осуществляется путем заключения и исполнения следующих видов договоров:

* договоры на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов, заключенных Обществом с Исполнителями. На основании данных договоров осуществляются перевозки пассажиров и грузов нерегулярными рейсами, аэровизуальные полеты с целью патрулирования производственных объектов. Данные договоры заключаются по результатам конкурентных закупочных процедур, проводимых ПАО «НК «Роснефть. При контрактовании применяются Стандартные формы договоров на оказание авиационных услуг, утвержденные в соответствии с Положением Компании «О стандартизации договоров» № П3-06 Р-0018 и доведенные в работу Обществу;
* договоры на оказание авиационных услуг с использованием БАС, заключенных Обществом с Исполнителями. На основании данных договоров осуществляется облет территории с применением БЛА для фото/видео/тепловизионного контроля производственных объектов Общества. Данные договоры заключаются по результатам конкурентных закупочных процедур, проводимых ПАО «НК «Роснефть» или Обществом (в рамках лимитов ответственности);
* агентские договоры, заключенные Обществом с сервисными организациями и другими Обществами Группы. На основании данных договоров осуществляется организация воздушных перевозок пассажиров и грузов нерегулярными рейсами, в интересах сервисных организаций и иных Обществ Группы с целью консолидации потребности в авиационном обеспечении нескольких организаций. Общество Группы с максимальной долей потребности в авиационном обеспечении в регионе производственной деятельности выступают агентами по отношению к Обществу Группы с меньшей долей потребности в авиационном обеспечении, а также подрядным и сервисным организациям;
* иные договоры, в том числе с использованием принадлежащих ПАО «НК «Роснефть» или Обществам Группы ВС, в зависимости от поставленных задач и условий авиационного обеспечения Общества.

Порядок выбора Исполнителей производится в порядке, предусмотренном Положением Компании «Организация авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Обществ Группы» № П2-07 Р-0180. В ходе исполнения договоров ОА обязан обеспечить соблюдение привлекаемыми подрядными, сервисными и иными организациями требований к Исполнителям, указанным в настоящем документе.

* 1. ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛНИТЕЛЯМ НА ОКАЗАНИЕ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ В ИНТЕРЕСАХ ОБЩЕСТВа

### ***ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛНИТЕЛЯМ***

Требования к Исполнителям устанавливаются в Документации о закупке при проведении закупочных процедур по выбору Исполнителей на оказание авиационных услуг на основании типовых критериев отбора, указанных в [Приложении 1](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_1._Критерии) Положения Компании «Организация авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Обществ Группы» № П2-07 Р-0180.

Исполнитель должен обладать подготовленным авиационным персоналом, а также иметь опыт оказания авиационных услуг с учетом географических, метеорологических и экологических особенностей контрактных регионов деятельности Общества.

Исполнитель для оказания авиационных услуг в интересах Общества должен иметь:

* действующий сертификат Эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок со спецификациями на заявленные ВС к нему;
* действующий сертификат Эксплуатанта на выполнение авиационных работ со спецификациями на заявленные ВС к нему (если применимо);
* действующие лицензии на осуществление деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов;
* действующие сертификаты летной годности на заявляемые ВС;
* свидетельства о регистрации заявляемых ВС;
* действующие сертификаты соответствия на ТО (в том числе периодическое) заявляемых ВС или соответствующие действующие договоры на их ТО (в том числе периодическое);
* действующие договоры авиационного страхования ответственности перевозчика в соответствии с Воздушным кодексом РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ (обязательное страхование ответственности перевозчика перед пассажирами ВС, перед грузовладельцем или грузоотправителем, обязательное страхование владельца ВС перед третьими лицами, обязательное страхование жизни и здоровья членов экипажа ВС);
* действующие договоры с поставщиками услуг на выполнение аэронавигационного, метеорологического и иного обеспечения, а также обеспечения авиаГСМ;
* действующие договор (договоры) на аэропортовое (наземное) обслуживание в аэропортах, задействованных при выполнении авиационного обеспечения;
* необходимый резерв ВС, для выполнения полетов по срочным заявкам.

Исполнитель должен соответствовать минимальным требованиям, предъявляемым Заказчиком к Участникам закупки, для подтверждения соответствия которым они должны пройти аккредитацию.

В ходе исполнения договоров на оказание авиационных услуг возможно согласование дополнительного летного персонала и воздушных судов, а также привлечение субподрядных авиакомпаний, в порядке, предусмотренном действующими договорами. Решение о согласовании выносится ОА с учетом соблюдения следующих минимальных требований к поставщику авиационных услуг, установленных разделами 3.2.2-3.2.4 настоящего Стандарта.

### ***ТРЕБОВАНИЯ К СУБПОДРЯДНЫМ АВИАКОМПАНИЯМ***

В рамках организации авиационного обеспечения производственной деятельности Исполнитель основную часть авиационных услуг должен выполнять с использованием собственных ВС и персонала. В тоже время, Исполнитель вправе привлечь к оказанию авиационных услуг Субподрядчиков, но на объем не более 30% объема авиационных услуг в рамках одного договора, при этом:

* Исполнитель вправе привлекать для оказания авиационных услуг Субподрядчиков только при условии получения предварительного письменного согласия Общества на привлечение конкретного Субподрядчика для оказания услуг;
* Субподрядчик должен соответствовать всем требованиям, предъявляемым Заказчиком к Участникам закупки, для подтверждения соответствия которым они должны пройти аккредитацию;
* Исполнитель обязан представить ОА Общества копии всех необходимых лицензий, допусков и разрешений Субподрядчиков (согласно п. 3.2.1 настоящего Стандарта) до их привлечения к оказанию авиационных услуг по заключенному договору. Субподрядчик должен обладать подготовленным авиационным персоналом, а также иметь опыт оказания авиационных услуг с учетом географических, метеорологических и экологических особенностей контрактных регионов деятельности Общества;
* Исполнитель обязан включить в заключаемый с Субподрядчиком договор условия, предусмотренные договором между Заказчиком и Исполнителем, и осуществлять контроль их исполнения посредством проведения плановых аудитов Субподрядчиков в местах оказания ими авиационных услуг в интересах Заказчика;
* Исполнитель во всех случаях несет перед Обществом ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств Субподрядчиком как за свои собственные действия.
  + 1. ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ ВС ИСПОЛНИТЕЛЯ

Каждый член летного экипажа должен являться обладателем соответствующего действующего свидетельства специалиста ГА, иметь подтверждающие документы, разрешающие выполнение полетов на ВС, представленных для авиационного обеспечения Общества.

Для выполнения полетов по ППП или в случае, если погодные условия не соответствуют полетам по ПВП, обладатель свидетельства пилота должен иметь квалификационную отметку о праве выполнения полетов по приборам соответствующего типа ВС.

Члены летных экипажей должны иметь действующее медицинское заключение первого класса и подтверждающую документацию о прохождении теоретической и летной подготовки на заявленных типах ВС.

Летный персонал Исполнителя не допускается к выполнению своих функций, если он не прошел подготовку по разработанной Исполнителем программе подготовки, которая обеспечивает надлежащую подготовку членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей.

Летный персонал Исполнителя без медицинского заключения первого класса или с истекшим сроком его действия (срок действия данного заключения не превышает 12 месяцев) к выполнению полетов на ВС в Общества не допускается.

КВС и второй пилот, привлекаемые к оказанию авиационных услуг в составе одного экипажа, должны иметь опыт совместных полётов или пройти совместную подготовку на комплексном тренажёре с отработкой действий в особых случаях полёта, в условиях сдвига ветра и при попадании в полете в метеоусловия ниже установленного для КВС метеоминимума.

Исполнитель, летный персонал которого выполняет полеты и проживает на оперативных точках, должен обеспечивать выполнение требований «Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации», утвержденного приказом Минтранса России от 21.11.2005 № 139.

При оказании авиационных услуг Исполнителю необходимо привлекать экипажи, имеющие опыт оказания авиационных услуг с учетом географических, метеорологических и экологических особенностей контрактных регионов деятельности Общества.

Особые требования к КВС Исполнителя следующие:

* наличие у КВС свидетельства линейного пилота;
* наличие у КВС, заявленного к оказанию авиационных услуг налета днем (не менее 30 часов, без учета тренажерной подготовки) и ночью (не менее 3 ВПО) за последние 90 календарных дней на заявленном типе ВС (применимо только при оказании авиационных услуг с использованием вертолетов);
* налет КВС в качестве КВС на заявленном типе ВС не менее:
* вертолеты:
* Ми-8МТВ, Ми-8АМТ, Ми-171, Ми-26Т – 1 000 часов;
* AW109, AW139, EC120, EC130, AS350, AS355, Ансат – 350 часов;
* AW189, Ми-171А2, Ми-38 – 50 часов.

*Примечание:*

*Налет КВС на модификациях Ми-8АМТ (Ми-171) или  
Ми-8МТВ должен составлять не менее 50 часов в качестве КВС на соответствующей заявленной участником закупки модификации вертолета.*

*Для КВС вертолетов AW189, Ми-171А2, Ми-38 налет в качестве КВС на двухдвигательных вертолетах максимальной взлетной массой от 8 до 16 тонн должен составлять не менее 1000 часов.*

* самолеты:
* Ан-24, Ан-26, Ан-74, ATR-42, ATR-72, Ан-148, Embraer 170 (175), Bombardier CRJ, Як-42Д, SSJ 100, Boeing, Airbus, L410 – 1 000 часов;
* DHC-6 Twin Otter S400 – 50 часов.

*Примечание:*

*Для КВС самолетов DHC-6 Twin Otter S400 налет в качестве КВС на многодвигательных самолетах должен составлять не менее 1000 часов.*

Особые требования к персоналу из числа вторых пилотов Исполнителя следующие:

* наличие у второго пилота свидетельства коммерческого пилота;
* налет второго пилота на заявленном типе ВС не менее:
* вертолеты:
* Ми-8МТВ, Ми-8АМТ, Ми-171, Ми-26Т – 500 часов;
* AW109, AW139, EC120, EC130, AS350, AS355 (если применимо) – 150 часов;
* AW189, Ми-171А2, Ми-38 – 50 часов.
* самолеты:
* Ан-26, Ан-74, ATR-42, ATR-72, Ан-148, Embraer 170 (175), Bombardier CRJ, Як-42Д, SSJ 100, Boeing, Airbus, L410 – 500 часов.
* DHC-6 Twin Otter S400 – 50 часов.
  + 1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ ПЕРСОНАЛУ ИСПОЛНИТЕЛЯ

ИТП должен иметь действующие свидетельства специалистов по ТО эксплуатируемых ВС с соответствующими квалификационными отметками.

ИТП должен пройти соответствующую первоначальную подготовку по утвержденной программе и обладать специальными знаниями и опытом работы в следующих областях:

* содержание законов и правил по ТО ВС, включая требования к летной годности, регулирующие процесс сертификации и поддержания летной годности ВС, а также методов организации и процедуры ТО ВС;
* принципы функционирования систем ВС, силовых установок и связанных с ними систем; механических, гидравлических, электрических и электронных источников питания; приборного оборудования и систем индикации ВС; систем управления ВС, бортовых систем навигационного и связного оборудования;
* выполнение работ, необходимых для поддержания летной годности ВС, методов и процедур текущего ремонта, проверок, замен, модификаций или устранение дефектов конструкции ВС, ее компонентов и систем, согласно методикам, предусмотренным в соответствующих руководствах по ТО ВС;
* выполнение других специальных обязанностей.

Обладатель свидетельства специалиста по ТО ВС должен отвечать требованиям к знаниям, опыту и умению, установленным для соответствующих квалификационных отметок (A, B1, B2 или C) в соответствии с требованиями федерльных авиационных правил области ГА.

Для квалификационных отметок A, B1 и B2 опыт должен быть получен в ходе практической работы по техническому обслуживанию воздушных судов.

ИТП по ТО ВС при выполнении своих функций:

* должен владеть информацией по ТО и летной годности конкретного ВС, силовой установки, бортовой системы или ее элементов;
* за прошедшие 24 месяца должен иметь не менее 6 месяцев опыта по осмотру, ТО, технической эксплуатации или ремонту ВС.

ИТП должен не реже одного раза в три года проходить периодическую подготовку для поддержания квалификации к выполнению возложенных на него обязанностей.

* + 1. ТРЕБОВАНИЯ К БОРТИНЖЕНЕРАМ (БОРТМЕХАНИКАМ) ИСПОЛНИТЕЛЯ

Бортинженер (бортмеханик) должен иметь действующее свидетельство бортинженера (бортмеханика).

Бортинженер должен иметь профессиональное высшее образование, а бортмеханик - профессиональное среднее специальное образование.

Бортинженер (бортмеханик) должны обладать знаниями в следующих областях:

* правил и положений, касающихся обладателя свидетельства бортинженеру (бортмеханика);
* принципов работы, правил эксплуатации и ограничения силовых установок ВС; влияния атмосферных условий на характеристики двигателей;
* планера, органов управления, конструкции, колесных шасси, ресурса по коррозии и усталости материалов; обнаружения повреждений и дефектов конструкции;
* противообледенительных и водоотталкивающих систем;
* систем наддува и кондиционирования воздуха, кислородных систем;
* гидравлических и пневматических систем;
* основ электротехники, электрических систем постоянного и переменного тока, систем электропроводки воздушных судов, металлизации и экранирования;
* принципов работы приборного оборудования, компасов, автопилотов, связного радиооборудования, радионавигационных и радиолокационных средств, систем управления полетом, дисплеев и авиационного электронного оборудования;
* ограничения ВС;
* систем пожарной сигнализации и противопожарных системы;
* влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости ВС; расчетов массы и центровки;
* возможностей человека применительно к бортинженеру (бортмеханику), включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;
* принципов технического обслуживания, правил поддержания летной годности, дефектации, предполетных осмотров, соблюдения мер предосторожности при заправке топливом и применения внешних источников питания; установленного оборудования и систем кабины;
* порядка действий в нормальных, особых и аварийных условиях;
* эксплуатационных правил грузовых перевозок и перевозок опасных грузов.

Бортинженер (бортмеханик) должен иметь действующее медицинское заключение первого класса.

* + 1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К БОРТПРОВОДНИКАМ ИСПОЛНИТЕЛЯ

Бортпроводник должен иметь:

* действующее свидетельство бортпроводника;
* документ, подтверждающий прохождение аварийно-спасательной подготовки;
* действующее медицинское заключение второго класса;
* документ, подтверждающий действующую квалификацию;
* пропуск (удостоверение) члена экипажа установленного образца.

Бортпроводники должны обладать знаниями об используемых ВС в следующих областях:

* практика и правила обслуживания пассажиров ВС;
* влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики ВС;
* оборудования ВС;
* в аварийных ситуациях и выживаемости;
* организации воздушных перевозок;
* авиационной медицины и оказания первой помощи;
* выполнения других специальных обязанностей;
* иметь допуск к самостоятельным полетам на указанном типе ВС.
  + 1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К БОРТОПЕРАТОРАМ ИСПОЛНИТЕЛЯ

Бортоператор должен иметь действующее свидетельство бортоператора.

Бортоператоры должны:

* пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:
* правила и положения выполнения погрузо-разгрузочных операций с использованием оборудования ВС и распределения массы на летно-технические характеристики ВС;
* возможности человека применительно к бортоператору, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;
* оборудование ВС;
* аварийные ситуации – безопасность и выживаемость;
* организация авиационных работ и воздушных перевозок;
* выполнение других специальных обязанностей;
* пройти необходимую стажировку в рейсовых условиях в объеме не менее 30 часов и, если необходимо, подготовку на тренажере.
* бортоператор должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.
  + 1. ТРЕБОВАНИЯ К ВОЗДУШНЫМ СУДАМ ИСПОЛНИТЕЛЯ

Для авиационного обеспечения Общества при осуществлении воздушной перевозки пассажиров и грузов должны использоваться только двухдвигательные вертолеты и самолеты с двумя и более двигателями. Типы привлекаемых ВС должны соответствовать условиям действующих договоров на оказание авиационных услуг, заключенных по результатам централизованных закупочных процедур.

ВС должно быть зарегистрировано и учтено установленным порядком, ему должны быть присвоены государственный регистрационный и опознавательный знаки, а также внесено в Сертификат эксплуатанта Исполнителя. ВС должно находиться в исправном техническом состоянии и своевременно проходить ТО в соответствии с требованиями эксплуатационной документации.

Использование ВС после капитального ремонта, замены двигателей, а также главного редуктора (для вертолетов) разрешается только после выполнения контрольного облета ВС с последующим осмотром всех его систем и агрегатов.

Конкретные требования к определенному типу ВС, привлекаемому для оказания авиационных услуг, устанавливаются в Документации о закупке при проведении закупочных процедур по выбору Исполнителей на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов, которые должны соответствовать требованиям, устанавливаемыми заводом-изготовителем ВС и [Приложению 1](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_1._Критерии) Положения Компании «Организация авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Обществ Группы» № П2-07 Р-0180.

Воздушные суда должны быть оборудованы в соответствии с требованиями РЛЭ данного ВС, в том числе иметь специальное оборудование для крепления груза и багажа внутри салона ВС. ВС должны быть оборудованы (в расчете на количество пассажирских мест) ремнями безопасности, инструкциями по безопасности, индивидуальными средствами защиты от шума (специальные наушники или беруши при использовании вертолетов).

Для увеличения дальности и продолжительности полета на вертолетах допускается установление внешних дополнительных топливных баков. Установка внутренних дополнительных топливных баков для перевозки пассажиров в интересах Общества запрещается.

Количество и тип заявляемых эксплуатируемых ВС, имеющих действующую летную годность, должно соответствовать техническому заданию.

Количество перевозимых пассажиров и (или) грузов на ВС не должно быть меньше указанного в техническом задании.

Календарный срок службы вертолетов, используемых в процессе авиационного обеспечения Общества, не должен превышать:

* AW109, AW139, AW189, EC120, EC130, AS350, AS355, Ансат –   
  20 лет;
* Ми-8МТВ, Ми-8АМТ, Ми-171, Ми-171А2, Ми-38 – 25 лет;
* Ми-26Т – 35 лет.

Привлечение вертолетов Ми-8Т, Ми-8П, Ми-8ПС запрещается.

Календарный срок службы самолетов, используемых в процессе авиационного обеспечения Общества, не должен превышать:

* Ан-148, SSJ 100, Embraer 170 (175), DHC-6 Twin Otter S400 – 20 лет;
* ATR-42, ATR-72, Bombardier CRJ, Airbus, L410, Ан-74 – 30 лет;
* Як-42, Boeing – 35 лет;
* Ан-24, Ан-26 – 45 лет.
  + 1. ТРЕБОВАНИЯ К ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ИСПОЛНИТЕЛЯ

ТО ВС должно осуществляться организацией по ТО, имеющей действующий сертификат организации по ТО, выданный уполномоченным органом ГА, в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил. Неотъемлемой частью сертификата является приложение к нему, в котором указываются разрешенные виды работ. Виды работ, указанные в приложении к сертификату, должны быть описаны в руководящих документах.

Поддержание летной годности ВС должно обеспечиваться следующими мероприятиями и требованиями:

* соблюдение правил летной эксплуатации и ТО ВС, предусмотренных эксплуатационной документацией ВС и обеспечивающих поддержание его летной годности;
* наличие собственной АТБ или договора на авиационно-техническое обслуживание, обеспечивающих выполнение разрешенных видов ТО, установленных в ЭТД ВС, в программе ТО Исполнителя или руководящих документах;
* наличие линейной станция технического обслуживания ВС, обеспечивающих выполнение разрешенных видов ТО, установленных в ЭТД ВС, в программе ТО Исполнителя или руководящих документах, в районе оказания авиационных услуг с использованием вертолетов;
* наличие процедуры контроля агрегатов и запасных частей на аутентичность;
* наличие и функционирование системы качества, а также СУБП в области ТО ВС, соответствующих требованиям воздушного законодательства РФ;
* наличие на оперативных точках необходимого количества квалифицированного ИТП, производственных и офисных помещений, мест стоянок для ВС, ЭТД, оборудования и инструмента для качественного и своевременного выполнения ТО ВС.
  + 1. ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛНИТЕЛЯМ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БЛА

При выборе Исполнителя для оказания авиационных услуг с использованием БЛА приоритетным является вариант оказания комплекса услуг по системному интегрированию несущей платформы, средств сбора и обработки данных мониторинга.

Требования к персоналу, занятому управлением и обслуживанием БЛА, устанавливаются нормативными документами в области ГА, в том числе Профессиональным стандартом «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее», утвержденным приказом Минтруда России от 05.07.2018 № 447н.

# ОРГАНИЗАЦИЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Организация авиационного обеспечения Общества подразделяется на следующие этапы:

* планирование авиационного обеспечения;
* исполнение и контроль авиационного обеспечения.
  1. АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ В ИНТЕРЕСАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВА

### ***ПЛАНИРОВАНИЕ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ***

Организация планирования авиационного обеспечения в общем виде состоит из следующих периодов:

* долгосрочное планирование авиационного обеспечения;
* краткосрочное планирование авиационного обеспечения;
* оперативное планирование авиационного обеспечения.

Долгосрочное планирование авиационного обеспечения Общества осуществляется в рамках бизнес-плана, который формируется и актуализируется ежегодно на 5-ти летний предстоящий период, на основании производственной программы авиационного обеспечения. Производственная программа авиационного обеспечения формируется с учетом потребностей Общества и сервисных организаций и должна отражать объем (в натуральном выражении), виды и сроки авиационного обеспечения.

Краткосрочное планирование авиационного обеспечения осуществляется ОА на основе потребности структурных подразделений Общества и сервисных организаций на месячный объем воздушных перевозок с детализацией по дням, маршрутам, объемам, видам и назначению воздушных перевозок. В рамках краткосрочного планирования авиационного обеспечения Общества на месяц производится корректировка плана с учетом приоритезации для исключения пиковых нагрузок, который доводится до Исполнителя.

Оперативное планирование авиационного обеспечения осуществляется ОА непосредственно перед датой планируемого вылета ВС на основании заявок СП Общества и сервисных организаций и с учетом плана авиационного обеспечения на месяц. Оперативный план авиационного обеспечения содержит детальную информацию о привлекаемых ВС и персонале Исполнителя, времени и маршрутах полетов, заказчиках, пассажирах и грузах, заявленных к перевозке.

### ***ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛНЕНИЮ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ***

В рамках договоров на оказание авиационных услуг с использованием самолетов и вертолетов в интересах Общества Исполнителем привлекаются ВС и авиационный персонал, соответствующие требованиям, изложенным в разделе 3.2 настоящего Стандарта.

Перевозка пассажиров, багажа и (или) грузов выполняется в соответствии с законодательством РФ, нормативными документами, требованиями органов государственного управления в области ГА РФ.

Технология обслуживания вылетающих пассажиров включает в себя:

* регистрацию при вылете из аэропорта или учет при вылете с ПП пассажиров, багажа и грузов;
* досмотр при вылете из аэропорта или осмотр при вылете с ПП пассажиров, ручной клади и груза;
* предполетный инструктаж для пассажиров;
* посадку пассажиров в ВС.

При вылете вертолёта с аэродрома или ПП постоянного использования, выполнение процедур регистрации/учета, взвешивания багажа, досмотра/осмотра пассажиров осуществляется в специально отведенных для этого служебно-пассажирских зданиях.

На ПП, где есть медицинский пункт (медицинские работники), членам экипажа необходимо проходить медицинский осмотр с записью в соответствующем журнале (по форме, утвержденной медицинской организацией). Члены экипажа ВС при оказании авиационных услуг с ПП, где отсутствует медицинский пункт (медицинские работники), медицинский осмотр не проходят, решение о допуске членов экипажа ВС к полетам принимает КВС.

Оказание авиационных услуг производится в соответствии с производственной программой авиационного обеспечения и на основании уточненных данных объемов и сроков (периодов) их оказания путем предоставления со стороны ОА Исполнителю плана-графика оказания авиационных услуг на соответствующий месяц.

Выполнение полетов на ВС в календарном месяце осуществляется Исполнителем на основании плана-графика оказания авиационных услуг (форма устанавливается договором на оказание авиационных услуг) и заявок на авиационное обеспечение (заявок на полет, списков пассажиров, справок о массе багажа, груза и его свойствах и другие) в соответствии с заключенным договором.

Порядок взаимодействия при организации перевозок пассажиров и груза установлен в подразделе 4.1.3. настоящего документа.

#### ПАССАЖИРСКИЕ ЗОНЫ ОЖИДАНИЯ И СЛУЖЕБНО-ПАССАЖИРСКИЕ ЗДАНИЯ

На аэродромах и ПП постоянного использования должны быть предусмотрены пассажирские зоны ожидания или служебно-пассажирские здания для комплексного обслуживания вылетающих и прибывающих пассажиров.

Служебно-пассажирские задания могут быть выполнены, как в капитальном исполнении, так и быстровозводимой конструкции (модульные, сборно-разборные).

Технологическая схема организации обслуживания пассажиров в служебно-пассажирском здании, должна предусматривать расположение отдельных рабочих мест для регистрации/учета пассажиров, взвешивания багажа, контроля безопасности, досмотра/осмотра пассажиров и ручной клади (с использованием стационарных или ручных металлодетекторов), зоны ожидания вылета. В этих зонах должны демонстрироваться письменные и графические материалы по соблюдению правил безопасности на ВС.

Схема организации обслуживания пассажиров в служебно-пассажирском здании должна способствовать созданию компактной планировки пассажирских помещений с минимальным количеством переходов, коридоров и т.п.

#### РЕГИСТРАЦИЯ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ГРУЗОВ

Регистрация/учет вылетающих пассажиров начинается не менее чем за 2 часа (при осуществлении перевозки с использованием самолета) и не менее чем за 30 минут (при осуществлении перевозки с использованием вертолета) до времени вылета ВС, если иное не установлено правилами аэропорта.

Регистрация/учет пассажиров и оформление перевозимого багажа производятся на основании документа, удостоверяющего личность пассажира, а также иных документов, предусмотренных законодательством Российской Федерации (при необходимости).

Весь перевозимый пассажирами багаж, в том числе ручная кладь, должны быть взвешены и документально оформлены. Общая масса перевозимого груза вместе с пассажирами не должна превышать рассчитанной ПКЗ для данного типа ВС с учетом фактических условий полета.

При вылете из аэропортов регистрация пассажиров, груза и багажа производится в соответствии с действующими на воздушном транспорте правилами и инструкциями. При вылете с ПП с постоянным местом пребывания представителей ОА учет пассажиров, груза и багажа производится ответственными специалистами ОА. При вылете с иных ПП ответственность за учет пассажиров, груза и багажа возлагается на членов экипажа.

Нормы провоза багажа (вес и габариты) в расчете на одного пассажира разрабатываются совместно Исполнителем и Заказчиком с учетом ПКЗ для данного типа ВС и фактических условий полета. Норма провоза багажа в расчете на одного пассажира составляет 20 кг (с учетом ручной клади) (если иное не доведено до Заказчика Исполнителем). Если место багажа, предъявленного пассажиром для перевозки, превышает установленную норму по весу, данное место не допускается к перевозке в качестве багажа и должно заблаговременно заявляться к перевозке в качестве груза со стороны пассажира.

Представитель ОА в аэропорту/ПП за 15 минут до окончания регистрации рейса подводит итог количества пассажиров, прибывших на регистрацию, проверяет наличие свободных мест и в случае наличия свободных мест на рейсе производит досадку пассажиров.

В случае неявки пассажиров СП Общества на вылет без предварительного уведомления ОА или отсутствия пассажира на борту ВС по причине позднего прибытия на регистрацию/учет, работник обязан предоставить в ОА объяснительную в течение двух рабочих дней с момента неявки/отсутствия на борту с указанием причины неявки на вылет или опоздания на регистрацию с приложением подтверждающей документации (при наличии таковой). Уважительными причинами неявки признаются: производственная необходимость (отмена командировки, корректировка сроков командирования или сроков пребывания на вахте по указанию вышестоящего руководства), личная причина (болезнь, смерть родственника, отмена или позднее прибытие стыковочного рейса).

В случае неявки пассажиров/груза сервисной организации на вылет без предварительного уведомления ОА или отсутствия пассажира/груза на борту ВС по причине позднего прибытия на регистрацию, Общество вправе предъявить Сервисной организации штраф в соответствии с условиями агентского договора.

#### ДОСМОТР ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА

Предполетный досмотр пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, грузов и почты производится в целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей ВС и авиационного персонала ГА, предотвращения возможных попыток захвата (угона) ВС и других актов незаконного вмешательства в деятельность ГА преступных элементов, а также незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности (Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»).

В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа ВС обязательному предполетному и после полетному досмотру, а также послеполетному досмотру в случае его необходимости, подлежат ВС, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, а также грузы.

Основной задачей проведения предполетного досмотра является своевременное выявление, предупреждение и пресечение попыток проникновения на борт ВС лиц с оружием, боеприпасами, взрывчатыми веществами, и другими опасными предметами и веществами, которые могут быть использованы для нанесения ущерба здоровью пассажиров, членов экипажа ВС, создания угрозы БП ВС или могут явиться причиной иного ЧС, а также предотвращения незаконного провоза опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте.

Предполетный досмотр проводится на всех рейсах, выполняемых ВС Исполнителя, независимо от организационно-правовой формы и формы собственности.

Предполетный и послеполетный досмотры пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, авиационном персонале ГА, бортовых запасов ВС, грузов проводятся работниками службы авиационной безопасности аэропорта/ПП, прошедшими соответствующую специальную подготовку и имеющими сертификат (свидетельство).

Предполетный досмотр проводится после регистрации пассажиров. На аэродромах местных воздушных линий или ПП, на которых не предусмотрено наличие службы авиационной безопасности, предполетный досмотр пассажиров проводит КВС или назначенный им член экипажа с возможным привлечением работников охраны ПП с применением технических и специальных средств (портативные (ручные) металлоискатели) и (или) ручным (контактным) методом, а багажа и вещей, находящихся при пассажирах, только ручным (контактным) методом.

Началу досмотра должно предшествовать объявление о необходимости предъявления пассажирами возможно имеющихся у них веществ, грузов или предметов, запрещенных к перевозке на ВС. Пассажиры, отказавшиеся от прохождения предполетного досмотра, либо находящиеся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, к полету не допускаются.

Все пассажиры, их ручная кладь и багаж в обязательном порядке проходят предполетный досмотр.

#### ПОСАДКА (ВЫСАДКА) ПАССАЖИРОВ, ПОГРУЗКА (ВЫГРУЗКА) БАГАЖА И ГРУЗОВ

При вылете из аэропортов регистрация, посадка (высадка), досмотр пассажиров, загрузка (выгрузка) груза и багажа производится в соответствии с действующими на воздушном транспорте правилами и инструкциями. Досмотр ручной клади, багажа и личный досмотр пассажиров осуществляется на общих основаниях службами авиационной безопасности в соответствии с требованиями Воздушного кодекса РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ и действующими правилами и нормативными актами в области ГА РФ, в части касающейся производства досмотра.

При вылете с ПП регистрация, посадка (высадка), досмотр пассажиров, загрузка (выгрузка) груза и багажа производится в соответствии с действующими на воздушном транспорте правилами и инструкциями, а также условиями настоящего документа и действующих договоров на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов. Меры по обеспечению авиационной безопасности (досмотр ручной клади, багажа и личный досмотр пассажиров) осуществляется членами экипажа ВС с возможным привлечением сотрудников охраны ПП в соответствии с условиями договоров на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов.

Посадка пассажиров производится только после завершения всех операций по подготовке ВС к вылету.

Пользование пассажирами в полете электронными устройствами допускается в соответствии с инструкциями Исполнителя и с разрешения экипажа ВС.

Багаж, прошедший контроль, указывается ответственным работником ОА в соответствующих документах (справка о весе багажа и грузов для вертолетов) по фактическому весу.

Ручную кладь и багаж пассажиров необходимо поместить под сидениями впереди стоящих кресел, на специальных багажных полках (при наличии), в случае невозможности, багаж и ручная кладь размещаются в проходе (для вертолетов), с обязательным закреплением швартовочными сетками, для исключения перемещения багажа в полете.

В целях минимизации (исключения) рисков, связанных с попаданием пассажиров и груза (багажа) под вращающие винты вертолета, головных уборов пассажиров в рабочие части АД, а также в целях качественного проведения инструктажа пассажиров, их досмотра, досмотра груза и багажа пассажиров перед выполнением полетов, посадку в вертолет и высадку пассажиров из вертолета на ПП постоянного использования необходимо производить только при выключенных двигателях и при полной остановке винтов ВС.

#### ПРЕДПОЛЕТНЫЙ ИНСТРУКТАЖ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Пассажиры должны быть должным образом проинструктированы о действиях в аварийных ситуациях и необходимости соблюдения правил безопасности до начала полёта. Инструктаж членами экипажа может быть укорочен, если проводится видеоинструктаж, либо если полёт происходит с промежуточной посадкой не с целью посадки на борт ВС пассажиров.

Инструктаж по безопасности пассажиров должен включать, но не ограничиваться, следующую информацию:

* общее описание ВС, опасных зон реактивных двигателей и вращающихся лопастей у самолётов, а также опасность основного и РВ вертолёта;
* порядок посадки и выхода из ВС;
* о запрете курение около ВС и во время полёта;
* о правилах пользования ремнями безопасности: расположение и использование ремней безопасности, которые рекомендуется держать застёгнутыми в течение всего полета, расположение и использование плечевых ремней, которые, при их наличии, должны быть пристёгнуты при взлёте и посадке в самолёте и в течение всего полета в вертолёте;
* расположение и функционирование кислородных масок (если они используются);
* о средствах связи между экипажем и пассажирами и предпринимаемых действиях в случае аварийной ситуации;
* расположение и функционирование дверей, запасных выходов, аварийного и спасательного оборудования, в том числе огнетушителей, спасательных жилетов и плотов, иных аварийно-спасательных средств, аварийного радиооборудования (аварийные радиомаяки и радиостанции);
* расположение и описание инструкции по безопасности пассажира. Информация, содержащаяся в инструкции по безопасности, должна обращать внимание на спасательном оборудовании и действиях в случае аварийной ситуации;
* правила расположения ручной клади;
* наставления по использованию персональных электронных устройств (ноутбуков, органайзеров, мобильных телефонов).

Дополнительные требования для пассажиров вертолётов при проведении инструктажа:

* пассажиры не должны выходить из вертолета до получения разрешения от члена экипажа ВС;
* всегда приближаться и удаляться от вертолёта по команде члена экипажа и в сопровождении члена экипажа или назначенного работника на ПП, чтобы находиться в зоне видимости члена экипажа ВС;
* предметы длиной более 1 метра нужно нести параллельно земной поверхности, чтобы исключить возможность их соприкосновения с лопастями ВС;
* ни при каких обстоятельствах пассажиры не подходят и не уходят от вертолёта в сторону возвышения при высадке на неровных ПП;
* ни при каких обстоятельствах пассажиры не подходят и не выходят из вертолёта при включении и выключении двигателей;
* пассажирам должны быть предоставлены средства защиты органов слуха и проведён инструктаж по их использованию.

#### ВИДЕОИНСТРУКТАЖ

При вылетах с ПП постоянного использования с пассажирами перед каждым полётом должен проводиться видеоинструктаж (при наличии технической возможности) по безопасности при полете на ВС, в обязательном порядке - если видеоинструктаж единственная форма инструктажа.

#### МНОГОЯЗЫЧНЫЙ ИНСТРУКТАЖ

В случае воздушной перевозки лиц, не владеющих русским языком, должен быть привлечен переводчик для устного инструктажа или подготовлена письменная, либо видео-инструкция на необходимом языке, либо субтитры.

Графические изображения с международными обозначениями или многоязычные карточки инструктажа должны быть использованы для доведения инструкций всем пассажирам.

#### ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ ПАССАЖИРОВ ПРИ ПРЕДПОЛЕТНОМ ОБСЛУЖИВАНИИ И НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА

В целях соблюдения требований БП, авиационной безопасности, предупреждения нарушений общественного порядка и других правонарушений, совершаемых на борту воздушных судов и на территории наземных объектов ГА, а также для поддержания статуса Компании и соблюдения корпоративной этики, работники Общества и сервисных организаций должны придерживаться определенных правил поведения при предполетном обслуживании и на борту воздушных судов во время следования к месту командировки, работы или межвахтового отдыха чартерными рейсами Общества:

Пассажиры обязаны:

* проходить предполетный досмотр багажа, ручной клади и вещей, находящихся при пассажире, в пунктах досмотра с использованием технических средств;
* безоговорочно выполнять требования работников наземных служб, КВС и указания других членов экипажа:
* в базовом аэропорту при регистрации и при посадке на борт ВС;
* в пункте предполетного досмотра пассажиров и ручной клади;
* на борту ВС до взлета, во время полета, посадки и руления ВС;
* в аэропортах/ПП промежуточной посадки и конечного назначения;
* соблюдать дисциплину и общественный порядок, как на борту ВС, так и на территории аэропортов и ПП;
* размещать в салоне ВС ручную кладь и багаж в кабину на специально отведенные для этого места (под сидениями впереди стоящих кресел, на специальных багажных полках (при наличии), в вертолетах - в проходе);
* перед взлетом, посадкой и во время руления ВС пристегиваться ремнями безопасности, держать привязные ремни застегнутыми при включении табло «Застегните ремни» и по требованию члена экипажа (рекомендуется держать привязные ремни застегнутыми в течение всего полета);
* держать откидные столики закрытыми, спинки кресел в вертикальном положении, а шторки иллюминаторов открытыми во время взлета и посадки ВС;
* ознакомиться с инструкцией по безопасности, находящейся на борту ВС, для оперативного реагирования в случае возникновения ситуации, угрожающей жизни и здоровью пассажира;
* оставаться на своих местах до полной остановки ВС и соответствующей команды экипажа.

Пассажирам запрещается:

* создавать ситуации, угрожающие БП или жизни, здоровью и личному достоинству других пассажиров и авиаперсонала, а также допускать по отношению к ним любое оскорбление, угрозу и тем более физическое насилие;
* создавать ситуации или способствовать развитию ситуаций незаконного вмешательства в деятельность в области авиации (п.3 ст.83 Воздушного кодекса РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ: Незаконное вмешательство в деятельность в области авиации – противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон ВС либо создавшие угрозу наступления таких последствий);
* употреблять алкогольные напитки на борту ВС или провозить алкогольную продукцию в багаже в соответствии со Положением ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Организация пропускного и внутриобъектового режимов на объектах Общества» № П3-11.01 Р-0006 ЮЛ-428;
* находиться в состоянии алкогольного опьянения;
* курить на борту ВС (в т.ч. в туалетных комнатах) в течение всего полета, в том числе электронные сигареты;
* использовать аварийно-спасательное оборудование без соответствующих указаний экипажа;
* пользоваться электронными приборами и средствами связи во время руления, взлета и посадки ВС;
* вставать с мест при буксировке ВС, а также во время руления;
* создавать условия, некомфортные для остальных пассажиров и препятствующие работе членов экипажа;
* портить принадлежащее авиапредприятию/авиакомпании имущество и/или выносить его с борта ВС или территории наземных объектов ГА;
* провозить на борту ВС в зарегистрированном багаже и в вещах, находящихся при пассажирах, опасные вещества, указанные в [Приложении 1](#_Приложение_1._ПЕРЕЧЕНЬ) настоящего документа.

Заведомо ложное, в том числе имеющее характер шутки, сообщение пассажира о наличии в багаже оружия/взрывных устройств/опасных веществ в ряде случаев может быть признано ложной информацией о готовящихся взрывах/терактах и квалифицировано как преступление. За данное преступление пассажир может быть оштрафован или подвергнут иному наказанию, установленному Уголовным кодексом Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ.

В случае нарушения перечисленных выше требований, современное международное воздушное право и национальное законодательство предусматривает санкции, в т.ч.:

* применение мер принуждения к лицу, отказывающемуся выполнять распоряжения КВС;
* удаление пассажира-нарушителя с борта ВС в ближайшем пункте его посадки, а в случае совершения ВС вынужденной посадки — возмещение пассажиром дополнительных расходов, понесенных авиакомпанией в результате его недопустимого поведения;
* передача такого пассажира в правоохранительные органы независимо от государства посадки;
* возмещение пассажиром материального ущерба, причиненного им авиакомпании вследствие порчи принадлежащего ей имущества;
* тюремное заключение;
* наложение денежного штрафа или административный арест;
* лишение пассажира права дальнейшего пользования услугами перевозчика;
* придание инциденту максимальной публичной огласки в средствах массовой информации и на специальных интернет-сайтах.

#### ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ОПАСНЫХ, ВНУТРИ ФЮЗЕЛЯЖА ВС

Перевозчик или уполномоченный агент после приема груза к перевозке осуществляет документальное формирование грузовой коммерческой загрузки на определенный рейс.

В соответствии с Федеральными авиационными правилами «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей», утвержденными приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82, и условиями договоров на оказание авиационных услуг, груз, представленный к перевозке, взвешивается перевозчиком или его уполномоченным агентом в присутствии грузоотправителя и его фактический вес указывается в грузовой накладной или в справке о массе багажа и груза и его свойствах, предлагаемого к перевозке внутри фюзеляжа, являющейся приложением к договору на оказание авиационных услуг. При приеме к перевозке негабаритного груза допускается руководствоваться весовыми характеристиками груза, указанными в документации, представленной грузоотправителем.

Обработка груза производится Исполнителем, ответственным СП Общества или транспортно-экспедиционной организацией на основании соответствующего договора.

Груз принимается к перевозке на следующих условиях:

* габариты груза должны обеспечивать его свободную погрузку/выгрузку в/из ВС, его размещение в багажно-грузовых отсеках и крепление, вес и размеры или объем груза не превышает норм, установленных для определенного типа ВС;
* груз должен иметь исправную упаковку, обеспечивающую возможность его надежного размещения и крепления на борту ВС и сохранность при перевозке, перевалке, перегрузке, транспортировке и хранении;
* упаковка груза должна иметь отправительскую и транспортную маркировку, а груз, требующий особых условий перевозки, также специальную маркировку;
* груз при перевозке не должен создавать опасность для пассажиров, членов экипажа ВС, на котором он перевозится, а также для багажа или груза, перевозимого совместно с ним;
* грузоотправитель должен предоставить необходимые документы, предусмотренные законодательством РФ в области ГА.

Габариты грузового места ограничиваются размерами загрузочных люков и багажных грузовых отсеков ВС. Вес перевозимого груза ограничивается ПКЗ ВС с учетом фактических условий полета. Вес груза не должен превышать допустимое для конкретного типа ВС давление груза на палубу ВС. Принятие груза к перевозке удостоверяется выдачей грузовой накладной. На оперативных точках допускается принятие груза к перевозке без оформления грузовой накладной с обязательным оформлением справки о весе багажа и груза.

При перевозке груза с оперативной точки, где отсутствуют условия для взвешивания груза, члены экипажа ВС Исполнителя проверяют содержание каждой единицы перевозимого груза и сверяют указанный на упаковке груза вес с сопроводительными документами на груз Заказчика.

При приеме груза на борт ВС к перевозке, перевозчик или уполномоченный агент должен взвесить груз в присутствии грузоотправителя и указать его фактический вес в грузовой накладной. Если при взвешивании груза будет установлена разница фактического веса с весом груза, заявленным грузоотправителем, за окончательный вес принимается вес, установленный при взвешивании перевозчиком или уполномоченным агентом.

На оперативных точках, где отсутствуют пункты взвешивания груза, приемка груза на борт ВС осуществляется членом экипажа ВС на основании справки о весе багажа, груза и его свойствах. При этом ответственность за соответствие фактического веса груза заявленному несет грузоотправитель.

Грузоотправитель обязан:

* надлежащим образом подготовить опасные грузы для перевозки в ВС;
* убедиться в том, что опасные грузы не запрещены для перевозки воздушными судами, классифицированы, упакованы, маркированы, снабжены знаками опасности и сопровождаются декларацией грузоотправителя на опасный груз (документ перевозки опасного груза);
* подготовить грузовую накладную или справку «О массе багажа и груза и его свойствах, предлагаемого к перевозке внутри фюзеляжа» в соответствии с «Инструкцией о порядке оформления перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных судах при выполнении авиационных работ в народном хозяйстве» от 01.12.1986 № 66/и, в которой должна содержаться информация о декларации грузоотправителя на опасный груз, свидетельствующая о том, что представленный для перевозки опасный груз воздушными судами в полной мере и точно определен согласно отгрузочным наименованиям, классифицирован, упакован, маркирован, снабжен знаками опасности и находится в состоянии, готовом для перевозки ВС с соблюдением установленных правил.

К перевозке принимаются только надлежащим образом классифицированные, идентифицированные, упакованные, маркированные, документально оформленные опасные грузы в соответствии с международными договорами РФ и нормативными правовыми актами РФ.

Поврежденные внешние упаковки и грузовые контейнеры для погрузки на борт ВС не допускаются.

При приеме на борт ВС к перевозке негабаритного груза допускается руководствоваться весовыми и объемными характеристиками груза, указанными в документации, представленной грузоотправителем, о чем указывается в грузовой накладной/справке о весе багажа, груза и его свойствах. Грузоотправитель обязан представить достоверную информацию о весе и объеме негабаритного груза.

Груз, перевозимый в пассажирском салоне, надежно закрепляется с помощью швартовочных сеток членом экипажа ВС и при этом не должен загромождать обычные или аварийные выходы.

Совместная перевозка на вертолетах пассажиров (кроме сопровождающих груз, в соответствии с РЛЭ данного типа ВС) и грузов запрещена.

Воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывных устройств, взрывчатых, отравляющих, легко воспламеняющихся и других опасных веществ и предметов осуществляется в соответствии с требованиями и правилами перевозки опасных грузов ВС ГА и иными нормативными правовыми актами РФ.

Опасный груз закрепляется на борту ВС таким образом, чтобы исключить его перемещение во время полета.

Работники ОА, осуществляющие организацию перевозки опасных грузов, должны иметь соответствующую подготовку и квалификацию.

Опасные грузы по степени опасности классифицируются согласно Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 AN/905 ИКАО).

#### ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ ГРУЗОВ НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ ВЕРТОЛЕТОВ

Перевозка грузов, которые по своим габаритам или другим характеристикам нельзя разместить внутри грузовой кабины ВС, а также в случае отсутствия возможности произвести посадку в месте доставки груза, осуществляется на внешней подвеске вертолетов.

Производство строительно-монтажных и погрузо-разгрузочных работ, транспортирование грузов на внешней подвеске вертолетов не допускается, если УЛиСК:

* не обеспечил соблюдение технологии подготовки грузов к транспортированию и соблюдение правил по технике безопасности;
* не назначил представителя для руководства работами.

Порядок действий для ответственных руководителей работ и наземных бригад УЛиСК определяется в соответствии с Правилами подготовки стропов и грузов заказчиком для транспортировки на внешней подвеске вертолетов, утвержденными приказом МГА СССР от 17.06.1988 № 26.1.7-498 и иными нормативными документами ГА.

В состав наземной бригады для выполнения работ с использованием вертолета включаются лица не моложе 18 лет, прошедшие в установленном порядке медицинское освидетельствование, обучение по программе подготовки наземных бригад для выполнения работ по строповке и подцепке грузов, транспортируемых на внешней подвеске вертолетов в специализированном учебном центре, имеющие действующие удостоверения на право выполнения данного вида работ и получившие допуск к самостоятельной работе согласно приказу по предприятию и прошедшие соответствующий инструктаж по технике безопасности при выполнении данных работ.

Транспортированию на внешней подвеске подлежат грузы, имеющие достаточную прочность к перегрузкам. Узлы крепления должны отвечать требованиям, действующим в ГА Российской Федерации Правил подготовки стропов и грузов заказчиком для транспортировки на внешней подвеске вертолетов, утвержденных МГА СССР 17.06.1988 № 26.1.7-498 (коэффициент запаса прочности узлов на грузе по отношению к разрушающей нагрузке должен быть не менее 5).

Работник УЛиСК должен обязательно проверить наличие на грузе маркировки массы и центра тяжести. Если такой маркировки нет, то с помощью автокрана с динамометром определить массу груза и его пространственное положение в подвешенном состоянии, при этом основание груза должно быть параллельно земле.

Запрещается транспортирование грузов на внешней подвеске без определения их массы и проверки пространственного положения в подвешенном состоянии.

Все строповочные элементы должны иметь документацию о проведении их испытаний.

Каждый строп должен быть снабжен металлической биркой, на которой указывается:

* наименование и товарный знак предприятия-изготовителя;
* грузоподъемность стропа;
* дату предстоящих испытаний.

Бирка устанавливается на месте заделки концов каната заплеткой. Концы каната стропа должны быть заделаны заплеткой на коуш или петлю (использование других способов заделки концов каната недопустимо). Пользование строповочными кольцами и тросами, имеющими механические повреждения, запрещается. Наличие вертлюга в тросовой подвеске обязательно. При длительном хранении стропы должны быть смазаны техническим вазелином или смазкой ЦИАТИМ-201, обернуты бумагой и упакованы.

По решению КВС перед выполнением строительно-монтажных и погрузо-разгрузочных работ производится тренировочный полет и висение над объектом работ для определения рациональных направлений, способа и условий работы с соблюдением РЛЭ ВС и технологии работы экипажа вертолета данного типа.

Для взаимодействия экипажа ВС с бригадой монтажников применяется радиосвязь или установленная КВС визуальная сигнализация.

Работник сторонней организации или УЛиСК, осуществляющий общее руководство работами на погрузочной площадке, подает команду экипажу на подъем груза только после проверки надежности закрепления груза, отсутствия людей возле груза и препятствий, за которые груз может зацепиться. Нахождение людей под грузом и в зоне разгона вертолета категорически запрещается. Всем членам наземной бригады необходимо иметь очки для защиты глаз от пыли и снега, поднимаемым потоком воздуха от НВ, каску с ремешком для плотной фиксации на голове, резиновые перчатки от поражения статическим электричеством.

В целях избегания поражения статическим электричеством стропальщикам нельзя браться за тросы, закрепленные в замке вертолета, и приступать к работе по подцепке тросов к грузу до тех пор, пока подвесная система внешней подвески или трос заземления не коснулись земли.

Полеты на строительно-монтажных и погрузо-разгрузочных работах выполняются по ПВП при высоте нижней границы облаков не менее 150 м и видимости не менее 2 000 м.

При производстве строительно-монтажных работ и погрузо-разгрузочных операций в радиусе не более 5 км от ПП разрешается выполнять полеты с запасом топлива по усмотрению КВС, но не менее 20 минут полета.

Полеты на вертолетах с грузом на внешней подвеске выполняются с обходом населенных пунктов:

* в равнинной местности: днем – при видимости не менее 2 000 м и высоте нижней границы облаков не менее 200 м, ночью – при видимости не менее 4 000 м и высоте нижней границы облаков не менее 450 м;
* в горной местности – днем, по ПВП вне облаков при видимости не менее 5 000 м.

Федеральными авиационными правилами «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденными приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 предусматриваются случаи для аварийного сброса груза, транспортируемого на внешней подвеске по решению экипаж ВС:

* на висении, если при максимальной мощности двигателей вертолет снижается;
* при потере летным экипажем ВС визуального контакта с землей в условиях снежного или пыльного вихря;
* при касании грузом земли или препятствия в момент разгона или торможения вертолета;
* при раскачке груза, угрожающей БП;
* при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;
* при отказе двигателя;
* в других случаях по решению КВС.

При транспортировании груза на внешней подвеске разрешается перевозка лиц, сопровождающих груз, в салоне вертолета в количестве не более, чем определено РЛЭ данного типа ВС.

### ***ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПЕРСОНАЛА И ГРУЗОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ***

**Таблица 1**

**Порядок организации перевозок персонала и грузов воздушным транспортом**

| **№**  **п/п** | **Этап/Операция** | **ОТВЕТСТВЕННЫЙ Исполнитель.**  **срок исполнения** | **МЕТОД И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** |
| 1 | Формирование ежемесячного плана-графика авиационных перевозок | Ответственный работник ОА  За 5 рабочих дней до окончания текущего календарного месяца | **Вход**  Потребность СП Общества и сервисных организаций  **Выход**  Согласованный План-график на календарный месяц  **Требования**  План-график авиационных перевозок на следующий месяц формируется ОА на основании объемов авиаперевозок предыдущих периодов и практических решений по организации авиаперевозок в соответствии с формой, утвержденной условиями договора на оказание авиационных услуг.  Ответственный работник ОА предоставляет в адрес подрядной авиакомпании план-график на следующий календарный месяц для согласования в соответствии с условиями договоров. |
| 2 | Информирование о графике полетов на следующий календарный месяц | Ответственный работник ОА  Не позднее, чем за 5 (пять) рабочих дней до начала отчетного месяца | **Вход**  Согласованный План-график на календарный месяц  **Выход**  Информационная рассылка в адрес сервисных организаций посредством электронной почты/ для работников Общества - размещение информации на внутреннем корпоративном портале и посредством электронной почты  **Требования**  Ответственный работник ОА доводит до сведения сервисных организаций и СП Общества План-график на следующий календарный месяц выполнения чартерных рейсов Общества и сроки подачи плановых заявок на следующий месяц посредством электронной почты/размещения информации на внутреннем корпоративном портале.  На основании полученных плановых заявок ОА корректирует при необходимости План-график на календарный месяц работы авиации, согласовывает его с авиакомпанией. Скорректированный План-график на календарный месяц ОА направляет для исполнения работникам производственных участков ОА. |
| 3 | Подготовка и направление в работу заявки на перелет | СП Общества / сервисные организации, у которых возникла потребность  В сроки, установленные информационной рассылкой ОА  Внеплановые заявки на перелет подаются не позднее чем, за 48 часов до даты планируемого вылета. | **Вход**  Потребность в перевозке воздушным транспортом чартерными рейсами Общества  **Выход**  Заявка на перелет, утвержденная руководителем сервисной организации или уполномоченным по доверенности лицом/заявка на перелет, утвержденная руководителем СП в СЭД  **Требования**  СП Общества и сервисные организации направляют плановые заявки на перелет в порядке, предусмотренном п. 4.1.3.1 настоящего документа. |
| 4 | Обработка поступивших заявок на перелет | Ответственный работник ОА  В течение 3 рабочих дней с момента поступления заявки | **Вход**  Заявка на перелет, поступившая в ОА  **Выход**  Список пассажиров на отчетный месяц  **Требования**  Ответственный работник ОА проверяет заявку на корректность оформления, включает пассажиров/груз согласно поступившей заявке на перелет в списки пассажиров на отчетный месяц (форма произвольная).  При отсутствии свободных мест на запрашиваемую дату вылета или отсутствии свободного тоннажа, уведомляет инициатора заявки на перелет с предложением альтернативных сроков перевозки.  При наличии замечаний к оформлению заявка на перелет направляется на доработку. |
| 5 | Формирование списка пассажиров на день вылета | Ответственный работник ОА,  За 1 рабочий день до вылета рейсов | **Вход**  Список пассажиров на отчетный месяц  **Выход**  Список пассажиров на определенный день вылета  **Требования**  Ответственный работник ОА формирует списки (форма произвольная) пассажиров на самолеты и вертолеты. Списки направляет Исполнителю для выписки авиабилетов и ответственным ОА по ПП для формирования списков пассажиров на определенный день вылета в разрезе ВС. |
| 6 | Оформление плановой полетной документации | Ответственный работник ОА  Не позднее 15 (пятнадцати) часов местного времени за сутки, предшествующие дню вылета | **Вход**  Список пассажиров на определенный день вылета  **Выход**  Заявка на полет, список пассажиров, справка о массе багажа и груза и его свойствах, и характере, предлагаемого к перевозке внутри фюзеляжа или на внешней подвеске, направленные Исполнителю.  **Требования**  Оформление полетной документации осуществляется согласно подразделу 4.1.3.2.2 настоящего документа. |
| 7 | Выписка билетов, получение данных о рейсе | Исполнитель    В течение 2-х часов с момента получения списков пассажиров от ОА | **Вход**   * Список пассажиров на определенный день вылета, * Заявка на полет.   **Выход**   * Авиабилеты, * уведомление о времени начала регистрации и вылета, аэропорте вылета рейса.   **Требования**  Производит оформление авиабилетов. Распечатанные экземпляры электронных билетов предоставляет ОА в аэропорту/ПП вылета непосредственно перед началом регистрации.  Исполнитель Информирует ОА о времени вылета рейса, времени начала регистрации и аэропорте/ПП вылета. |
| 8 | Организация трансфера до/из аэропорта г. Красноярска для работников Общества | Ответственный работник ОА  За 1 рабочий день до вылета | **Вход**  Список пассажиров на определенный день вылета, заявка на полет  **Выход**  Уведомление о гос.номере и марке автотранспортного средства, времени его прибытия к пункту сбора пассажиров  **Требования**  Ответственный работник ОА за 1 рабочий день до вылета предоставляет в ОТТ Общества списки пассажиров с распределением по рейсам, планируемые дату и время вылета из г. Красноярск.  ОТТ проводит оценку организационной и экономической целесообразности доставки работников Общества до/из аэропорта г. Красноярск. Не позднее 17:00 дня, предшествующего дню вылета, информирует ОА о государственном номере и марке автотранспортного средства, времени его прибытия к пункту сбора пассажиров.  Ответственный работник ОА не позднее, чем за 2 часа до прибытия рейса в г. Красноярск, доводит до ОТТ информацию о планируемом времени прилета рейсов в аэропорт г. Красноярск и имеющиеся изменения по спискам прибывающих пассажиров ОА, в целях обеспечения автотранспортом на встречу работников Общества.  Доставка работников сервисных организаций до/из аэропорта обеспечивается самостоятельно сервисной организацией. |
| 9 | Информирование сервисных организаций и СП Общества о плановых показателях выполнения рейса | Ответственный работник ОА  Не позднее 17:00 дня, предшествующего дню вылета | **Вход**  Уведомление о времени начала регистрации и вылета, аэропорте вылета рейса.  **Выход**  Информационная рассылка в адрес сервисных организаций посредством электронной почты/размещение информации на внутреннем корпоративном портале для работников Общества  **Требования**  Информирует пассажиров и грузоотправителей о дате вылета ВС, времени вылета, времени начала регистрации, аэропорте/ПП вылета, дополнительно для работников Общества - времени и месте предоставления автотранспорта. Дополнительно прикладывается список пассажиров в разбивке по рейсам (форма произвольная). |

#### МЕТОД ПОДАЧИ ЗАЯВОК НА НЕРЕГУЛЯРНЫЕ (ЧАРТЕРНЫЕ) РЕЙСЫ

Заявки на организацию авиационных перевозок в Обществе (нерегулярные (чартерные) рейсы) подразделяются на плановые и внеплановые.

Заявки от СП Общества подаются в ОА за подписью начальника управления либо лица, его замещающего. В случае, если СП напрямую подчиняется генеральному директору или ЗГД, то заявка подается за подписью руководителя данного СП. Заявки на перевозку ЗГД/ЛПП подаются за собственной подписью ЗГД/ЛПП. Перевозка генерального директора чартерными рейсами Общества организовывается на основании программы работы руководителя, полученной от помощника или секретаря генерального директора (в программе могут указываться участники, в этом случае заявки от участников, являющихся работниками Общества, могут не подаваться).

От сервисных организаций заявки подаются за подписью руководителя организации, лица его замещающего или лица полномочного представлять интересы руководителя организации по доверенности. Заявка от сервисных организаций принимается в работу только в случае наличия агентского договора с Обществом, наличия авансового платежа в размере, достаточном для обеспечения перевозки (если применимо согласно условиям агентского договора), а также при условии отсутствия просроченной задолженности по ранее выполненным перевозкам в рамках агентского договора.

В заявках на перевозку все поля являются обязательными для заполнения. Одна заявка должна содержать в себе один маршрут и одну дату перевозки.

Заявки должны быть оформлены:

* для перевозки работников Общества – в виде электронной заявки через систему электронного документооборота (блок «заявки на перелет», тип заявки «на чартерный рейс - пассажиры») по форме [Приложения 2](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_2._ЗАЯВКА);
* для перевозки груза Общества – в виде электронной заявки через систему электронного документооборота (блок «заявки на перелет», тип заявки «на чартерный рейс - груз») по форме [Приложения 3](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_3._заявкА);
* для перевозки работников сервисных организаций - в виде подписанной заявки на фирменном бланке организации по форме [Приложения 4](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_4._ЗАЯВКА), с приложением данной заявки в формате Excel;
* для перевозки груза сервисных организаций - в виде подписанной заявки на фирменном бланке организации по форме [Приложения 5](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_5._ЗАЯВКА), с приложением данной заявки в формате Excel.

Все заявки на перелет работников или груза Сервисных организаций направляются на адрес: «Чартер Славнефть» charter@snkng.ru и не подлежат регистрации в системе электронного документооборота.

В случае производственной необходимости в организации доставки представителей и груза сторонних организаций без заключения агентского договора (работники ПАО «НК «Роснефть», комиссии, делегации, контролирующие и надзорные органы, федеральные и государственные органы правопорядка и безопасности, и т.п.), курирующим СП Общества предоставляется служебная записка на перевозку по форме [Приложения 6](#Приложение6) с указанием статьи отнесенных затрат на Общество, за подписью ЗГД курирующего подразделения. В случае, если СП напрямую подчиняется ГД, то служебная записка подается за подписью руководителя данного СП. Служебная записка согласовывается с ЗГД по экономике и финансам в части сток бюджета движения платежных средств, бюджета движения денежных средств, кода статьи бизнес-плана, вида затрат, с бухгалтерией Общества в части указания кода и наименования статьи затрат.

ОА обеспечивает выделение свободной провозной емкости в ВС для перевозки груза. Подготовку груза к перевозке, загрузку груза в ВС, выгрузку ВС обеспечивается в соответствии с п.4.1.2.7 настоящего документа.

Справочная информация по вопросам организации авиаперевозок предоставляется работниками ОА.

Внеплановые заявки подаются не позднее чем, за 48 часов до даты планируемого вылета. Если планируемой дате вылета предшествуют нерабочие дни, то заявка подается не позднее чем за 48 часов до наступления первого нерабочего (выходного) дня. Внеплановые заявки подаются по тем же формам, что и плановые заявки.

Информация по отмене заявки на перевозку принимается ОА не позднее чем, за 24 часа до планируемого времени вылета. Если планируемой дате вылета предшествуют нерабочие дни, то заявка на отмену подается не позднее чем, за 8 часов до наступления первого нерабочего (выходного) дня.

Устные заявки и заявки в виде сообщения по электронной почте от руководителей СП Общества и сторонних организаций на перевозку пассажиров и груза не принимаются, за исключением экстренных случаев (несчастный случай, пожар, авария и др. происшествия). Экстренные заявки на выполнение полета вправе делать только начальник ЦИТС или старший врач медицинской организации, которая была выбрана по результатам закупочных процедур для медицинского обслуживания на объектах Общества.

Не позднее двух часов после поступления устной информации от начальника ЦИТС или старшего врача, о возникновении пожара, аварии или другого происшествия, угрожающего жизни и здоровью работников, ответственный работник ОА организовывает мероприятия по работе авиации, направленные на ликвидацию вышеописанных происшествий с учетом необходимого для этого времени полета.

Авиационные работы, выполненные по экстренным заявкам начальника ЦИТС или старшего врача медицинской организации, полученные в устной форме или по электронной почте, должны быть подтверждены соответствующими заявками по установленным формам согласно [Приложению 2](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_2._ЗАЯВКА) и [Приложению 3](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_3._заявкА) в срок не позднее 1 календарного дня после выполнения полета.

Заявки на срочную медицинскую эвакуацию с производственных объектов Общества оформляются и принимаются в работу в соответствии с Инструкцией ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Санитарно-авиационная эвакуация на производственных объектах» № П2-09 И-0001 ЮЛ-428.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение работником Общества требований настоящего документа, за причинение работодателю материального ущерба, работник может быть привлечен к дисциплинарной, материальной и иной ответственности в соответствии с действующим законодательством РФ.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение работником подрядной организации требований настоящего документа ОА вправе выставить подрядной организации штраф в размере, предусмотренном действующих агентским договором.

*4.1.3.2. МЕТОД ОФОРМЛЕНИЯ ПОЛЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ*

Перед вылетом вертолета ответственный ОА в месте организации авиаперевозок выдает КВС: список пассажиров, справку о весе багажа, груза и его свойствах, а также заявку на полет, составленную в 3-х экземплярах. Ответственный за подачу заявок на полет от ОА устанавливается распоряжением по Обществу.

В заявке на полет указывается маршрут полета с обозначением промежуточных пунктов посадки, планируемая коммерческая загрузка на каждом участке маршрута, цель полета, время вылета, тип ВС. К заявке на полет прилагается список пассажиров, справка о массе багажа, груза и его свойствах. Все поля заявки на полет, списка пассажиров, справки о массе багажа, груза и его свойствах подлежат обязательному заполнению. Форма заявки на полет, списков пассажиров, справки о массе багажа, груза и его свойствах устанавливается договором с Исполнителем.

В случаях неполной загрузки, «свободный тоннаж» может быть использован дозагрузкой попутным грузом и пассажирами. Дозагрузка осуществляется ответственным ОА прямо пропорционально общему тоннажу в соответствии с каждым участком полета и отражается в заявке на полет, списке пассажиров, справке о весе багажа, груза и его свойствах.

Расчет по центровке и ПКЗ ВС производится и предоставляется членом экипажа ВС. Общая масса пассажиров, багажа и груза, подлежащих к перевозке на ВС и указанная в сопроводительных документах, не должна превышать ПКЗ ВС, рассчитанной для конкретных условий полета (расстояние, заправка, метеоусловия и т.д.), а число пассажиров не должно превышать количества посадочных мест, оснащенных исправными привязными ремнями.

Подтверждение приема Заявки на полет оформляется подписью Исполнителя с приложением печати и отправляется Заказчику в течение 2 (двух) часов по факсу или электронной почте с подтверждением получения. В случае отсутствия подтверждения получения Заявки на полет Заказчиком в течение 2 (двух) часов Заявка на полет считается принятой Исполнителем.

КВС вправе отказаться от выполнения заявки на полет в случае нарушения правил подготовки и оформления документации. По окончании полета КВС проставляет в Акт-отчете (оборотная сторона заявки на полет), количество перевезенных пассажиров и груза, эксплуатационное расстояние, налет по часам, а ответственный от ОА в месте организации авиаперевозок обязан подтвердить своей подписью и печатью Общества выполнение заявки на полет. Ответственность за достоверность сведений об объемах выполненной работы несут КВС и ответственный от ОА в месте организации авиаперевозок. Форма акта-отчета (оборотная сторона заявки на полет) устанавливается договором на оказание авиационных услуг.

* + - 1. *ОБСЛУЖИВАНИЕ ВЫЛЕТАЮЩИХ РАБОТНИКОВ, БАГАЖА И ГРУЗА ИЗ АЭРОПОРТА Г. КРАСНОЯРСК НА НЕРЕГУЛЯРНЫХ (ЧАРТЕРНЫХ) РЕЙСАХ*

**Таблица 2**

**Взаимодействие при реализации порядка обслуживания вылетающих работников, багажа и груза из аэропорта г. Красноярск на нерегулярных (чартерных) рейсах**

| **№**  **п/п** | **Этап/Операция** | **ОТВЕТСТВЕННЫЙ Исполнитель.**  **срок исполнения** | **МЕТОД И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** |
| 1 | Прохождение регистрации пассажиров и багажа | Вылетающие работники Общества и сервисных организаций (пассажиры)  За 2 часа до времени вылета рейса. | **Вход**  Документ, удостоверяющий личность  **Выход**  Пассажир зарегистрирован. Пассажиру выдан посадочный талон и багажная бирка.  **Требования**  По прибытию в аэропорт не менее чем за 2 часа до запланированного времени вылета ВС работники Общества и сервисных организаций (пассажиры) проходят на стойку регистрации, где указан нужный номер рейса. Регистрация пассажиров заканчивается за 40 минут до запланированного времени вылета ВС. Пассажиры, прибывшие позднее установленного времени окончания регистрации, к перевозке не принимаются. Регистрация осуществляется на основании документа, удостоверяющего личность.  Зарегистрированный работник, сдает багаж и получает посадочный талон и багажную бирку. Номерная багажная бирка служит для опознавания каждого места зарегистрированного багажа.  Багаж, превышающий установленную в 20 кг норму, допускается к регистрации и перевозке только по решению ответственного представителя ОА в аэропорту. Перевозка багажа (свыше 20 кг на пассажира) оплачивается сервисной организацией, чей пассажир предъявил его к перевозке, в рамках и по условиям агентского договора, как перевозка груза. |
| 2 | Выдача авиабилетов | Ответственный ОА  В момент регистрации | **Вход**  При предъявлении документа, удостоверяющего личность  **Выход**  Авиабилеты выданы пассажирам.  **Требования**  Ответственный ОА получает авиабилеты от Исполнителя.  Ответственный работник ОА передает пассажиру в аэропорту авиабилет (маршрут-квитанцию), в т.ч. в целях последующей отчетности за выполненную перевозку.  В случае утраты пассажиром выданного ему авиабилета (маршрут-квитанции), пассажир самостоятельно обращается к перевозчику для оформления дубликата билета или иного документа, подтверждающего факт перевозки. |
| 3 | Довыписка и оформление авиабилетов за наличный расчет | Ответственный ОА  До окончания регистрации и более чем за 40 минут до вылета рейса | **Вход**   * Пассажир, обратившийся за билетом с документом, удостоверяющим личность * Данные, указанные в списках пассажиров, предоставленных Исполнителю от ОА.   **Выход**  Оформленный авиабилет за наличный расчет.  **Требования**  Пассажиру, который не заявился ранее на вылет и ему необходимо вылететь на производственный объект Общества, в аэропорту при наличии свободных мест по указанию работника ОА в авиакассе выписывается авиабилет, ОА вносятся изменение в список пассажиров, информация сообщается Исполнителю.  По прибытию на ЛУ пассажир обеспечивает оформление заявки на перевозку, в соответствии с требованиями настоящего Стандарта.  Пассажиры, перевозка которых осуществляется за наличный расчет, выкупают билеты в уполномоченной авиакассе Исполнителя, в день вылета. |
| 4 | Окончание регистрации | Ответственный ОА  За 40 минут до вылета рейса | **Вход**  Окончание времени регистрации  **Выход**  Объявление об окончания регистрации  **Требования**  Зарегистрированные пассажиры проходят в зону досмотра аэропорта. Ответственный ОА сверяет пассажирские списки, фиксирует ФИО отсутствующих пассажиров.  Работник, опоздавший на регистрацию, нарушивший установленные правила перевозок, а также находящийся в состоянии алкогольного, или иного вида опьянения, к перевозке не допускается. |
| 5 | Передача информации о пассажирах, багаже и грузе, фактическом вылете | Ответственный ОА в г. Красноярске  В течение 10-ти минут после вылета рейса | **Вход**  Вылет рейса  **Выход**  Информация о пассажирах, багаже и грузе, фактическом вылете передана ответственным ОА в с. Байкит и на ЛУ  **Требования**  Ответственный ОА в г. Красноярске передает следующую информацию ответственным ОА в с. Байкит и на ЛУ:   * бортовой номер ВС, тип ВС, КВС; * фактическое время вылета (местное) с аэропорта г. Красноярск; * количество пассажиров, тоннаж груза и его принадлежность.   При неоднократных задержках вылета вахтовых бригад из г. Красноярска по причине неблагоприятных метеорологических условий для самолетов или вертолетов по согласованию с начальником ТУ возможно изменение логистической схемы доставки с привлечением железнодорожного транспорта и воздушного транспорта с иными пунктами базирования. |
| 6 | Формирование суточного плана на следующий день, внесение фактических данных | Ответственный ОА в г. Красноярске  До 17-00 часов рабочего дня, предшествующего дню выполнения полетов  Внесение фактических данных – до 10:00 дня, следующего за днем полета | **Вход**   * Список пассажиров на определенный день вылета * Суточные планы от ответственных ОА по ПП * Фактическое исполнение суточных планов от ответственных ОА по ПП   **Выход**  Консолидированный суточный план на следующий день, утвержденный начальником ОА  Внесенные фактические данные в Суточный план  **Требования**  Консолидированный по всем базам суточный план полетов на следующие сутки формируется по форме [Приложения 7](#Приложение7).  Утвержденный консолидированный суточный план направляется на работников ОА.  По факту окончания полетов, внесение фактических данных за текущий день в суточный план полетов.  Суточный план работы воздушных судов типа Ми-8 (за исключением модификации Ми-8Т, которая запрещена к использованию) должен формироваться с учетом возможности выполнения полетов, связанных с ликвидацией пожаров, аварий и других происшествий, угрожающих жизни и здоровью персонала |

* + - 1. *ОБСЛУЖИВАНИЕ ВЫЛЕТАЮЩИХ И ПРИЛЕТАЮЩИХ РАБОТНИКОВ, БАГАЖА И ГРУЗА В/ИЗ АЭРОПОРТ(А) СЕЛА БАЙКИТ НА НЕРЕГУЛЯРНЫХ (ЧАРТЕРНЫХ) РЕЙСАХ*

**Таблица 3**

**Взаимодействие при реализации порядка обслуживания вылетающих и прилетающих работников, багажа и груза в/из аэропорт(а) села Байкит на нерегулярных (чартерных) рейсах**

| **№**  **п/п** | **Этап/Операция** | **ОТВЕТСТВЕННЫЙ Исполнитель.**  **срок исполнения** | **МЕТОД И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** |
| 1 | Формирование списков пассажиров по ВС надень вылета | Ответственный работник ОА в с. Байкит,  За одни рабочие сутки до запланированного вылета самолета/вертолета | **Вход**  Список пассажиров на определенный день вылета  **Выход**  Список пассажиров на определенный день вылета по ВС  **Требования**  Список пассажиров на определенный день вылета по ВС формируется в произвольной форме. |
| 2 | Подготовка суточного плана, внесение фактических данных, информирование Исполнителя | Ответственный работник в с. Байкит  Формирование и направление суточного плана для консолидации - на следующий день до 16-00 часов  Внесение фактических данных в суточный план – до 09:30 дня, следующего за днем полета  Информирование Исполнителя – за час до вылета рейса | **Вход**   * Список пассажиров на определенный день вылета по ВС * Утвержденный консолидированный суточный план   **Выход**   * Сформированный суточный план по ПП * Фактические данные по выполнению суточного доведены ответственному ОА для консолидации * Утвержденный суточный план доведен до Исполнителя   **Требования**  Суточный план полетов на следующие сутки по Базе «Байкит» формируется по форме [Приложения 7](#Приложение7) и направляется ответственному работнику ОА г. Красноярск для консолидации.  На основании выполненных полетов вносятся фактические данные за текущий день в форму суточного плана и направляются ответственному работнику ОА.  После получения утвержденного консолидированного суточного плана информация доводится до Исполнителя. |
| **Обслуживание прилетающих пассажиров** | | | |
| 3 | Получение информации о пассажирах, багаже и грузе, фактическом вылете в с. Байкит и передача ее заинтересованным лицам | Ответственный работник ОА в с. Байкит  В течении 10 минут после вылета ВС | **Вход**  Информация о пассажирах, багаже и грузе, фактическом вылете от работника ОА в пункте вылета / лица, уполномоченного по отправке в пункте вылета.  **Выход**  Информация о пассажирах, багаже и грузе, фактическом вылете получена.  **Требования**  Получает информацию о пассажирах, багаже и грузе, фактическом вылете от работника ОА в пункте вылета, либо лица, уполномоченного по отправке в пункте вылета, а также любую другую информацию, позволяющую учесть возможности служб, сократить до минимума время обслуживания работников и обработки груза с обеспечением надлежащего сервиса и безопасности полетов ПП «Байкит».  Полученную информацию, доводит до заинтересованных лиц на встрече. При необходимости корректирует списки пассажиров на вертолет и предоставляет КВС/ представителю Исполнителя данные по планируемой загрузке и необходимом времени вылета ВС (форма произвольная). |
| 4 | Выдача авиабилетов на рейс | Ответственный работник ОА в с. Байкит  Перед началом регистрации | **Вход**  Прилетевшие работники Общества и сервисных организаций (пассажиры)  **Выход**  Авиабилеты на рейс выданы пассажирам  **Требования**  Ответственный ОА получает авиабилеты от Исполнителя.  Ответственный работник ОА в с. Байкит выдает пассажирам авиабилет (маршрут-квитанцию), в т.ч. в целях последующей отчетности за выполненную перевозку.  В случае утраты пассажиром выданного ему авиабилета (маршрут-квитанции), пассажир самостоятельно обращается к перевозчику для оформления дубликата билета или иного документа, подтверждающего факт перевозки. |
| 5 | Регистрация пассажиров и багажа, досмотр прибывших пассажиров | Вылетающие работники Общества и сервисных организаций (пассажиры)  За 1 час до вылета рейса | **Вход**   * Объявление о начале регистрации и досмотра вылетающих пассажиров. * Предъявление документа, удостоверяющего личность.   **Выход**  Зарегистрированный работник  **Требования**  На основании документа, удостоверяющего личность, пассажиры проходят регистрацию на рейс и досмотр.  Зарегистрированный работник проходит личный досмотр, и досмотр багажа и ручной клади.  Работники, уклоняющиеся от личного досмотра или от предъявления к досмотру ручной клади и багажа, к перевозке не допускаются. |
| 6 | Довыписка и оформление авиабилетов за наличный расчет | Ответственный ОА  До окончания регистрации и более чем за 40 минут до вылета рейса | **Вход**   * Документ, удостоверяющий личность * Данные, указанные в списках пассажиров, предоставленных Исполнителю от ОА.   **Выход**   * Оформленный авиабилет за наличный расчет * скорректированный список пассажиров.   **Требования**  Пассажиры, перевозка которых осуществляется за наличный расчет, выкупают билеты в уполномоченной авиакассе Исполнителя, в день вылета.  Работнику, который не заявился ранее на вылет и ему необходимо вылететь на г. Красноярск/ЛУ, в аэропорту при наличии свободных мест по указанию работника ОА в авиакассе выписывается авиабилет и ответственным ОА вносятся изменение в список пассажиров, информация сообщается Исполнителю.  Работник должен урегулировать вопрос со своим структурным подразделением (ответственными за подачу заявок) по оформлению заявки на перевозку, в соответствии с требованиями настоящего Стандарта, до окончания регистрации. |
| 7 | Окончание регистрации | Ответственный работник ОА в с. Байкит  За 40 мин до вылета рейса | **Вход**  Объявление об окончания регистрации.  **Выход**  Регистрация окончена  **Требования**  Зарегистрированные и досмотренные пассажиры проходят на посадку в ВС. Ответственный работник ОА сверяет списки пассажиров, фиксирует ФИО отсутствующих пассажиров. |
| 8 | Передача информации о пассажирах, багаже и грузе, фактическом времени вылете | Ответственный ОА в с. Байкит  В течение 5-ти минут после вылета рейса | **Вход**  Передает информацию ответственному работнику ОА пункта прибытия  **Выход**  Информация передана ответственному ОА пункта прибытия  **Требования**  Ответственный ОА в с. Байкит передает ответственному ОА пункта прибытия следующую информацию:   * бортовой номер ВС, КВС; * фактическое время вылета (местное) с ПП «Байкит»; * количество пассажиров, тоннаж груза и его принадлежность. |

* + - 1. *ОБСЛУЖИВАНИЕ ВЫЛЕТАЮЩИХ И ПРИЛЕТАЮЩИХ РАБОТНИКОВ, БАГАЖА И ГРУЗА С/НА ПП «БОГУЧАНЫ» НА НЕРЕГУЛЯРНЫХ (ЧАРТЕРНЫХ) АВИАРЕЙСАХ*

**Таблица 4**

**Взаимодействие при реализации порядка обслуживания вылетающих работников, багажа и груза с/на ПП «Богучаны» на нерегулярных (чартерных) авиарейсах**

| **№**  **п/п** | **Этап/Операция** | **ОТВЕТСТВЕННЫЙ Исполнитель.**  **срок исполнения** | **МЕТОД И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** |
| 1 | Формирование списков пассажиров по ВС надень вылета | Ответственный работник ОА на ПП «Богучаны»  За одни рабочие сутки до запланированного вылета самолета/вертолета | **Вход**  Список пассажиров на определенный день вылета  **Выход**  Список пассажиров на определенный день вылета по ВС  **Требования**  Список пассажиров на определенный день вылета по ВС формируется в произвольной форме. |
| 2 | Подготовка суточного плана, внесение фактических данных, информирование Исполнителя | Ответственный работник на ПП «Богучаны»  Формирование и направление суточного плана для консолидации - на следующий день до 16-00 часов  Внесение фактических данных в суточный план – до 09:30 дня, следующего за днем полета  Информирование Исполнителя – за час до вылета рейса | **Вход**   * Список пассажиров на определенный день вылета по ВС * Утвержденный консолидированный суточный план   **Выход**   * Сформированный суточный план по ПП * Фактические данные по выполнению суточного доведены ответственному ОА для консолидации * Утвержденный суточный план доведен до Исполнителя   **Требования**  Суточный план полетов на следующие сутки по на ПП «Богучаны» формируется по форме [Приложения 7](#Приложение7)  и направляется ответственному работнику ОА г. Красноярск для консолидации.  На основании выполненных полетов вносятся фактические данные за текущий день в форму суточного плана и направляются ответственному работнику ОА.  После получения утвержденного консолидированного суточного плана информация доводится до Исполнителя. |
| 3 | Регистрация пассажиров и багажа, досмотр | Вылетающие работники Общества и сервисных организаций (пассажиры)  За 1 час до вылета рейса. | **Вход**  Объявление о начале регистрации и досмотра вылетающих на ЛУ.  **Выход**  Пассажиры прошли регистрацию, досмотр  **Требования**  При предъявлении документа, удостоверяющего личность, работники проходят регистрацию на рейс и досмотр.  Зарегистрированный работник проходит личный досмотр, и досмотр багажа и ручной клади. Проверка ручной клади, багажа и пассажиров на наличие запрещенных к ввозу (вывозу) предметов осуществляется на общих основаниях КВС или назначенным им членом экипажа.  Работники, уклоняющиеся от личного досмотра или от предъявления к досмотру ручной клади и багажа, к перевозке не допускаются. Не допускаются к перевозке лица, находящиеся в состоянии алкогольного или какого-либо другого опьянения или болезненном состоянии. |
| 4 | Досадка | Ответственный работник ОА в п. Богучаны  За 30 мин до вылета | **Вход**  Пассажир с документом, удостоверяющим личность, без билета  **Выход**  Корректировка списков на вылет  **Требования**  Работнику, который не заявился ранее на вылет и которому необходимо вылететь на ЛУ, в аэропорту при наличии свободных мест работником ОА вносит изменение в список пассажиров, информация сообщается Исполнителю. Вылетающий работник должен обеспечить оформление заявки на перевозку, в соответствии с требованиями настоящего Стандарта, до окончания регистрации. Работник, опоздавший на регистрацию, нарушивший установленные правила перевозок, а также находящийся в состоянии алкогольного, или иного вида опьянения, к перевозке не допускается. |
| 5 | Окончание регистрации | Ответственный работник ОА в п. Богучаны  За 30 мин до вылета | **Вход**  Объявление об окончания регистрации.  **Выход**  Регистрация окончена  **Требования**  Зарегистрированные и досмотренные работники проходят на посадку в ВС. Ответственный работник ОА сверяет списки пассажиров, фиксирует ФИО отсутствующих пассажиров. |
| 6 | Погрузка груза на борт ВС | Грузоотправитель, ответственные за отправку и погрузку убывающего груза.  За 10 минут до вылета рейса | **Вход**  Заявленный груз  **Выход**  Груз загружен на борт ВС  **Требования**  Первым на борт ВС помещается груз.  Загрузка грузов должна осуществляться при остановленных двигателях.  При незначительном объеме груза, подлежащего отправке, погрузка на борт ВС осуществляется с места его предварительного размещения. С этой целью груз заранее, до прибытия ВС, привозят на специальную площадку, предусмотренную для предварительного размещения груза и комплектуют на ней груз. Размещение груза непосредственно на месте стоянки ВС запрещается.  В случаях проведения погрузочно-разгрузочных работ, требующих значительных временных затрат, погрузка осуществляется непосредственно с транспортного средства.  Загрузка, распределение груза на борту ВС, швартовка груза и разгрузка выполняется под контролем экипажа. |
| 7 | Крепление груза на борту ВС | Бортмеханик ВС.  За 10 минут до вылета рейса | **Вход**  Груз загружен на борт ВС  **Выход**  Груз закреплен  **Требования**  До посадки пассажиров осуществляет крепление груза специальными сетками по факту его размещения на борту ВС. |
| 8 | Посадка пассажиров на борт ВС | Ответственный специалист ОА п. Богучаны  За 5 минут до вылета рейса | **Вход**  Работы распределения, швартовки, крепления груза завершены  **Выход**  Пассажиры сели в ВС  **Требования**  По завершению работ распределения, швартовки, крепления груза и багажа на борту, уточняет у КВС информацию о готовности ВС к приему пассажиров. При получении подтверждения объявляет факт начала посадки с напоминанием маршрута следования и времени вылета. При необходимости повторно объявляет посадку для опоздавших пассажиров.  Посадка пассажиров должна осуществляться при остановленных двигателях. |
| 9 | Передача информации о пассажирах, багаже и грузе, фактическом вылете | Ответственный ОА п. Богучаны  В течение 5-ти минут после вылета рейса | **Вход**  Рейс вылетел с п. Богучаны  **Выход**  Информация о пассажирах, багаже и грузе, фактическом вылете передана ответственному ОА ЛУ  **Требование**  Передает информацию ответственному работнику ОА на ЛУ. Информация содержит:   * бортовой номер ВС, КВС; * фактическое время вылета (местное) с ПП «Богучаны»; * количество пассажиров, тоннаж груза и его принадлежность.   В период неблагоприятных для безопасного выполнения полетов вертолетами метеорологических условий, доставка пассажиров из аэропорта «Богучаны» до ЛУ возможна автомобильным транспортом. Организацию доставки работников осуществляет ОТТ, по спискам от ОА. |

* + - 1. *ОБСЛУЖИВАНИЕ ВЫЛЕТАЮЩИХ РАБОТНИКОВ, БАГАЖА И ГРУЗА С ПП «ЦПС» И ПП «К-219» НА НЕРЕГУЛЯРНЫХ (ЧАРТЕРНЫХ) РЕЙСАХ*

**Таблица 5**

**Взаимодействие при реализации порядка обслуживания вылетающих работников, багажа и груза с ПП «ЦПС» И ПП «К-219» на нерегулярных (чартерных) рейсах**

| **№** | **ОПЕРАЦИЯ (ФУНКЦИЯ)** | **ОТВЕТСТВЕННЫЙ Исполнитель. Срок исполнения** | **МЕТОД И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** |
| 1 | Формирование списков пассажиров по ВС надень вылета  (при базировке ВС на ПП) | Ответственный работник ОА на ПП «ЦПС» И ПП «К-219»  За одни рабочие сутки до запланированного вылета самолета/вертолета | **Вход**  Список пассажиров на определенный день вылета  **Выход**  Список пассажиров на определенный день вылета по ВС  **Требования**  Список пассажиров на определенный день вылета по ВС формируется в произвольной форме. |
| 2 | Подготовка суточного плана, внесение фактических данных, информирование Исполнителя  (при базировке ВС на ПП) | Ответственный работник на ПП «ЦПС» И ПП «К-219»  Формирование и направление суточного плана для консолидации - на следующий день до 16-00 часов  Внесение фактических данных в суточный план – до 09:30 дня, следующего за днем полета  Информирование Исполнителя – за час до вылета рейса | **Вход**   * Список пассажиров на определенный день вылета по ВС * Утвержденный консолидированный суточный план   **Выход**   * Сформированный суточный план по ПП * Фактические данные по выполнению суточного доведены ответственному ОА для консолидации * Утвержденный суточный план доведен до Исполнителя   **Требования**  Суточный план полетов на следующие сутки по на ПП «ЦПС» И ПП «К-219» формируется по форме [Приложения 7](#Приложение7) и направляется ответственному работнику ОА г. Красноярск для консолидации.  На основании выполненных полетов вносятся фактические данные за текущий день в форму суточного плана и направляются ответственному работнику ОА.  После получения утвержденного консолидированного суточного плана информация доводится до Исполнителя. |
| 3 | Учет | Ответственный специалист ОА на ПП «ЦПС» И ПП «К-219» .  За 30 мин до вылета рейса | **Вход**  Объявляется начало регистрации, оформление багажа, груза.  **Выход**   * Учтенные пассажиры. * Информация по отсутствующим пассажирам внесена в список пассажиров.   **Требование**  Учет проводится согласно списку пассажиров, по предъявлении документа, удостоверяющего личность.  В случае неявки делается отметка в Списке пассажиров |
| 4 | Предполетный контроль пассажиров и груза. Информирование об отсутствии запрещенных к вывозу предметов | Сотрудник охранного предприятия.  За 30 минут до вылета рейса | **Вход**  Зарегистрированные пассажиры.  **Выход**  Работнику ОА устно передана информация о количестве работников, прошедших предполетную проверку ручной клади и багажа  **Требование**  Проводит предполетную проверку ручной клади и багажа, груза на наличие запрещенных к вывозу предметов, которая осуществляется в соответствии с Положением ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Организация пропускного и внутриобъектового режимов на объектах Общества» № П3-11.01 Р-0006 ЮЛ-428.  После окончания проверки информирует ответственного исполнителя ОА о количестве работников, прошедших предполетную проверку ручной клади и багажа. |
| 5 | Контроль пассажиров и груза | Ответственный специалист ОА на ПП «ЦПС» И ПП «К-219» .  За 10 минут до вылета рейса | **Вход**  Работнику ОА устно передана информация о количестве работников, прошедших предполетную проверку ручной клади и багажа  **Выход**  Контроль пассажиров и груза выполнен  **Требование**  Подводит итоги по количеству работников, прибывших на регистрацию и предполетный досмотр.  Проверяет наличие свободных мест для возможной досадки дополнительных работников на рейс до ПКЗ.  При необходимости вносит корректировки в полетную документацию (списки пассажиров). |
| 6 | Погрузка груза на борт ВС | Грузоотправитель, ответственный за отправку и погрузку убывающего груза.  За 10 минут до вылета рейса | **Вход**  Заявленный груз  **Выход**  Груз загружен на борт ВС  **Требование**  Первым на борт ВС помещается груз.  Загрузка грузов должна осуществляться при остановленных двигателях.  При незначительном объеме груза, подлежащего отправке, погрузка на борт ВС осуществляется с места его предварительного размещения. С этой целью груз заранее, до прибытия ВС, привозят на специальную площадку, предусмотренную для предварительного размещения груза и комплектуют на ней груз. Размещение груза непосредственно на месте стоянки ВС запрещается.  В случаях проведения погрузочно-разгрузочных работ, требующих значительных временных затрат, погрузка осуществляется непосредственно с транспортного средства.  Загрузка, распределение груза на борту ВС, швартовка груза и разгрузка выполняется под контролем экипажа. |
| 7 | Крепление груза на борту ВС | Бортмеханик ВС.  За 10 минут до вылета рейса | **Вход**  Загруженный груз  **Выход**  Груз закреплен  **Требование**  До посадки пассажиров осуществляет крепление груза специальными сетками по факту его размещения на борту ВС. |
| 8 | Посадка пассажиров на борт ВС | Ответственный специалист ОА на ПП «ЦПС» И ПП «К-219» .  За 5 минут до вылета рейса | **Вход**  Работы распределения, швартовки, крепления груза и багажа на борту завершены  **Выход**  Пассажиры посажены на борт ВС  **Требование**  По завершению работ распределения, швартовки, крепления груза и багажа на борту, уточняет у КВС информацию о готовности ВС к приему пассажиров. При получении подтверждения объявляет факт начала посадки с напоминанием маршрута следования и времени вылета. При необходимости повторно объявляет посадку для опоздавших пассажиров.  Перемещение работников от зоны предполетного ожидания к борту ВС, а также рассадка в салоне по местам ведется под контролем сотрудника охранного предприятия и члена экипажа.  Посадка пассажиров на ПП постоянного пользования должна осуществляться при остановленных двигателях. |
| 9 | Контроль данных об отправлении | Второй пилот экипажа ВС.  За 5 минут до вылета рейса | **Вход**  Пассажиры посажены на борт ВС  **Выход**  Подпись второго пилота экипажа ВС в списке пассажиров и справке о массе багажа, груза.  **Требование**  По окончании посадки работников, заверяет своей подписью правильность данных об отправлении работников, груза в списке пассажиров и справке о массе багажа, груза. |
| 10 | Передача информации о фактически произведенном вылете | Ответственный специалист ОА на ПП «ЦПС» И ПП «К-219».  В течение 5-ти минут после вылета рейса | **Вход**  ВС вылетело  **Выход**  Информация передана специалисту в пункте назначения  **Требование**  Передает информацию по вылету ответственному специалисту ОА другого производственного участка либо лицу, уполномоченному для встречи в пункте назначения.  Информация содержит:   * бортовой номер ВС; * фактическое время вылета (местное) с ПП; * количество пассажиров, тоннаж груза и его принадлежность. |

* + - 1. *ОБСЛУЖИВАНИЕ ПРИЛЕТАЮЩИХ РАБОТНИКОВ, БАГАЖА И ГРУЗА НА ПП «ЦПС» И ПП «К-219» НА НЕРЕГУЛЯРНЫХ (ЧАРТЕРНЫХ) РЕЙСАХ*

**Таблица 6**

**Порядок обслуживания прилетающих работников, багажа и груза на ПП «ЦПС» и ПП «К-219» на нерегулярных (чартерных) рейсах**

| **№** | **ОПЕРАЦИЯ (ФУНКЦИЯ)** | **ОТВЕТСТВЕННЫЙ Исполнитель. Срок исполнения** | **МЕТОД И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** |
| 1 | Получение информации | Ответственный специалист ОА на ПП «ЦПС» И ПП «К-219».  По факту вылета рейса. | **Вход**  Информация от ответственного ОА пункта вылета/уполномоченного лица о вылете рейса на ПП «ЦПС» и ПП «К-219»  **Выход**  Информация доведена до заинтересованных лиц  **Требование**  Получает от другого производственного участка, либо лица, уполномоченного по отправке в пункте вылета, информацию:   * время вылета рейсов; * бортовой номер ВС; * количество пассажиров, вес груза; * любую другую информацию, позволяющую учесть возможности служб, сократить до минимума время обслуживания работников и обработки груза с обеспечением надлежащего сервиса и БП.   Полученную информацию, доводит до заинтересованных лиц во встрече. |
| 2 | Встреча пассажиров | Ответственный специалист ОА на ПП «ЦПС» И ПП «К-219».  В течение 10-ти минут после посадки ВС | **Вход**  ВС приземлилось на ПП «ЦПС» и ПП «К-219»  **Выход**  Пассажиры встречены  **Требование**  Находясь у трапа, приветствует работников, предлагает покинуть территорию ПП.  Принимает меры и следит за тем, чтобы работники не получили травму при выходе из ВС и не удалялись от него без сопровождения. |
| 3 | Контроль пассажиров, багажа и груза. Выявление в багаже оружия, взрывных устройств (взрывчатых веществ), запрещенных к перевозке | Сотрудник охранного предприятия.  В течение 10-ти минут после посадки ВС | **Вход**  Пассажиры, багаж и груз, прибывшие на ВС.  **Выход**  Проверка пассажиров, багажа и груза на наличие взрывных устройств (взрывчатых веществ), запрещенных к перевозке  **Требование**  Одновременно с ответственным специалистом ОА находится у трапа. Целью является выявление наличия в багаже оружия, взрывных устройств (взрывчатых веществ) и других предметов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства, а также посторонних лиц.  Убедившись в том, что число работников на борту ВС соответствует количеству данных из списка, предоставленных экипажем, оказывает содействие в сопровождении от места стоянки ВС по перрону до места проверки багажа и ручной клади. Производится проверка багажа и груза.  При несоответствии количества человек, проводит процедуру расследования по факту возможного нахождения постороннего лица. |
| 4 | Встреча и выгрузка груза | Грузополучатель  В течение 15 минут после прибытия рейса | **Вход**  Прибывший заявленный груз  **Выход**  Груз выгружен  **Требование**  Выгрузка и обработка груза с борта ВС производится после высадки работников, силами и средствами грузополучателя при непосредственном присутствии самого представителя грузополучателя.  Груз аккуратно укладывается, на расстоянии не менее 2-х метров от крайней точки ВС в следующей последовательности по высоте: от легкого и объемного к тяжеловесному, во избежание разброса по перрону, соответственно повреждению упаковки и его содержимого при взлете ВС.  Разгрузка ВС выполняется под контролем экипажа. |
| 5 | Пропуск транспортного средства | Сотрудник охранного предприятия  Через 10 минут после взлета ВС | **Вход**  ВС покинуло место стоянки и в ближайшее время на данную стоянку не планируется посадка другого ВС.  **Выход**  Вывоз груза транспортным средством.  **Требование**  Пропуск транспортного средства за грузом разрешается только в том случае, если ВС покинуло место стоянки и в ближайшее время на данную стоянку не планируется посадка другого ВС. |
| 6 | Пропуск пассажиров и грузов на ЛУ | Сотрудник охранного предприятия.  В течение 20 минут после прибытия рейса | **Вход**  Пассажиры и груз  **Выход**  Пассажиры и груз, прошедшие контроль, допущены на территорию ЛУ.  **Требование**  Руководствуясь Положением ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Организация пропускного и внутриобъектового режимов на объектах Общества» № П3-11.01 Р-0006 ЮЛ-428, осуществляется пропуск пассажиров на территорию ЛУ.  Аналогично пропускной системе работников, пропуск груза осуществляется на основании товарно-транспортной накладной и иных сопроводительных документов.  В случае выявления несоответствия, а также возникновения сомнений в части количества и содержимого внутри коробок и ящиков с сопроводительными документами, допускается силами грузополучателя вскрытие мест и проведение визуального осмотра содержимого сотрудниками охранного предприятия. |

* + - 1. *ОБСЛУЖИВАНИЕ ПРИЛЕТАЮЩИХ РАБОТНИКОВ, БАГАЖА И ГРУЗА С ПРОЧИХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ УЧАСТКОВ НА НЕРЕГУЛЯРНЫХ (ЧАРТЕРНЫХ) РЕЙСАХ*

На производственных участках, где отсутствует персонал ОА, контроль за безопасной посадкой пассажиров, загрузкой груза на борт вертолета и за безопасным покиданием пассажирами вертолета, выгрузкой груза обеспечивает экипаж ВС.

### ***ПОРЯДОК ПОДАЧИ ЗАЯВОК И ОФОРМЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ И АВИАБИЛЕТОВ НА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ДЛЯ ВАХТОВЫХ РАБОТНИКОВ ОБЩЕСТВА***

**Таблица 7**

**Порядок подачи заявок и оформления железнодорожных и авиабилетов на регулярные рейсы для вахтовых работников общества**

| **№**  **п/п** | **Этап/Операция** | **ОТВЕТСТВЕННЫЙ Исполнитель.**  **срок исполнения** | **МЕТОД И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** |
| 1 | Формирование заявки | Ответственный работник СП за подачу заявки/работник (ответственный исполнитель заявки)  Не позднее 7 календарных дней до вылета рейса | **Вход**  Формирование заявки в СЭД, проект  **Выход**   * Подписанная заявка направлена в ОА * Неподписанная заявка направлена на доработку исполнителю.   **Требования**  Требования установлены подразделом 4.1.4.1 |
| 2 | Проверка заявки | Ответственный ОА  Не позднее 7 календарных дней до вылета рейса | **Вход**  Подписанная заявка направлена в ОА  **Выход**   * Заказанный билет * Заявка направлена на доработку   **Требования**  При отсутствии замечаний по заявке, принимается в работу и заказывается билет (авиа или железнодорожный).  При наличии замечаний, заявка направляется на доработку исполнителю заявки.  ОА осуществляет оформление билетов в рамках заключенных договоров с агентствами.  В исключительных случаях, работник имеет право на приобретение билетов за наличный расчет. |
| 3 | Проверка оформленного билета ОА | Ответственный ОА  В течение 3 часов после выписки билета | **Вход**  Заказанный билет  **Выход**  Билет без замечаний ОА направлен ответственному исполнителю на проверку  Билет с замечаниями ОА направлен на доработку агенту.  **Требование**  ОА проверяет билет, полученный от агентства.  При наличии замечаний, билет направляется по электронной почте в агентство для исправления.  При отсутствии замечаний со стороны ОА билет по электронной почте направляется на проверку ответственному исполнителю по заявке. |
| 4 | Проверка оформленного билета СП | Ответственный работник СП за подачу заявки/работник (ответственный исполнитель заявки)  До 18:00 дня направления билета на проверку | **Вход**  Билет направлен ответственному исполнителю на проверку  **Выход**  Оформленный билет проверен ответственным работником СП за подачу заявки/работником (ответственным исполнителем заявки)  Замечания по билету (при выявлении) направлены работнику ОА  **Требование**  При отсутствии замечаний билет автоматически считается принятым. Ответственность за проверку билета возлагается на работника, либо на ответственного исполнителя, указанного в заявке.  В случае, если при проверке билетов в день получения на электронный адрес работника/ ответственного исполнителя обнаружена ошибка (неверно указана дата вылета, рейс, персональные данные, время вылета и т.п.), следует работнику/ ответственному исполнителю обязательно направить замечания по электронной почте ответственному работнику ОА.  Замечания для исправлений по оформленным билетам, принимаются только в течение рабочего дня, когда был оформлен билет (т.к. внести изменения возможно без дополнительных штрафов за обмен). В случае обнаружения ошибок по билету в более позднее время, внесение изменений возможно с дополнительными штрафами за обмен. При этом дополнительные расходы за обмен билета возлагаются на работника, либо на ответственного исполнителя, указанного в заявке. |
| 5 | Оформление Служебной записки на возврат (обмен) билета  (при необходимости) | Ответственный работник подразделения за подачу заявки/работник (ответственный исполнитель заявки)  Не позднее 24 часов до времени вылета самолета/ отправления поезда | **Вход**  Оформленный билет  **Выход**  Служебная записка на возврат билета  Возврат (обмен) ранее оформленного билета  **Требование**  Возврат или обмен оформленных билетов на регулярные рейсы для работников Общества, производится на основании служебной записки (подлежит обязательной регистрации с СЭД), оформленной в соответствии с [Приложением 8](#Приложение8), на имя начальника ТУ за подписью начальников управлений либо лиц их замещающих. В случае если СП напрямую подчиняется генеральному директору Общества или ЗГД, то заявка подается за подписью руководителя СП. Служебную записку на возврат или обмен билетов необходимо направлять с подробным объяснением причин возврата либо обмена уже оформленных билетов, с указанием маршрута и дат вылета, а также ФИО, на кого оформлен билет. В случае, направления служебной записки на обмен билета, не требуется повторно создавать заявку на перевозку работника.  При отсутствии возможности установления контакта с работником ОА (например, в выходные дни), пассажир обязан сдать места по телефону горячей линии авиакомпании, на которую оформлен билет. После чего, в течение первого рабочего дня после сдачи места направить служебную записку на имя начальника ТУ с обоснованием возврата или обмена электронного билета, за подписью начальника управления либо лица его замещающего. В случае если СП напрямую подчиняется генеральному директору Общества, то заявка подается за подписью руководителя СП.  В случае изменения даты вылета по уже оформленным билетам также необходимо подготовить Служебную записку.  Штраф за возврат билета, по неуважительной причине (опоздание на регистрацию, проспал, сломалось такси), удерживается с работника по личному заявлению (в свободной форме, с указанием фамилии, имя, отчества работника, даты вылета, маршрута, номера билета и суммы удержания). Копия заявления на удержания из заработной платы оформляется приложением к служебной записке на возврат билета(ов) . |
| 6 | Оформление возврата (обмен) билета | Ответственный ОА  В течение 3 рабочих дней с момента поступления Служебной записки на возврат билета с учетом даты вылета/выезда | **Вход**  Служебная записка на возврат билета  **Выход**  Возврат (обмен) ранее оформленного билета произведен  **Требование**  В соответствии с условиями договоров с авиакомпанией |
| 7 | Отчетность за авиа и железнодорожные билеты | Работник Общества на кого был оформлен билет  Срок согласно Положению ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Вахтовый метод организации работ» № П2-03 Р-0072 ЮЛ-428. | **Вход**   * Билет, * Посадочный талон с отметкой о перелете   **Выход**   * Оформленные документы в соответствии с п.5.6 Положения ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Вахтовый метод организации работ» № П2-03 Р-0072 ЮЛ-428. * Оригинал заявления на удержания из заработной платы.   **Требование**  После осуществления перелета/проезда работник обязан предоставить ответственному лицу своего структурного подразделения документы, в соответствии с п.5.6 Положения ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Вахтовый метод организации работ» № П2-03 Р-0072 ЮЛ-428  В случае утраты пассажиром выданного ему авиабилета (маршрут-квитанции) и/или посадочного талона, пассажир самостоятельно обращается к перевозчику для оформления дубликата билета или иного документа, подтверждающего факт перевозки. |

### *4.1.4.1. МЕТОД ФОРМИРОВАНИЯ ЗАЯВКИ*

Заказ билетов на авиарейсы центрального расписания (регулярные рейсы) и железнодорожный транспорт для вахтовых работников Общества, вылетающих от пункта сбора до г. Красноярска и далее к месту работы и обратно, осуществляется на основании заявки, оформленной в системе электронного документооборота (модуль «Заявки на перелет») по форме [Приложения 9](#Приложение9). Срочные заявки принимаются в работу в срок не позднее 4 часов до времени вылета рейса.

Правила оформления заявки:

* заявка оформляется за подписью начальников управлений либо лиц их замещающих. В случае если СП напрямую подчиняется генеральному директору или ЗГД, то заявка подается только за подписью руководителя СП;
* перечень работников в заявке должен быть упорядочен по датам вылета (от ранних дат к более поздним), при этом, в случае заказа авиабилетов на залет и вылет на одного и того же работника, требуется последовательно прописывать даты рейсов (вслед за строкой с залетом должна следовать строка с вылетом);
* заявка может оформляться как на одного работника, так и на группу лиц;
* в заявке необходимо указывать: дату вылета; маршрут с промежуточными пунктами посадок; исполнителя, его контактный телефон и электронную почту; полную информацию о пассажире – фамилию, имя и отчество (полностью), должность, серия и номер паспорта, дату рождения.

Авиа и железнодорожные билеты приобретаются в экономическом классе обслуживания, по минимальным, подлежащим возврату тарифам, с багажом, без учета стыковочных рейсов по билетам от пункта сбора до места проживания, самостоятельные приобретаемым работником.

При направлении вахтовых работников Общества в командировку заказ билетов на регулярные рейсы осуществляется в порядке, предусмотренные Положением ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Порядок направления работников в служебные командировки» П3-01.01 Р-0012 ЮЛ-428.

* + 1. ТРЕБОВАНИЯ К ОБЪЕКТАМ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

#### ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОБЪЕКТАМ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Для обеспечения ВПО, базирования и ТО ВС при оказании авиационных услуг используется специально оборудованные объекты инфраструктуры воздушного транспорта – аэродромы, вертодромы и ПП для самолетов и/или вертолетов.

В качестве основного справочного документа при рассмотрении проектов строительства всех новых или реконструкции объектов существующей инфраструктуры воздушного транспорта для обслуживания полетов необходимо использовать:

* Приложение 14 ИКАО, озаглавленное «Аэродромы», тома 1 и 2;
* ИКАО, Doc. 9261-AN/903, Руководство по вертодромам;
* Федеральные авиационные правила «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утвержденные приказом Минтранса России от 25.08.2015 № 262;
* Федеральные авиационные правила «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утвержденные приказом Минтранса России от 04.03.2011 № 69;
* Федеральные авиационные правила «Требования, предъявляемые к вертодромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утвержденные приказом Минтранса России от 13.03.2017 № 91;
* Паспорт документации типового проектирования Компании «Типовые технические решения. Посадочная площадка для вертолетов типа Ми-8, Ми-26 и вертолетов с меньшей максимальной взлетной массой (без стоянки)» № П1-01.04 ПДТП-0033;
* Пособие по проектированию вертолетных станций, вертодромов и ПП для вертолетов ГА (в развитие СНиП 2.05.08-85). Часть VII. Вертолетные станции, вертодромы и ПП для вертолетов. МГА. ГПИиНИИ Аэропроект.

При проектировании объектов инфраструктуры воздушного транспорта следует предусматривать наличие свободной зоны для безопасного захода на посадку и взлета с учетом преобладающих ветров. Место устройства объекта стоит выбирать с учетом возможности выполнения двустороннего старта.

В период выполнения полетов, ПП должны постоянно находиться в эксплуатационном состоянии. Необходимо не реже 2 раз в год в период подготовки Исполнителей к ОЗП и ВЛП эксплуатации ВС осуществлять подготовку и проверку готовности ПП к эксплуатации с учетом устранения замечаний эксплуатантов ВС (при регулярных полетах на ПП КВС - не реже одного раза в 10 календарных дней). Особое внимание необходимо уделять размерам и маркировке зоны приземления и отрыва (зона TLOF), зоны конечного этапа захода на посадку и взлета (зона FATO) и зоны безопасности ПП.

Замечания в отношении объектов инфраструктуры воздушного транспорта, принадлежащих Обществу, выявленные в ходе оказания авиационных услуг заносятся членом экипажа в журнал учета технического и эксплуатационного состояния ПП по форме [Приложения 10](#Приложение10) и в дальнейшем устраняются силами Общества, о чем Исполнителю направляется соответствующая информация. Начальник ОА ежемесячно ведет проверку журналов учета технического и эксплуатационного состояния ПП и принимает корректирующие меры по устранению выявленных замечаний.

ОА обеспечивает надлежащее эксплуатационное состояние оборудования ПП (ветроуказатели, светосигнальное, противопожарное и другое оборудование), осуществляет мероприятия по вырубке зон подходов ВС от кустарника и мелколесья, покос травы, а также другие мероприятия, направленные на обеспечение ПП к выполнению на них полетов в соответствии с действующими нормативными документами в области ГА РФ.

Для исключения/уменьшения рисков, связанных с эксплуатацией ПП в ВЛП и ОЗП, а именно образования снежного, пыльного, песчаного вихря рабочая площадь ПП, ОА обеспечивает освобождение от песка, пыли, рыхлого снега (зимой за счет очистки от снега или его уплотнения, летом за счет закрепления пыли и песка поливом водой).

Категорически запрещается нахождение на ПП незакрепленных предметов, которые может поднять вверх поток воздуха от НВ и повредить его или АД (брезент, кровельное железо, стекло, фанера, толь, бумага, пакеты и т.д.). Такие предметы в незакрепленном виде могут располагаться за пределами зоны безопасности ПП.

#### ОБОРУДОВАНИЕ ПП ПОСТОЯННОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Все объекты авиационной инфраструктуры должны быть оборудованы не менее чем одним ветроуказателем.

Ветроуказатель размещается за пределами свободной от препятствий зоны в месте без турбулентных потоков таким образом, чтобы он имел возможность свободно вращаться на 360 градусов вокруг своей оси над уровнем площадки на высоте 6-8 метров в области, не затененной высокими деревьями, на безопасном расстоянии, но не далее 50 метров от края площадки, вблизи зоны конечного захода на посадку. Ветроуказатель располагается таким образом, чтобы он был хорошо виден со всех точек летного поля. Он не должен затеняться зданиями, сооружениями и естественными препятствиями со всех направлений и свободно вращаться вокруг оси мачты.

Для повышения БП в дополнение к ветроуказателю, ПП допускается оборудовать АМИС и средствами инструментального захода ВС на посадку.

Для выполнения полетов ночью и в сложных метеоусловиях ПП должны быть оборудованы:

* ветроуказателем с подсветкой;
* системами огней зон FATO и TLOF (допускается не устанавливать огни зоны FATO там, где зона FATO и зона TLOF почти совпадают или протяженность зоны FATO не вызывает сомнений);
* системой огней зоны безопасности (при нахождении ПП на отсыпанной площадке в месте, где рельеф образует уклон);
* приводным световым маяком;
* прожектором подсвета зоны TLOF (при необходимости).

Погрузочная площадка должна удовлетворять условиям работы вертолета, соответствовать требованиям нормативных документов ГА, и при необходимости должна быть обеспечена автотранспортом, средствами механизации и оборудованием (автокран грузоподъемностью не менее разрешенной к перевозке массы груза на внешней подвеске для данного типа вертолета с соответствующим динамометром, автотягач или трактор, инвентарные стропы, проволоку, веревку, рулетку и др.).

По углам рабочей площади ПП должны быть установлены пограничные знаки, имеющие форму усеченного конуса высотой 0,8 м, с диаметром нижнего основания 1 м, верхнего 0,2 м, окрашенные чередующимися поперечными полосами красного и белого цветов (или черного и белого) шириной 0,2 м (нижняя полоса окрашивается в темный цвет.

Для улучшения обнаружения и визуального контакта с ориентирами при заходе на посадку в ОЗП при наличии снежного покрова по лучам диагоналей рабочей площади на расстоянии 3 метров от пограничного знака в виде усеченного конуса/призмы и затем через каждые 3 метра устанавливаются 3 пограничных знака. Пограничные знаки представляют собой флажки размерами 50 х 40 см высотой не более 1 м, дорожные сигнальные конусы или автопокрышки, окрашенные в контрастный цвет.

Конструкция угловых и пограничных знаков должна быть ломкой и при этом выдерживать ветровую нагрузку от НВ используемого типа вертолета.

ПП, где организовано базирование ВС Исполнителя и осуществляется их заправка авиаГСМ, должны быть обеспечены средствами пожаротушения в соответствии с нормами противопожарной безопасности, в том числе и стационарными заземляющими устройствами.

На всех ПП за пределами боковой полосы безопасности в местах подходов людей и подъезда транспорта устанавливаются предупреждающие аншлаги с хорошо заметным шрифтом на контрастном фоне: «Опасная зона! Подход и подъезд к вертолёту только по команде экипажа!». Размеры аншлага не менее 600х800 мм.

В целях исключения столкновения ВС с птицами допускается на ПП устанавливать специальное оборудование (биоакустическое, ультразвуковое или звуковое и др.) для отпугивания птиц. Экипажам допускается выполнять ВПО на ПП в период массового нахождения птиц в районе ПП с включенными посадочными фарами.

#### ОБОРУДОВАНИЕ ПП ВРЕМЕННОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ БЕЗ БАЗИРОВКИ ВС (С ВОЗМОЖНОСТЬЮ ПРИЕМА ВЕРТОЛЕТОВ ТИПА МИ-8 И КЛАССОМ НИЖЕ)

В случае устройства объекта авиационной инфраструктуры временного срока эксплуатации (например, на период выполнения геолого-разведочных работ) требования к строительству могут быть снижены до минимально приемлемых.

Требования к выбору места расположения ПП:

* предназначенный для строительства ПП для вертолетов земельный участок должен удовлетворять следующим требованиям:
* иметь достаточные размеры для размещения объекта с учетом перспективного развития;
* на прилегающей к участку местности не должно быть каких-либо препятствий, представляющих потенциальную опасность при взлете, маневрировании и заходе на посадку вертолетов, а также балок и других складок местности, способствующих возникновению неблагоприятных потоков воздуха, усложняющих технику пилотирования;
* располагаться в том районе, где регулярно наблюдаются благоприятные атмосферные условия, отсутствует низкая облачность, туманы, затопляемость ливневыми и паводковыми водами, а также расположенные вблизи производственные и иные объекты, создающие задымление и ухудшающие условия видимости;
* размещаться на возвышенной местности, хорошо продуваемой зимними ветрами (во избежание отложения снега при метелях);
* естественный участок и прилегающая к нему территория обеспечивают благоприятные условия для организации поверхностного стока воды с ПП самотеком, без перекачки;
* обеспечивать направления маршрутов полетов воздушных судов, не препятствующих полетам воздушных судов соседних объектов авиационной инфраструктуры;
* располагаться вблизи источников электроснабжения и связи;
* обеспечивать возможность устройства двустороннего старта;
* иметь минимальные затраты на освоение;
* воздушные высоковольтные линии электропередач, расположенные в пределах полос воздушных подходов (полетов по ПВП), кроме ограничения по высоте, должны быть удалены от края боковой полосы безопасности ПП в соответствии с требованиями Пособия по проектированию вертолетных станций, вертодромов и ПП для вертолетов ГА (в развитие СНиП 2.05.08-85). Часть VII. Вертолетные станции, вертодромы и ПП для вертолетов;
* направление взлета/посадки необходимо определить с учетом преобладающего направления ветра над территорией расположения ПП.

Требования к составу объекта:

* площадка квадратной формы с размерами не менее 50,4х50,4 м, из них:
* рабочая площадь размером не менее 25,2х25,2 м. Возможно выполнение из лежневого настила в два наката: продольные лежни диаметром не менее 16 см, прочно скрепленные между собой, поверх которых укладывается лежневой настил высотой также не менее 16 см. При этом верхний накат укладывается поперек направления, принятого старта, и представляет собой ровный дощатый настил без зазоров и перепадов. Рабочая площадь включает в себя зону TLOF размерами 21х21 м и зону FATO размерами 25,2х25,2 м;
* полосы безопасности шириной не менее 12,6 м, расположенные по периметру рабочей площади. При строительстве ПП на территориях с большим преобладаем песка в грунте, необходимо уплотнение полос безопасности в целях обеспечения устойчивости грунта к перемещению при воздействии ветровой нагрузки, распространяемой НВ вертолета типа Ми-8 (исключение пылевых вихрей). Перепады между рабочей площадью и полосами безопасности не допускаются;
* уклон поверхности покрытий ПП, в пределах значений, указанных в Федеральных авиационных правилах «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утвержденным приказом Минтранса России от 04.03.2011 № 69, но не более значений, указанных в РЛЭ вертолета Ми-8 используемой модификации для посадки и взлета по-вертолетному с выключением двигателей.
* укрепление откосов и полос безопасности возможно выполнять одним из нижеперечисленных способов (способ определить с учетом района строительства):
* из ранее снятого растительного грунта;
* посредством посева трав по слою глинистого грунта;
* посредством посева трав по слою торфо-песчаной смеси;
* с использованием противоэрозионного мата с его засыпкой растительным грунтом/торфо-песчаной смесью;
* с использованием георешетки с заполнением щебнем фракции 20-40 мм;
* щебнем фракции 40-70 с пропиткой битумом;
* пешеходная дорожка, устройство от жилого поселка до торца зоны безопасности ПП;
* первичные средства пожаротушения. Расположить за пределами ПП в пешей доступности. Спецификацию, комплектацию и размещение щитов с противопожарным оборудованием предусмотреть с учетом требований документов ГА и нормативной документации в области пожарной безопасности;
* предупреждающий аншлаг с хорошо заметным шрифтом на контрастном фоне: «СТОЙ! ОПАСНАЯ ЗОНА! ПОДХОД И ПОДЪЕЗД К ВЕРТОЛЕТУ ТОЛЬКО ПО КОМАНДЕ ЭКИПАЖА!». Установить за переделами полос безопасности в местах подходов людей и проездов автотранспорта;
* комплект светосигнального оборудования в составе:
* посадочные огни белого цвета в количестве 4 шт. по углам зоны FATO;
* ограничительные огни красного цвета в количестве 4 шт. на расстоянии 3-х метров от торца рабочей площади;
* ограничительные огни красного цвета в количестве 4 шт. по углам зоны безопасности;
* указатель направления ветра с подсветкой и заградогнем. Указатель направления ветра необходимо расположить таким образом, чтобы он был хорошо виден со всех точек ПП и полос воздушных подходов. Он не должен затеняться зданиями, сооружениями и естественными препятствиями со всех направлений и свободно вращаться вокруг оси мачты. Ветроуказатель должен обеспечивать наиболее полное представление о приземном ветре, с которым ВС столкнется в ходе набора высоты и посадки для условий на высоте 6-10 м над ПП;
* высота огней в сборе со стойкой/подставкой не должна превышать 25 см. Конструкция огня должна быть ломкой во избежание повреждения ВС при наезде;
* дневная маркировка с учетом требований Федеральных авиационных правил «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утвержденным приказом Минтранса России от 04.03.2011 № 69;
* переносные знаки дневной маркировки (пограничные знаки в виде усеченного конуса, флажки-ориентиры). Конструкция переносных знаков и элементов их крепления должны быть ломкими и при этом устойчивыми к ветровой нагрузке от НВ вертолета типа Ми-8. Совмещение усеченных конусов со светосигнальным оборудование не допускается. Усеченный конус устанавливается за посадочным огнем белого цвета, первый флажок устанавливается за ограничительным огнем красного цвета, расположенным на расстоянии 3-х метров от торца рабочей площади.

#### 4.1.5.4. ПЕРЕЧЕНЬ РАБОТ, СВЯЗАННЫХ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПП И ОБЪЕКТОВ АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, НАХОДЯЩИХСЯ В СОБСТВЕННОСТИ ОБЩЕСТВА

Освидетельствование ПП, находящихся в собственности Общества, а также временных ПП, эксплуатируемых в интересах Общества, их готовность к эксплуатации в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утвержденные приказом Минтранса России от 04.03.2011 № 69, и требованиями пожарной безопасности определяется со стороны ОА два раза в год в рамках подготовки СП Общества к работе в ОЗП и ВЛП. Результаты осмотра ПП оформляются картой осмотра ПП по форме [Приложения 11](#Приложение11).

Работы по содержанию и ремонту авиационной инфраструктуры и ПП, находящихся в собственности Общества, классифицируются на работы по содержанию и работы по ремонту.

Работы по содержанию авиационной инфраструктуры и ПП Общества включают:

* обследование технического состояния покрытий ПП, рулежных дорожек, перронов, мест стоянок воздушных судов, элементов и сооружений, связанных с обеспечением безопасной эксплуатации ПП, включающих в себя грунтовые элементы основания, водоотводные и дренажные системы, а также специальные инженерные сооружения авиационной инфраструктуры;
* очистку покрытий элементов ПП и инженерных сооружений от пыли, грязи, мусора и других посторонних предметов;
* очистку и обновление дневной маркировки и маркировочных знаков покрытий ПП и инженерных сооружений авиационной инфраструктуры;
* очистку покрытий ПП от снега, слякоти, льдообразований, грязи и посторонних предметов, предупреждение и удаление гололедных и снежно-ледяных образований;
* выравнивание убираемого снега за пределами ПП с планировкой откосов;
* вывоз убираемого снега на площадки складирования или за пределы ПП.
* вырубка кустарника и мелколесья в зонах безопасности и подходов ПП;
* вывоз порубочных остатков на места складирования или за пределы ПП;
* замена элементов систем светосигнального обеспечения, электроснабжения и связи ПП;
* работы по поддержанию первичных средств пожаротушения в исправном состоянии, обеспечению пожарной безопасности авиационной инфраструктуры и ПП;
* покос травы на обочинах и боковых зонах безопасности, бермах, откосах ПП и подъездных автодорог;
* вывоз скошенной травы на места складирования или за пределы ПП.

Работы по ремонту покрытия ПП классифицируются в зависимости:

* от вида ремонта:
* текущий ремонт;
* капитальный ремонт;
* от типа покрытия ПП:
* жесткий;
* нежесткий;
* смешанный.

Работы по текущему ремонту ПП с жестким типом покрытий включают:

* замену отдельных разрушенных плит аэродромных гладких или их фрагментов из монолитного бетона (армобетона, железобетона), устранение вертикального смещения плит, перекладку просевших плит с исправлением основания или без исправления основания в объеме, не превышающем 10 процентов общей площади покрытия элемента аэродрома, замену разрушенных плит, перекладку просевших плит с исправлением основания сборных железобетонных покрытий в объеме, не превышающем 15 процентов общей площади покрытия ПП;
* выравнивание поверхности монолитного покрытия на участках с просадками плит путем устройства выравнивающего слоя на площади, не превышающей 10 процентов общей площади покрытия ПП;
* устранение сколов углов и кромок плит с восстановлением шва, сколов кромок трещин и выбоин в объеме, не превышающем 25 процентов общей площади покрытия ПП;
* ремонт участков покрытия ПП с разрушением поверхностного слоя (шелушением) и восстановлением разрушенной части плит ремонтным материалом в объеме, не превышающем 25 процентов общей площади покрытия ПП;
* герметизацию трещин;
* поверхностную обработку (пропитку) защитными составами поверхности покрытия ПП;
* очистку деформационных швов от разрушенного заполнителя и их герметизацию, нарезку дополнительных швов расширения;
* фрезерование поверхности покрытия для устранения уступов кромок смежных плит и трещин, восстановление сварных соединений стыковых скоб плит сборных железобетонных покрытий;
* ремонт укрепленных обочин, отмосток, участков сопряжения кромок покрытия с грунтовой частью ПП в объеме, не превышающем 25 процентов общей площади обочин;
* ремонт объектов авиационной инфраструктуры, инженерных систем и ПП, не превышающем 25 процентов общей их первоначальной стоимости.

Работы по текущему ремонту ПП с нежестким и смешанным типами покрытий включают:

* выравнивание асфальтобетонного покрытия, в том числе устранение просадок и колей на отдельных участках путем укладки новых слоев асфальтобетона без исправления основания на площади, не превышающей 15 процентов общей площади асфальтобетонного покрытия ПП;
* устранение просадок, проломов и пучения, замена разрушенного асфальтобетонного покрытия с исправлением основания на участках, не превышающих 10 процентов общей площади покрытия ПП;
* исправление колей, выбоин, эрозии асфальтобетона, сетки трещин с удалением (фрезерованием) разрушенного слоя асфальтобетона и организацией ремонтных вставок из асфальтобетонной или ремонтной смеси на площади, не превышающей 25 процентов общей площади асфальтобетонного покрытия ПП;
* замена разрушившегося или прогнившего дощатого настила/бревен без исправления основания на площади, не превышающей 15 процентов общей площади покрытия ПП;
* поверхностную обработку (пропитку) защитными составами поверхности покрытия ПП;
* герметизацию трещин без сколов кромок, ремонт сколов кромок трещин с организацией ремонтной вставки и герметизацией;
* очистку деформационных швов от разрушенного герметизирующего материала и их герметизацию;
* ремонт укрепленных обочин, отмосток, участков сопряжения кромок покрытия с грунтовой частью ПП в объеме, не превышающем 25 процентов общей площади обочин.
* ремонт объектов авиационной инфраструктуры, инженерных систем и ПП, в объеме, не превышающем 25 процентов общей их первоначальной стоимости.

Работы по капитальному ремонту ПП с жестким типом покрытий включают:

* разборку и восстановление разрушенных участков покрытия (просадки, проломы, вертикальное смещение плит, наличие нескольких сквозных трещин на плите) путем замены разрушенных плит:
* из монолитного бетона, железобетона, армобетона на аналогичные конструкции - в объеме от 10 до 100 процентов общей площади покрытия ПП;
* из сборного железобетона, в том числе с исправлением основания, - в объеме от 15 до 100 процентов общей площади покрытия ПП;
* выравнивание поверхности покрытия ПП методом укладки нового слоя из асфальтобетона - в объеме от 10 до 100 процентов общей площади покрытия;
* исправление деформированных участков покрытия ПП с полной разборкой такого покрытия, исправлением основания, укладкой нового равнопрочного покрытия - в объеме от 10 до 100 процентов общей площади покрытия;
* ремонт укрепленных обочин, отмосток, участков сопряжения кромок покрытия ПП с грунтовой частью летного поля - в объеме, превышающем 25 процентов общей площади обочин;
* ремонт объектов авиационной инфраструктуры, инженерных систем и ПП, в объеме, превышающем 25 процентов общей их первоначальной стоимости.

Работы по капитальному ремонту ПП с нежестким и смешанным типами покрытий включают:

* выравнивание асфальтобетонного покрытия, в том числе устранение просадок, колей путем укладки новых слоев асфальтобетона - в объеме от 15 до 100 процентов общей площади асфальтобетонного покрытия ПП;
* исправление деформированных участков, в том числе устранение просадок, проломов и пучения с полной разборкой покрытия, исправлением основания, укладкой нового однотипного и равнопрочного покрытия, - в объеме от 10 до 100 процентов общей площади асфальтобетонного покрытия ПП;
* исправление дефектных участков асфальтобетонного покрытия (наличие колей, выбоин, сетки трещин, эрозии асфальтобетона) путем удаления (фрезерования) разрушенного асфальтобетона и укладки нового слоя из асфальтобетона на участках - в объеме от 25 до 100 процентов общей площади асфальтобетонного покрытия ПП;
* ремонт покрытия укрепленных обочин, отмосток, участков сопряжения кромок покрытия с грунтовой частью ПП в объеме, превышающем 25 процентов общей площади обочин;
* замена разрушившегося или прогнившего дощатого настила/бревен более 15 процентов общей площади покрытия ПП;
* ремонт объектов авиационной инфраструктуры, инженерных систем и ПП, в объеме, превышающем 25 процентов общей их первоначальной стоимости.

#### ДОПУСК ПП К ЭКСПЛУАТАЦИИ

Строительство (реконструкция) ПП осуществляется Обществом в соответствии с проектом (проектной документацией), разработанным специализированной организацией.

Организация начала, приостановления или прекращения деятельности на ПП, используемой при выполнении полетов гражданских ВС, осуществляется в соответствии с порядком, установленным Федеральными авиационными правилами «Порядок направления владельцем ПП уведомления о начале, приостановлении или прекращении деятельности на посадочной площадке, используемой при выполнении полетов гражданских воздушных судов, и регистрации в уполномоченном органе в области гражданской авиации», утвержденными приказом Минтранса России от 19.08.2015 № 250.

Допуск ПП постоянного использования к эксплуатации рекомендуется осуществлять с привлечением для данной работы Исполнителя, планируемого для выполнения полетов на ПП.

ОА уведомляет Исполнителя о готовности ПП к эксплуатации. В уведомлении указывается название площадки, координаты, особенности конструкции площадки (грунт, дерево, бетон и т.д.), размеры площадки, наличие оборудования, эксплуатируемые типы вертолетов, ответственный представитель Общества. Уведомление оформляется в произвольном порядке.

Исполнитель формирует комиссию с участием представителя ОА по определению соответствия ПП требованиям настоящего документа, по результатам работы которой:

* Исполнителем издается приказ о допуске ПП к полетам на основании наличия аэронавигационного паспорта ПП и акта соответствия ПП;
* старшим авиационным начальником ПП (владельцем ПП, либо уполномоченным владельцем лицом) разрабатывается и регистрируется аэронавигационный паспорт ПП в соответствии с требованиями «Типовых инструкций по производству полетов в районе аэроузла, аэродрома (вертодрома) и типовых схем аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома), посадочной площадки», утвержденных приказом Минтранса России от 31.01.2011 № 29.

Для ПП временного использования перед началом оказания авиационных услуг ОА необходимо совместно с Исполнителем произвести её осмотр с земли, оформить кроки с указанием на них координат ПП, препятствий и безопасных секторов для взлета и посадки ВС с последующим изданием приказа о допуске ПП к полетам и акта соответствия ПП со стороны Исполнителя (формы документов устанавливаются Исполнителем).

ОА необходимо разработать справочник используемых ПП с оформлением информационной карты на каждую ПП, включающей как минимум следующую информацию:

* название ПП;
* название владельца ПП с контактными данными старшего авиационного начальника;
* наличие зарегистрированного в уполномоченном органе в области ГА аэронавигационного паспорта ПП (для ПП постоянного использования с интенсивностью эксплуатации более чем 30 дней в календарном году);
* наличие о внесении информации о ПП в сборники аэронавигационной информации РФ (для ПП постоянного использования);
* класс используемого воздушного пространства;
* типы принимаемых ВС;
* координаты контрольной точки;
* превышение над уровнем моря;
* тип покрытия;
* размеры рабочей площади (зон FATO, TLOF и безопасности);
* организация метеорологического и радиотехнического обеспечения;
* наличие светосигнального оборудования;
* наличие топливозаправочного оборудования и Марка используемого топлива;
* наличие КДП управления воздушным движением;
* наличие АМСГ (АМИС);
* наличие маркировки (для ПП с искусственным покрытием);
* наличие ветроуказателя;
* наличие сезонного оборудования;
* метеоминимумы;
* инструкции для осуществления взлета и посадки ВС;
* карта ПП (кроки, схема, фотосхема с привязкой к характерному ориентиру);
* опасные секторы, препятствия и ограничения.

ОА ведет журнал технического и эксплуатационного состояния ПП по форме [Приложения 10](#Приложение10), в котором указываются все замечания и несоответствия касательно эксплуатационного состояния и оборудования ПП, в том числе замечания работников структурных подразделений Общества и летных экипажей ВС, а также принятые корректирующие мероприятия по устранению выявленных замечаний. Местонахождение журнала определяется Заказчиком.

* + 1. МЕДИЦИНСКАЯ ЭВАКУАЦИЯ И ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ

К медицинской эвакуации и поисково-спасательным операциям могут привлекаться ВС на основании соответствующих договоров с применением следующих альтернативных вариантов:

* вариант №1 - заключение договора с Исполнителем, сертифицированным на выполнение авиационных работ с целью оказания медицинской помощи, обладающим соответствующей лицензией на медицинскую деятельность по скорой медицинской помощи;
* вариант №2 - заключение договора с Исполнителем, сертифицированным на выполнение авиационных работ с целью оказания медицинской помощи, привлекающим на субподряд лицензированную медицинскую организацию.

На борту ВС должно иметься достаточное количество надлежащего медицинского оборудования, предназначенного для оказания медицинской помощи, необходимой пострадавшему (допускается использование эквивалентной комплектации оборудования в случае использования на борту ВС медицинского модуля):

* специальные носилки, изготовленные для перевозки пострадавших на ВС. Желательно, чтобы головная часть носилок приподнималась на угол до 30° для перевозки пациентов с больным сердцем;
* носилки рекомендуется закреплять методами жесткой фиксации, а не крепежными ремнями. Носилки должны закрепляться таким образом, чтобы в случае ЧС и их можно было легко вынести из ВС;
* пострадавший должен быть надежно зафиксирован на носилках ремнями на протяжении всего полета, ремни можно отстегнуть только в том случае, если уход за пострадавшим иначе не возможен. Настоятельно рекомендуется система фиксации в пяти точках, чтобы лежащий пациент не выскользнул из-под натянутых в поперечном направлении ремней в случае аварийной ситуации;
* пилот, органы управления ВС и средства радиосвязи должны быть надежно защищены от намеренных или случайных контактов с пострадавшим, медицинским персоналом или медицинским оборудованием;
* сердечный монитор и дефибриллятор должен располагаться таким образом, чтобы обеспечивался беспрепятственный доступ к нему, и чтобы показания монитора были ясно видны;
* жидкости для внутривенных инъекций должны располагаться выше пациента. Необходимо предусмотреть достаточное число легкодоступных навесных устройств или крюков, которые можно легко и быстро устанавливать и снимать. Все такие приспособления должны быть мягкими или укрепленными заподлицо с обшивкой кабины, чтобы исключить вероятность травм головы при жесткой или аварийной посадке;
* разрешается использование только таких баллонов с кислородом или другими газами, которые прошли сертификацию изготовителя, предусматривающую их использование при давлении, соответствующем высоте полета ВС. Оператор ВС или поставщик медицинских услуг обеспечивает ежегодную визуальную инспекцию всех баллонов, а также их гидростатическое испытание раз в 5 лет в испытательной лаборатории;
* необходимо обеспечить достаточное освещение, предусмотреть электрические розетки, соответствующие спецификациям медицинского оборудования. Мощность источника электропитания должна быть достаточной для работы полного комплекта медицинского оборудования, не создавая при этом опасности сбоя в работе оборудования ВС;
* огнетушитель должен быть расположен в пределах досягаемости медицинского персонала;
* загрузка и выгрузка пострадавшего при вращающихся винтах не рекомендуется и допускается в исключительных случаях.

Порядок взаимодействия структурных подразделений Общества, Сервисных организаций, авиакомпаний и медицинских учреждений, участвующих в процессе срочной медицинской эвакуации работников Общества и подрядных организаций с производственных объектов Общества, установлен Инструкцией ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Санитарно-авиационная эвакуация на производственных объектах» № П2-09 И-0001 ЮЛ-428.

При выполнении поисково-спасательных и эвакуационных работ экипаж должен обладать квалификациями/опытом, необходимым для выполнения заданий по поисково-спасательным операциям и аварийной эвакуации, кроме того, бортмеханик должен быть допущен к выполнению эвакуационных работ с использованием лебедки для подъема терпящих бедствие с земной и с водной поверхности.

Поисково-спасательный вертолет в обязательном порядке должен иметь, следующее оборудование:

* антиобледенительное оборудование;
* автоматический радиокомпас для осуществления поиска ВС и их экипажей, а также других объектов, снабженных аварийными радиостанциями или радиомаяками и радиопеленгатором;
* двойная лебедка необходимой грузоподъемности;
* два внешних дополнительных топливных бака (верхнего расположения);
* носилки;
* прожектор;
* цветной метеолокатор;
* система внутренней связи;
* система аварийного приводнения (баллонеты);
* надувные спасательные плоты;
* два аварийных радиомаяка (штатно установленный и переносной);
* люки аварийного выхода и выдавливаемые окна для эвакуации пассажиров вертолета;
* кислородные баллоны, включая механизмы их крепления;
* бортовую медицинскую аптечку (не менее двух);
* спасательные жилеты (гидрокостюмы);
* специализированные носилки/ведро/корзина для лебедки.

При выполнении всех поисково-спасательных операций, предполагающих медицинскую эвакуацию, на вертолете должен находиться поисково-спасательный экипаж, в том числе 1 спасатель и 1 медицинский работник. Компоновка вертолета должна обеспечивать оказание услуг по поисково-спасательным операциям и медицинской эвакуации, в том числе должна позволять транспортировку минимум 3-4 пострадавших.

* + 1. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

В соответствии с воздушным законодательством РФ воздушное пространство, которое используется для полетов ВС, делится на контролируемое (класс С) и неконтролируемое (класс G).

Обслуживание воздушного движения состоит из трех видов:

* диспетчерское обслуживание;
* полетно-информационное обслуживание;
* аварийное оповещение.

Воздушное пространство класса С обеспечивается диспетчерским обслуживанием, которое предназначено для:

* предотвращения столкновений между ВС;
* предотвращения столкновений ВС, находящихся на площади маневрирования, с препятствиями на этой площади.

Полетно-информационное обслуживание предназначено для предоставления консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов.

Аварийное оповещение предназначено для уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия.

В целях повышения уровня безопасности авиационного обеспечения на объектах инфраструктуры воздушного транспорта в воздушном пространстве класса G необходимо предпринять меры по организации полетно-информационного обслуживания путем создания органов организации воздушного движения силами пользователей воздушного пространства либо операторов объектов инфраструктуры воздушного транспорта. Для определения необходимости организации обслуживания воздушного движения ОА совместно с Исполнителем необходимо оценить количество и частоту ВПО в день на ПП, а также количество и интенсивность полетов ВС воздушном пространстве с использованием данных ПП.

При выполнении полетов в воздушном пространстве класса G в целях предотвращения столкновений между ВС, а также их столкновения на площади маневрирования и с препятствиями на этой площади необходимо руководствоваться следующим:

* ВПО вертолетов на производственных объектах Общества планировать с интервалом, исключающим возможность опасного сближения ВС;
* работникам ОА, ответственным за авиационное обеспечение, в обязательном порядке проводить совместный брифинг с участием экипажей ВС на оперативных точках перед началом оказания авиационных услуг, с обсуждением порядка выполнения полетных заданий.

# КОНТРОЛЬ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

## СИСТЕМА МНОГОУРоВНЕВОГО КОНТРОЛЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Система многоуровневого контроля авиационного обеспечения Общества направлена на повышение безопасности воздушных перевозок персонала и грузов, уровня и качества оказания авиационных услуг, а также выработку корректирующих мероприятий по устранению выявленных нарушений (несоответствий) в ходе осуществления авиационного обеспечения Компании.

Система многоуровневого контроля авиационного обеспечения состоит из 5-ти уровней. Основным принципом многоуровневого контроля является регулярное проведение проверок авиационного обеспечения специалистами и руководителями с последующим анализом выявленных нарушений (несоответствий) и разработкой мер по устранению нарушений (несоответствий) и причин их возникновения.

Схема многоуровневого контроля в области авиационного обеспечения представлена на рисунке 1.

Ежедневно/

ежеквартально/Дважды в год

1 раз 1 раз в постоянно постоянно

в 3 месяца полгода

**Рис. 1 Схема многоуровневого контроля в области авиационного обеспечения**

### ***ПЕРВЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ***

Первый уровень контроля авиационного обеспечения осуществляется на постоянной основе (с учетом характера проводимых мероприятий контроля) работниками ОА на рабочем месте (в офисе, в аэропорту, на объектах инфраструктуры воздушного транспорта и др.) в процессе текущей деятельности.

Работники ОА на постоянной основе (в дни выполнения рейсов) проверяют:

* соблюдение Исполнителями условий договоров на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов;
* состояние готовности оказания авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов (заявки на полеты, списки пассажиров и грузов и другую документацию, заявленные ВС и летные экипажи на соответствие требованиям Компании и условиям договора);
* контроль ресурсного состояния используемых ВС с проведением ежемесячного контрольного осмотра ВС перед вылетом для оценки соответствия авиационной техники требованиям нормативных документов в области ГА и условиям заключенных договоров, с оформлением соответствующей карты осмотра ВС ([Приложение 12](#Приложение12));
* фактические метеоусловия в районе и на маршруте полетов, а также соответствие привлекаемого летного персонала фактическим метеорологическим условиям и планируемым для оказания авиационных услуг (наличие соответствующих допусков для членов летных экипажей ВС);
* эксплуатационное состояние ПП «К-219» и «ЦПС», а также состояние установленного на них оборудования (светосигнального, противопожарного и другого вспомогательного оборудования);
* исполнение мероприятий по устранению нарушений (несоответствий), выявленных ранее и зафиксированных в журналах эксплуатационного состояния ПП и другой документации;
* соблюдение ПКЗ ВС;
* контроль устранения замечаний (недостатков) и выполнения корректирующих мероприятий, сформированных по результатам ранее проведенных АТА Исполнителя.

При осмотре мест стоянок ВС (при базировке ВС на оперативных точках), ПП и ее оборудования работник ОА проверяет:

* установку ВС по разметке на месте стоянки; установку упорных колодок (швартовку ВС); состояние поверхности покрытия ПП и наличие на ней посторонних предметов, бытового мусора, сухой травы; правильность размещения средств наземного обслуживания и хранения инструмента, компонентов и материалов;
* количество и наличие ВС, заявленных к полетам в рамках договора на оказание авиационных услуг;
* техническое состояние и исправность оборудования ПП (ветроуказатели, светосигнальное и противопожарное оборудование и др.);
* наличие заземляющих устройств для защиты персонала от статического электричества;
* состояние (при их наличии) служебно-пассажирских зданий и производственных помещений, мест досмотра и регистрации пассажиров и багажа, взвешивания груза (багажа);
* исправность систем освещения и состояние освещенности рабочих мест;
* наличие функционирующей системы видеонаблюдения (при ее наличии на ПП);
* санитарное состояние рабочих мест, содержание санитарно-бытовых помещений;
* наличие и состояние инструкций, плакатов, предупредительных аншлагов;
* состояние оборудованных в соответствии с установленными требованиями безопасности мест хранения отходов АвиаГСМ на ПП (при их наличии).

На первом уровне контроля авиационного обеспечения работниками ОА осуществляется контроль БП Исполнителя:

* планирование полетов с учётом метеорологических условий в районе оказания авиационных услуг;
* выявление, анализ и мониторинг факторов опасности, которые могут привести к возникновению авиационных событий с ВС Исполнителя;
* управление рисками для БП с учетом вероятности их наступления, степени серьезности, допустимости и их уменьшения до приемлемого уровня;
* учет авиационных событий с ВС Исполнителя при оказании авиационных услуг в интересах Общества подготовка и направление извещения об авиационных событиях с ВС Исполнителя в адрес Управления авиаперевозок УД;
* анализ причин авиационных событий с ВС Исполнителя.

Выявленные при проверке нарушения (несоответствия) должны быть немедленно устранены под надзором работников ОА. Нарушения (несоответствия), которые не могут быть устранены (требуют определенных сроков для их устранения или устранение их не входит в компетенцию работников ОА), регистрируются в журнале учета нарушений (несоответствий) по форме [Приложения 13](#Приложение13) для последующего принятия соответствующих мер. Работник ОА об этих нарушениях (несоответствиях) докладывает начальнику ОА и принимает необходимые меры по обеспечению БП, вплоть до временного приостановления полетов на используемых ВС.

Решение об отказе от выполнения заявленных полетов на ВС Исполнителя принимается в следующих случаях:

* если при проведении контрольного осмотра ВС перед вылетом выявлены нарушения (несоответствия) нормативных требований документов в области ГА и условий заключенных договоров по подготовке ВС. Обнаруженные нарушения (несоответствия) в обязательном порядке отображаются в карте осмотра ВС ([Приложение 12](#Приложение12));
* если экипажем не выполнены обязанности, связанные с предполетным досмотром пассажиров и багажа, проведением инструктажа пассажиров перед полетом по мерам безопасности, правилам поведения на борту ВС и при возникновении аварийных ситуаций в полете;
* если обнаружены признаки выполнения функциональных обязанностей членами экипажа ВС в состоянии алкогольного опьянения и (или) под влиянием любых психоактивных веществ;
* если в процессе анализа метеорологических условий перед полетом установлено, что они не соответствуют разрешенному метеоминимуму КВС или выявлены опасные явления погоды, влияющие на безопасность выполнения авиаперевозки пассажиров и грузов;
* если выявлены другие случаи, влияющие на БП.

Обо всех случаях отказа от выполнения заявленных полетов на ВС Исполнителя лицу, выявившему нарушение, необходимо сообщать начальнику ОА устно, сразу же после установления факта неблагоприятных условий для выполнения полета, с последующим письменным докладом в произвольной форме с указанием данных о ВС и экипаже Исполнителя, описанием обстоятельств неблагоприятных условий.

Начальник ОА, после получения информации по факту отказа от выполнения полета, информирует о случившемся начальника ТУ, а также представителя Исполнителя.

Исполнитель обязан провести служебное расследование по факту случившегося и о его результатах в письменном виде проинформировать Заказчика.

После получения материалов служебного расследования от Исполнителя по факту отказа от выполнения полета начальник ОА обязан направить их копии в адрес руководителя УД ПАО «НК «Роснефть».

Если при проведенной проверке не выявлены нарушения (несоответствия), то в журнале учета нарушений (несоответствий) делается запись о том, что проверка проведена, замечания отсутствуют. Выявленные при проверке нарушения (несоответствия), но устраненные в ходе проверки, должны регистрироваться в журнале учета нарушений (несоответствий) для последующего анализа выявленных нарушений (несоответствий) и их причин, а также разработки мероприятий по их устранению.

В целях повышения контроля над соблюдением мер безопасности авиационных перевозок Общества необходимо обеспечить назначение старшего группы из числа пассажиров на борту ВС при каждом полете для взаимодействия с экипажем ВС.

В целях контроля и улучшения качества оказываемых авиационных услуг Общества необходимо обеспечить выборочное анкетирование пассажиров ВС по форме [Приложения 14](#Приложение14) с последующей консолидацией и ежемесячным анализом полученной информации для принятия корректирующих мер по выявленным проблемным вопросам.

Ответственность за правильную организацию и осуществление первого уровня контроля авиационного обеспечения, наряду с работниками ОА, несет также начальник ОА, который обеспечивает устранение выявленных нарушений (несоответствий), не устраненных силами данных работников.

### ***ВТОРОЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ***

Второй уровень контроля авиационного обеспечения осуществляется начальником ОА не реже чем 2 раза в три месяца. При этом проверяются работы по проведению первого уровня контроля и принимаются оперативные меры по устранению выявленных нарушений (несоответствий).

Для обеспечения регулярности проверки всех объектов и полноты проведения второго уровня контроля авиационного обеспечения начальник ОА может привлекать к проверке объектов подчиненный работников.

Осуществляя второй уровень контроля авиационного обеспечения, начальник ОА проверяет:

* работу работников ОА по проведению первого уровня контроля авиационного обеспечения;
* выборочный анализ результатов анкетирования пассажиров ВС и контроль устранения выявленных замечаний;
* эксплуатационное состояние ПП и установленного на них оборудования с оформлением карты осмотра ПП согласно [Приложению 11](#Приложение11) (один раз в три месяца);
* количество и состояние исправных ВС, заявленных для полетов в рамках договоров на оказание авиационных услуг, а также наличие осмотров привлекаемых ВС в соответствии с установленной формой карты осмотра ВС ([Приложение 12](#Приложение12));
* качество оказываемых авиационных услуг, результаты проверки оформляются в разделе 6 чек-листа, оформленного согласно [Приложению 12](#Приложение12) (один раз в полгода);
* наличие и правильность ведения документации (журналов учета нарушений (несоответствий), эксплуатационного состояния ПП, проверки состояния условий труда, регистрации инструктажей и др.);
* соблюдение требований распоряжений, приказов, указаний ПАО «НК «Роснефть» и Общества;
* своевременность и полноту выполнения мероприятий по улучшению эксплуатационного состояния ПП;
* состояние служебно-пассажирских зданий и других производственных помещений, мест досмотра и регистрации пассажиров и багажа, взвешивания грузов (багажа);
* условия проживания и медицинского обеспечения авиационного персонала Исполнителя и привлекаемых им на условиях субподряда авиакомпаний в местах базирования ВС и на оперативных точках;
* выполнение работниками ОА своих должностных обязанностей, предусмотренных положениями и должностными инструкциями;
* состояние противопожарной безопасности на объектах инфраструктуры воздушного транспорта, обеспеченность средствами пожаротушения;
* обеспеченность объектов инфраструктуры воздушного транспорта санитарно-бытовыми помещениями и их состояние.

Выявленные при проверке нарушения (несоответствия) должны немедленно устраняться. При невозможности сделать это в ходе проверки нарушения (несоответствия) регистрируются в журнале учета нарушений (несоответствий) с указанием исполнителей и сроков устранения. Если выявленные нарушения (несоответствия) не могут быть устранены силами ОА или устранение нарушений не входит в компетенцию ОА, то об этих нарушениях (несоответствиях) начальник ОА должен проинформировать свое вышестоящее руководство для принятия соответствующих мер.

Для анализа работы проверяемых работников ОА, результаты проверок начальника ОА оформляются (при необходимости) актом проверки состояния второго уровня контроля авиационного обеспечения (форма произвольная), содержащим выводы, предложения и конкретные мероприятия по устранению выявленных нарушений (несоответствий). При оформлении результатов контроля второго уровня актом проверки состояния второго уровня контроля авиационного обеспечения, в журнале учета нарушений (несоответствий), лицом, проводившим проверку, оформляется запись о проведенной проверке с указанием даты проверки, состава проверяющих, информации об оформлении указанного акта и подписей проверяющих.

Если при проведенной проверке не выявлены нарушения (несоответствия), то в журнале учета нарушений (несоответствий) делается запись о том, что проверка проведена, замечания отсутствуют. Выявленные при проверке нарушения (несоответствия), но устраненные в ходе проверки, должны регистрироваться в журнале учета нарушений (несоответствий) для последующего анализа выявленных нарушений (несоответствий) и их причин, а также разработки мероприятий по их устранению.

Ответственность за проведение второго уровня контроля авиационного обеспечения и за своевременное устранение выявленных нарушений (несоответствий) возлагается на начальника ОА.

### ***ТРЕТИЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ***

Третий уровень контроля авиационного обеспечения осуществляется ЗГД по снабжению (на основании доверенности генерального директора) и ЗГД по ПБОТОС Общества. Разрабатываемый график проверок (в произвольной форме) следует формировать таким образом, чтобы СП, задействованные в авиационном обеспечении, были проверены не реже 1 раза в шесть месяцев (целесообразно при переходе к ВЛП или ОЗП соответственно).

ЗГД по снабжению и ЗГД по ПБОТОС Общества обязаны проверять:

* работу начальника ОА по осуществлению первых двух уровней контроля авиационного обеспечения;
* статус вопроса исполнения сроков устранения выявленных при осуществлении первых двух уровней контроля авиационного обеспечения нарушений (несоответствий);
* состояние условий труда на рабочих местах работников ОА и авиационного персонала Исполнителя, промышленной, пожарной безопасности, охраны труда и окружающей среды на рабочих местах работников ОА и авиационного персонала Исполнителя;
* условия проживания и медицинского обеспечения, привлекаемого Исполнителем авиационного персонала в местах оказания авиационных услуг;
* необходимые меры по устранению выявленных нарушений (несоответствий) и оказывать начальнику ОА практическую помощь в их работе.

ЗГД по ПБОТОС проводится независимый анализ системы авиационного обеспечения Общества.

Результаты проверок третьего уровня контроля авиационного обеспечения оформляются актом проверки (в произвольной форме), с соответствующими выводами и предложениями по устранению выявленных нарушений (несоответствий).

Ответственность за осуществление третьего уровня контроля авиационного обеспечения возлагается на генерального директора Общества, а за своевременное устранение выявленных нарушений (несоответствий) и их причин возлагается на руководителей СП Общества.

В целях повышения уровня безопасности авиационного обеспечения на первом, втором и третьем уровнях контроля, ОА, ЗГД по снабжению и ЗГД по ПБОТОС необходимо разработать листы самоконтроля по выполнению обязательных требований в области организации данного вида деятельности. Актуализацию листа самоконтроля проводить 2 раза в год (перед началом ВЛП и ОЗП). Лист самоконтроля заполнять 2 раза в год в указанные периоды.

### ***ЧЕТВЕРТЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ***

Четвертый уровень контроля авиационного обеспечения осуществляется в рамках проведения плановых (внеплановых) АТА Исполнителей, с одновременной проверкой деятельности Общества в области авиационного обеспечения на первом, втором и третьем уровнях контроля.

Четвертый уровень контроля авиационного обеспечения осуществляется в соответствии с Положением Компании «Организация авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Обществ Группы» № П2-07 Р-0180 в соответствии с утвержденным доведенным графиком.

Работники ОА входят в состав рабочей группы АТА, оказывают содействие группе в ходе проведения АТА и предоставляют запрашиваемую документацию. Состав рабочей группы фиксируется в Программе проведения АТА. Программа АТА согласовывается с Генеральным директором Общества.

К проведению АТА могут привлекаться внешние независимые аудиторы АТА на основании соответствующих договоров на проведение АТА. Привлекаемая ОА независимая аудиторская организация для проведения АТА должна пройти процедуру согласования в УД.

Рабочая группа АТА в зависимости от предстоящего объема работ состоит из одного или нескольких аудиторов АТА, один из которых выполняет функцию ведущего аудитора АТА.

В состав рабочей группы АТА могут включаться технические эксперты в области ГА – компетентные работники ОА.

Аудиторы АТА должны пройти обучение методам проведения АТА.

Внеплановые АТА могут выполняться:

* по решению Главного исполнительного директора ПАО «НК «Роснефть» или Генерального директора Общества в случае выявления нарушений, ненадлежащем выполнении Исполнителем договорных обязательств или при изменении требований законодательных или иных нормативных требований документов;
* в отношении авиационных предприятий, участвующих в закупочных процедурах   
  ПАО «НК «Роснефть» и Общества по выбору Исполнителей для авиационного обеспечения Общества. В этом случае АТА выполняется до заключения договора на оказание авиационных услуг Общества. Данные АТА позволяют определить соответствие представленной претендентом заявки фактическому состоянию авиационного предприятия, что может оказать влияние на определение победителя закупки;
* по иным причинам, в случае заинтересованности ПАО «НК «Роснефть» и Общества в сотрудничестве с Исполнителем и при его согласии.

При проведении АТА осуществляется контроль деятельности авиационного предприятия, достаточности ресурсов авиационного предприятия, участвующих в обеспечении БП, в том числе уровня компетентности АУП, поддержания летной годности ВС, а также технологий и программ обеспечения БП.

ОА должны предусматривать необходимые финансовые затраты, материально-технические и трудовые ресурсы на проведение АТА (выделение автотранспорта, работников ОА, участвующих в аудите и др.).

По результатам проверки Общество и Исполнитель получает отчет по результатам АТА.

После получения отчета о проведенном АТА Исполнитель в течение 14-ти рабочих дней разрабатывает план корректирующих мероприятий по устранению замечаний (недостатков), выявленных в ходе АТА.

Далее план корректирующих мероприятий по устранению замечаний (недостатков) по результатам АТА, утвержденный руководителем Исполнителя или его заместителем, направляется в адрес УД и Общества.

По мере реализации запланированных мероприятий Исполнитель направляет в адрес ведущего аудитора АТА и ОГ отчеты о ходе реализации корректирующих мероприятий по устранению замечаний (недостатков), выявленных в ходе АТА.

Работники Общества при проведении мероприятий в рамках реализации системы многоуровневого контроля в области авиационного обеспечения контролируют выполнение корректирующих мероприятий по устранению замечаний (недостатков), выявленных в ходе АТА, а также оценивают их результативность.

Если при проведении проверки деятельности Общества в области авиационного обеспечения выявлены замечания (недостатки), то они направляются в адрес Общества для разработки плана корректирующих мероприятий по устранению замечаний (недостатков), выявленных в ходе проверки.

Далее ОА разрабатывает план корректирующих мероприятий по устранению замечаний (недостатков) по результатам проверки Общества, утверждает генеральным директором Общества и направляет в адрес УД. Форма документа произвольная, если иное не указано работниками УД.

По мере реализации запланированных мероприятий ОА направляет в адрес УД отчеты о ходе реализации корректирующих мероприятий по устранению замечаний (недостатков), выявленных в ходе проверки.

### ***ПЯТЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ***

Пятый уровень контроля авиационного обеспечения проводится в рамках независимого от бизнеса (деятельности профильных подразделений ПАО «НК «Роснефть» и СП Общества, ответственных за авиационное обеспечение) анализа системы авиационного обеспечения, а также в целях осуществления методологической помощи работникам, участвующим в выявлении нарушений (несоответствий) в процессе проводимых проверок на 1-4 уровнях контроля, проведения экспертной оценки результатов проводимых мероприятий, оценке и управлению рисками в области авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Общества.

Пятый уровень контроля проводится в соответствии с Положением Компании «Организация авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Обществ Группы» № П2-07 Р-0180.

## УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВА

### ***ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ И ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ***

Настоящим Стандартом устанавливаются специфические особенности управления рисками в области авиационного обеспечения.

Управление рисками в области авиационного обеспечения деятельности   
Общества включает в себя:

* планирование авиационного обеспечения (полнота учета потребностей   
  Общества и Сервисных организаций в авиационном обеспечении, качество проработки логистических схем, планы оказания авиационных услуг, сроки и условия мобилизации заявленных ВС и авиационного персонала Исполнителя в районы оказания авиационных услуг и т.п.);
* организация воздушной перевозки пассажиров и грузов в рамках действующих договоров на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов, заключенных между Обществом и Исполнителями;
* объекты инфраструктуры воздушного транспорта;
* авиатопливообеспечение воздушных перевозок;
* организация и проведение медицинской эвакуации и поисково-спасательных операций;
* информационные системы (наличие, использование, интеграция с СУБП Исполнителей и соответствующими аналитическими отчетами уполномоченных государственных органов в области ГА РФ);
* взаимодействие (структурных подразделений Компании, Общества, Исполнителей, уполномоченных государственных органов в области ГА РФ и других органов и служб);
* другие вопросы, относящиеся к авиационному обеспечению.

Все риски группируются по степени влияния (влияющие и не влияющие) на БП. Приоритетным является управление рисками, влияющими на БП.

В целях эффективного контроля авиационного обеспечения применяется системный подход, заключающийся в следующем:

* разработке единых подходов и требований к организации авиационного обеспечения Общества;
* выявление на всех этапах организации авиационного обеспечения несоответствий, негативных событий и факторов опасности;
* выработке корректирующих мер и предложений;
* распределение ролей и полномочий в рамках всего процесса авиационного обеспечения. Назначение лиц, ответственных за управление рисками и персонализации ответственности;
* мониторинге и контроль всеми заинтересованными сторонами процесса авиационного обеспечения и исполнения рекомендованных корректирующих мер;
* организации функционирования системы добровольных сообщений для сбора и анализа информации о случаях возникновения реальной угрозы БП;
* создание и ведение информационной системы (базы данных) по учету авиационных событий, а также реестра факторов опасности с указанием причин, владельцев риска, ответственных исполнителей и корректирующих мероприятий;
* систематическом обобщении информации для проведения анализа БП и разработки мер по ее повышению;
* информировании всех заинтересованных сторон о состоянии БП, организации авиационного обеспечения, выявленных факторах опасности, рекомендациях по минимизации, несоответствиях, негативных событиях, рисках и т.п.;
* участии в расследовании авиационных событий, произошедших с привлекаемыми ВС для авиационного обеспечения Общества.

Управление рисками в области авиационного обеспечения состоит из следующих взаимосвязанных этапов:

* выявление;
* анализ;
* подготовка мероприятий по управлению рисками;
* мониторинг.

Оценка риска является процессом, объединяющим выявление, анализ риска (включая оценку приемлемости риска) и сравнительную оценку риска.

Владелец риска устанавливается в соответствии с Положением Компании «Организация авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Обществ Группы» № П2-07 Р-0180.

ОА Общества отвечает за выявление рисков, их анализ, а также подготовку мероприятий по управлению рисками.

* + 1. ***ВЫЯВЛЕНИЕ РИСКОВ***

Цель выявления риска состоит в том, чтобы найти, перечислить и охарактеризовать все виды рисков, которые могут влиять на БП, организацию, функционирование и другие компоненты авиационного обеспечения. Необходимо идентифицировать риски, области воздействия, события (включая изменения в обстоятельствах) и их причины, а также их потенциальные последствия.

Определение факторов опасности является непременным условием управления рисками для БП. Факторы опасности существуют во всех процессах и на всех уровнях   
Общества определяются при использовании систем представления данных, инспекций или проверок (аудита).

Согласно «Руководству по управлению безопасностью полетов» (ИКАО Doc. 9859) выделяются три метода определения факторов опасности, а именно:

* реагирующий. Метод предусматривает анализ результатов или событий, имевших место в прошлом. Факторы опасности выявляются в процессе расследования авиационных событий, связанных с БП. Авиационные события являются четкими показателями недостатков в системе обеспечения БП и благодаря этому могут использоваться для определения факторов опасности, которые либо способствуют такому событию, либо имеют скрытый (латентный) характер;
* проактивный. Метод предусматривает анализ существующих или реально возникающих ситуаций, являющихся предметом профессиональной деятельности подразделений, занимающихся обеспечением БП, включая проверки, экспертизы, отчеты работников, и связанные с ними процедуры анализа и оценки. Такой подход означает активный поиск факторов опасности в существующих процессах;
* прогнозный. Метод предусматривает сбор данных с целью выявления возможных негативных результатов или событий в будущем, анализ системных процессов и среды, позволяющий выявлять потенциальные факторы опасности в будущем и предпринимать меры по их уменьшению.

Для выявления рисков должна быть собрана из различных источников вся имеющаяся и актуализированная информация. До проведения работ по выявлению рисков вся информация должна быть систематизирована.

Определение и регистрация факторов опасности, а также дальнейшее выявление рисков проводится на основе анализа внутренних и внешних факторов опасности:

* опыта организации авиационного обеспечения;
* планов по авиационному обеспечению Общества, включая анализ возможных изменений, связанных, например, с изменением логистических схем доставки персонала и грузов, назначенных пунктов для оказания авиационных услуг, использованием новых типов ВС, заменой Исполнителей и т.п.;
* природно-климатических условий полетов на используемых ВС;
* развитие наземной инфраструктуры в районе полетов на используемых ВС;
* эксплуатационного состояния используемых для осуществления авиационного обеспечения Общества аэропортов и ПП, их оснащенности основным и опционным оборудованием;
* состояния диспетчерского обслуживания воздушного движения и метеорологического обеспечения в районах полетов на используемых ВС;
* состояния авиатопливообеспечения воздушных перевозок Общества;
* перспектив изменения государственной политики, законодательной, налоговой, юридической базы и других факторов;
* перспектив развития авиационной промышленности с учетом разработки и производства новой авиационной техники;
* информации об уровне подготовки и квалификации авиационного персонала Исполнителей;
* информации о техническом состоянии авиационной техники Исполнителей и особенностях ее эксплуатации;
* информации о финансово-экономическом состоянии Исполнителей;
* аналитических данных о состоянии БП Исполнителей (анализ СУБП);
* отчетов по результатам аудиторских и контрольных проверок;
* отчетов о расследовании авиационных событий (катастроф, аварий, инцидентов и т.п.);
* добровольных и конфиденциальных сообщений;
* корпоративных процедур, участвующих в организации авиационного обеспечения;
* специальной литературы, статистической информации, аналитических обзоров специализированных компаний и другой внешней информации;
* прочих документов.

При оценке факторов опасности, влияющих на БП, следует рассматривать следующие объекты анализа и обработки данных:

* человек: уровень профессиональной подготовки летного и ИТП на соответствие требованиям ПАО «НК «Роснефть»;
* техника: календарный срок службы предоставляемых ВС, их оснащенность основным и опционным оборудованием, уровень ТО ВС, материально техническая база ТО ВС и т.п.;
* среда: особенности климатических условий региона использования ВС, эксплуатационное состояние ПП и их оснащенность основным и опционным оборудованием, уровень наземного обслуживания в аэропортах оказания авиационных услуг;
* процедуры: практическое оказание авиационных услуг по действующим договорам на состояние (организационно-штатная структура, численность, функционал, профессиональный уровень и подготовка персонала) структурных подразделений Общества, ответственных за авиационное обеспечение, наличие разработанных Исполнителем и согласованных Обществом соответствующих инструкций в части касающейся организации взаимодействия при оказании авиационных услуг, а также по действиям в случае возникновения нештатной ситуации, качество проведения мероприятий, связанных с тренировкой перевозимого персонала Общества при возникновении нештатных ситуаций с использованием ВС;
* организация: организация работ, взаимодействие с участниками процесса, скорость принятия решений, устранения недостатков и т.п.

В [Приложении 15](#Приложение15) приведен пример описания факторов опасности в рамках управления рисками авиационного обеспечения.

* + 1. ***АНАЛИЗ РИСКОВ***

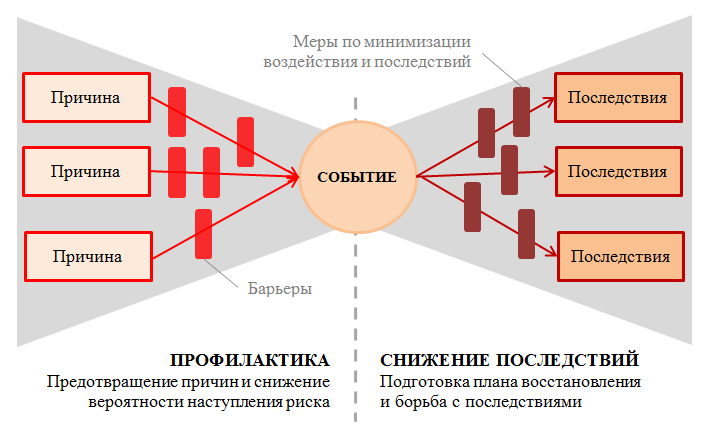
Анализ риска включает в себя анализ и исследование информации о риске. Анализ риска помогает в принятии решений относительно разработки мероприятий по управлению риском, выборе стратегии обработки риска, а также выборе альтернативных вариантов мероприятий по управлению риском, имеющих различные типы и уровни риска.

Анализ рисков проводят с целью определения вероятности возникновения опасности и потенциальных последствий отдельных рисков или группы выявленных рисков.

Анализ рисков предполагает анализ определенных факторов опасности.

Одним из эффективных методов анализа рисков является анализ «галстук-бабочка», схематически описывающей путь развития рискового события от причин его возникновения до возможных последствий.

Суть метода анализа риска «галстук-бабочка» заключается в построении диаграммы, в центре которой находится риск, слева представлены возможные причины/факторы опасности, а справа возможные последствия (рисунок 2).



**Рис. 2 Диаграмма «галстук-бабочка»**

Выявление причин и последствий каждого риска позволяет выстроить проактивное управление риском в области авиационного обеспечения, путём влияния на причины его возникновения и разработки мер по снижению воздействия в случае его реализации.

Оценка рисков проводится после анализа рисков для определения того, какие риски являются более опасными, для каких необходимо провести дополнительные и, возможно, более всесторонние исследования.

В рамках этапа анализа рисков выполняется следующий комплекс работ:

* качественный анализ;
* количественный анализ;
* рейтингование и приоритизация.

Целью качественного анализа рисков является расстановка приоритетов выявленных рисков на основе вероятности и возможности их наступления, воздействия на БП, процесс и организацию авиационного обеспечения. В рамках анализа рисков авиационного обеспечения проведение качественного анализа инвестиционных рисков является обязательным.

На основе результатов качественного анализа, важности и критичности рисков для БП может быть принято решение о проведении количественного анализа рисков.

Качественный и количественный анализ риска предполагают оценку вероятности и воздействия. Оценка вероятности рисков предполагает проведение исследования возможности наступления того или иного риска. При оценке воздействия определяют меру тяжести негативных последствий, которые могут произойти при возникновении конкретного события, ситуации или обстоятельств. Событие может оказать несколько воздействий различной значимости и/или повлиять на несколько целей. Для некоторых событий эта мера может быть выражена в денежных единицах, для других может применяться только субъективная оценка.

Определение воздействия факторов опасности должно основываться, как минимум, на следующих критериях:

* возможность смертельных случаев, телесные повреждения, травм среди работников, пассажиров и других лиц;
* объем ущерба для ВС, имущества Общества и т.п.;
* объем ущерба окружающей среде и т.п.

Оценка воздействия факторов опасности, влияющих на БП должна учитывать все возможные последствия, связанные с небезопасным событием или состоянием, исходя из наихудшей предполагаемой ситуации.

Выявление риска авиационного события позволяет произвести быструю качественную оценку риска, свойственного авиационному событию. При этом выявление риска события основана на двух вопросах:

* если бы событие привело к последствию, относящемуся к авиационному происшествию, каковым было бы наиболее правдоподобное последствие?
* какова была бы эффективность оставшихся барьеров между данным событием и наиболее правдоподобным последствием, относящимся к авиационному происшествию?

Примеры определения вероятности и воздействия для факторов опасности приведены в «Руководстве по управлению безопасностью полетов» (ИКАО Doc. 9859).

После определения вероятности и воздействия риски должны быть приоритезированы. Оценка важности (рейтинга) каждого риска и его приоритета осуществляется с помощью матрицы присвоения рейтинг/определения приоритета или Карты рисков.

В зависимости от расположения риска в матрице ему присваивается рейтинг:

* неприемлем (отображается как зона «красного цвета»). Риски имеют наивысший приоритет для управления и требуют оперативного принятия решений;
* приемлем при проведении мероприятий по управлению рисками (отображается как зона «желтого цвета»). Требуется разработка и реализация мероприятий по управлению рисками;
* приемлем (отображается как зона «зеленого цвета»). Как правило, не требуют разработки проактивных управляющих мер и помещаются в список наблюдения.

Используя Карты рисков, результат необходимо интерпретировать следующим образом:

* риску, соответствующему красной зоне, в Карте рисков присваивается 3 степень опасности, которая определяется как недопустимая степень опасности, требующая срочного принятия реагирующих мер до получения расследования уполномоченным органом в области ГА РФ и параллельного внутреннего служебного расследования, проведения дополнительной оценки риска для определения факторов опасности, спровоцировавших данное авиационное событие;
* риску, соответствующему желтой зоне в Карте рисков, присваивается 2 степень опасности, которая является допустимой, требующая проведения расследования авиационного события, разработки и выполнения корректирующих мероприятий для снижения уровня риска до максимально возможного уровня и продолжения мониторинга в рабочем порядке;
* риску, соответствующему зеленой зоне, присваивается 1 степень опасности, которая является приемлемой. После проведенного расследования авиационного события необходимо использовать информацию для повышения уровня БП.
  + 1. ***ВЫБОР СПОСОБА РЕАГИРОВАНИЯ (ВОЗДЕЙСТВИЯ) НА РИСКИ***

Реагирование (воздействие) на риск включает выбор одного или более вариантов модифицирования рисков и применение этих вариантов. Реагирование на риск является циклическим процессом, состоящим из следующих этапов:

* воздействия на риск;
* обсуждения, являются ли уровни остаточного риска допустимыми;
* если они недопустимы, то создания нового вида воздействия на риск;
* оценивания результативности этого воздействия.

Реагирование на риски должно соответствовать серьезности рисков, быть экономически эффективным в решении проблемы, реалистичным, согласованным со всеми вовлеченными сторонами и иметь назначенное ответственное лицо. Часто требуется выбор оптимального способа реагирования на риски из нескольких возможных вариантов.

В процессе реагирования необходимо разработать конкретные мероприятия по внедрению выбранной стратегии, в том числе, если необходимо, основную и запасную стратегии. На случай, если выбранная стратегия окажется недостаточно результативной или наступит принятый риск, целесообразно подготовить резервный план.

Различают следующие способы (стратегии) реагирования (воздействия) на риск:

* избегание риска - подразумевает прекращение деятельности, ведущей к риску. Может включать изменение планов таким образом, чтобы полностью исключить угрозу;
* минимизация риска – это действия по устранению источника риска и/или уменьшению вероятности возникновения и/или воздействия риска;
* передача риска - предполагает перенос или иное перераспределение риска на стороннюю организацию (например, страхование риска, передача соответствующего вида деятельности сторонней организации, требование гарантий выполнения обязательств и т.п.);
* принятие риска - не предпринимается никаких действий для того, чтобы снизить вероятность или воздействие риска. Данный способ используется, если какой-либо другой вариант реагирования на определенный риска является невозможным, экономически неэффективным или подходящий вариант действий не может быть определен. Вместе с тем, принятие риска предполагает разработку плана действий на случай реализации риска и/или установление резервов на возможные потери.

Указанные способы реагирования на риск не являются взаимоисключающими и могут использоваться в комбинации. Выбор наиболее подходящего варианта реагирования на риск включает уравновешивание затрат и усилий реализации с извлекаемыми выгодами с учетом правовых, регулятивных и других требований, таких как ответственность перед обществом и защита окружающей среды.

После выбора способа реагирования разрабатывается план мероприятий по управлению рисками, целью которого является документирование того, как должны реализовываться выбранные способы реагирования.

В план мероприятий по управлению рисками (форма произвольная) включаются:

* описание мероприятий по управлению рисками - конкретных действий по реализации выбранной стратегии реагирования;
* ответственный за мероприятие;
* срок реализации мероприятия;
* ожидаемые затраты на реализацию мероприятия.
  + 1. ***МОНИТОРИНГ***

Мониторинг является частью управления рисками в области авиационного обеспечения, включают в себя регулярные проверки и контроль (описаны в подразделе 5.1 настоящего Стандарта) и направлен на:

* выявление изменений в процессах авиационного обеспечения Общества, реализации планов, качестве предоставляемых услуг Исполнителей и т.п.;
* выявление новых обстоятельств и внешних факторов, влияющих на авиационное обеспечение Общества;
* определение новых факторов опасности и выявление новых рисков;
* получение разумной уверенности в эффективности и результативности средства управления рисками;
* получения дополнительной информации для улучшения оценки и управления рисками;
* анализа и извлечения уроков из случаев, изменений, тенденций, успехов и неудач.

Результаты мониторинга рисков должны быть соответствующим образом документированы с учетом имевших место авиационных событий с ВС Исполнителей и использованы в качестве входных данных для возможного пересмотра планов авиационного обеспечения Общества.

Мониторинг рисков в области авиационного обеспечения осуществляется ежеквартально. Дополнительно мониторинг может выполняться в ходе осуществления контроля, выполняемого в соответствии с подразделом 5.1. настоящего Стандарта.

Для оценки эффективности авиационного обеспечения Общества могут рассчитываться определенные количественные показатели БП ([Приложение 16](#Приложение16)), например, такие как:

* «коэффициент БП», приведенный к 1 000 часов налета, используемый для анализа наступления авиационных событий или авиационных инцидентов для каждого привлекаемого типа ВС, а также для авиационных событий, связанных с факторами опасности (человек, техника, среда, процедуры и организация);
* «комплексный (интегральный) показатель БП», в настоящее время широко используемый в соответствующих аналитических отчетах для оценки состояния БП эксплуатантов ВС, включающей оценку количества произошедших авиационных событий с учетом доли (веса) влияния их последствий за определенные периоды времени деятельности эксплуатанта ВС.

Для учета влияния на авиационное обеспечение Общества, выявленных замечаний (недостатков) при проведении АТА Исполнителей, также может рассчитываться такой показатель как «коэффициент риска безопасности авиационного обеспечения», в настоящее время используемый в аналитическом отчете о состоянии БП в подрядных авиакомпаниях для оценки состояния БП эксплуатантов ВС, включающий количественную оценку выявленных замечаний (недостатков) при проведении инспекторских проверок с учетом доли (веса) их влияния на БП. При этом в соответствии с приказом Ространснадзора «Об организации и проведении инспекторских проверок гражданских воздушных судов в аэропортах Российской Федерации» от 18.08.2006 № ВС-2фс определяются три категории несоответствий в зависимости от их влияний на БП ВС Исполнителя:

* 1-я категория несоответствий – это незначительные неисправности (несоответствия), которые не оказывают значительного влияния на БП;
* 2-я категория несоответствий – это несоответствия, существенно влияющие на БП;
* 3-я категория несоответствий – это несоответствия, оказывающие наиболее значительное влияние на БП или на безопасную воздушную перевозку персонала и грузов.
  + 1. ***ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ И КОММУНИКАЦИИ***

Обмен информацией со всеми заинтересованными сторонами осуществляется на всех этапах управления рисками в области авиационного обеспечения Общества.

Для обеспечения эффективности принятия управленческих решений вся необходимая информация должна быть определена, получена и передана заинтересованным сторонам.

Для официального обмена информацией о БП, произошедших авиационных происшествиях, реализации рисков в Обществе используется соответствующая инфраструктура и каналы связи.

Оперативное информирование должностных лиц ПАО «НК «Роснефть»/ Общества о ЧС (угрозе), происшествиях производится в соответствии с требованиями Стандарта ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Критерии чрезвычайных ситуаций, происшествий. Регламент предоставления оперативной информации о чрезвычайных ситуациях (угрозе возникновения), происшествиях» № П3-11.04 С-0013 ЮЛ-428, а также Стандарта ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Табель срочных донесений по вопросам гражданской обороны, предупреждению, ликвидации чрезвычайных ситуаций, пожарной и экологической безопасности» № П3-11.04 С-0012 ЮЛ-428.

# 6. ССЫЛКИ

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации от 26.01.1996 № 14-ФЗ.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ.
4. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
5. Федеральный закон от 21.12.1994 № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».
6. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 № 609.
7. О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими, утвержденные постановлением Правительства РФ от 18.11.2014 № 1215.
8. Правила подготовки стропов и грузов заказчиком для транспортировки грузов на внешней подвеске вертолетов, утвержденные МГА СССР от 17.06.1988 № 26.1.7-498.
9. Типовые инструкции по производству полетов в районе аэроузла, аэродрома (вертодрома) и типовые схемы аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома), посадочной площадки, утвержденные приказом Минтранса России от 31.01.2011 № 29.
10. Федеральные авиационные правила «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утвержденные приказом Минтранса России от 25.08.2015 № 262.
11. Федеральные авиационные правила «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утвержденные приказом Минтранса России от 04.03.2011 № 69.
12. Федеральные авиационные правила «Порядок направления владельцем посадочной площадки уведомления о начале, приостановлении или прекращении деятельности на посадочной площадке, используемой при выполнении полетов гражданских воздушных судов, и регистрации в уполномоченном органе в области гражданской авиации», утвержденные приказом Минтранса России о 19.08.2015 № 250.
13. Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей», утвержденные приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82.
14. Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.
15. Федеральные авиационные правила «Требования, предъявляемые к вертодромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утвержденные приказом Минтранса России от 13.03.2017 № 91.
16. Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденные приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147.
17. Профессиональный стандарт «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее», утвержденный приказом Минтруда России от 05.07.2018 № 447н.
18. Приказ Минтранса России от 21.11.2005 № 139 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации».
19. Приказ Ространснадзора от 18.08.2006 № ВС-2фс «Об организации и проведении инспекторских проверок гражданских воздушных судов в аэропортах Российской Федерации».
20. Инструкция о порядке оформления перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных судах при выполнении авиационных работ в народном хозяйстве, утвержденная МГА СССР от 01.12.1986 № 66/И.
21. Положение Компании «Организация авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Обществ Группы» № П2-07 Р-0180 версия 2.00, утвержденное приказом ПАО «НК «Роснефть» от 12.02.2020 № 76, введенное в действие приказом ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» от 25.02.2020 № 256.
22. Положение Компании «О стандартизации договоров» № П3-06 Р-0018 версия 2.00, утвержденное приказом ОАО «НК «Роснефть» от 21.04.2014 № 209, введенное в действие приказом ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» от 24.06.2016 № 171.
23. Паспорт документации типового проектирования Компании «Типовые технические решения. Посадочная площадка для вертолетов типа Ми-8, Ми-26 и вертолетов с меньшей максимальной взлетной массой (без стоянки)» № П1-01.04 ПДТП-0033 версия 1.00, утвержденный распоряжением ПАО «НК «Роснефть» от 15.09.2017 №437, введенный в действие приказом ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» от 06.10.2017 № 556.
24. Стандарт ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Критерии чрезвычайных ситуаций, происшествий. Регламент предоставления оперативной информации о чрезвычайных ситуациях (угрозе возникновения), происшествиях» № П3-11.04 С-0013 ЮЛ-428 версия 2,00, утвержденный и введенный в действие приказом ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» от 06.02.2018 № 90.
25. Стандарт ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Табель срочных донесений по вопросам гражданской обороны, предупреждению, ликвидации чрезвычайных ситуаций, пожарной и экологической безопасности» № П3-11.04 С-0012 ЮЛ-428 версия 2.00, утвержденный и введенный в действие приказом ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» от 08.02.2018 № 100.
26. Положение ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Порядок направления работников в служебные командировки» № П3-01.01 Р-0012 ЮЛ-428 версия 1.00, утвержденное и введенное в действие приказом ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» от 31.03.2017 № 131.
27. Положение ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Организация пропускного и внутриобъектового режимов на объектах Общества» № П3-11.01 Р-0006 ЮЛ-428 версия 2.00, утвержденное и введенное в действие приказом ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» от 28.12.2017 № 821.
28. Положение ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Вахтовый метод организации работ» № П2-03 Р-0072 ЮЛ-428 версия 2.00, утвержденное и введенное в действие приказом ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» от 21.03.2019 № 347.
29. Инструкция ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Санитарно-авиационная эвакуация на производственных объектах» № П2-09 И-0001 ЮЛ-428 версия 1.00, утвержденная и введенная в действие приказом ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» от 05.04.2018 № 266.

# 

# 7. БИБЛИОГРАФИЯ

1. ИКАО, Международные стандарты и рекомендуемая практика. Приложение 14 к Конвенции о Международной гражданской авиации, Аэродромы. Том 1, Проектирование и эксплуатация аэродромов.
2. ИКАО, Международные стандарты и рекомендуемая практика. Приложение 14 к Конвенции о Международной гражданской авиации, Аэродромы. Том 2, Вертодромы.
3. ИКАО, Doc. 9859 Руководство по управлению безопасностью полетов.
4. ИКАО, Doc. 9261-AN/903 Руководство по вертодромам.
5. Пособие по проектированию вертолетных станций, вертодромов и ПП для вертолетов ГА (в развитие СНиП 2.05.08-85). Часть VII. Вертолетные станции, вертодромы и ПП для вертолетов. МГА. ГПИиНИИ Аэропроект.
6. Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc. 9284-AN/905), редакция 2015-2016гг.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

Таблица 9

Перечень Приложений к Стандарту

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **НОМЕР ПРИЛОЖЕНИЯ** | **НАИМЕНОВАНИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ** | **ПРИМЕЧАНИЕ** |
| **1** | **2** | **3** |
| 1 | Перечень основных опасных веществ и предметов, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на борту воздушного судна пассажирами в зарегистрированном багаже и вещах, находящихся при пассажирах | Включено в настоящий файл |
| 2 | Заявка на перевозку работников Общества | Включено в настоящий файл |
| 3 | Заявка на перевозку груза Общества | Включено в настоящий файл |
| 4 | Заявка на перевозку работников сервисной организации | Включено в настоящий файл |
| 5 | Заявка на перевозку груза сервисной организации | Включено в настоящий файл |
| 6 | Форма служебной записки об отнесении затрат | Включено в настоящий файл |
| 7 | Форма суточного плана полетов | Включено в настоящий файл |
| 8 | Форма служебной записки о возврате, обмене билетов на регулярные рейсы | Включено в настоящий файл |
| 9 | Заявка на перевозку работников общества, регулярный рейс вахтовый сотрудник | Включено в настоящий файл |
| 10 | Форма журнала учета технического и эксплуатационного состояния посадочных площадок | Включено в настоящий файл |
| 11 | Форма карты осмотра посадочной площадки | Включено в настоящий файл |
| 12 | Форма карты осмотра воздушного судна на стоянке и в полете | Включено в настоящий файл |
| 13 | Форма журнала учета нарушений (несоответствий) | Включено в настоящий файл |
| 14 | Анкета пассажира | Включено в настоящий файл |
| 15 | Описание факторов опасности в рамках управления рисками авиационного обеспечения | Включено в настоящий файл |
| 16 | Количественные показатели безопасности полетов | Включено в настоящий файл |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ И ПРЕДМЕТОВ, ЗАПРЕЩЕННЫХ (РАЗРЕШЕННЫХ С СОБЛЮДЕНИЕМ ТРЕБУЕМЫХ УСЛОВИЙ) К ПЕРЕВОЗКЕ НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА ПАССАЖИРАМИ В ЗАРЕГИСТРИРОВАННОМ БАГАЖЕ И ВЕЩАХ, НАХОДЯЩИХСЯ ПРИ ПАССАЖИРАХ

Запрещено перевозить на борту воздушного судна членами экипажа и пассажирами в зарегистрированном багаже и в вещах, находящихся при пассажирах, следующие опасные вещества и предметы:

* + 1. взрывчатые вещества, средства взрывания и предметы, ими начиненные:
* пороха всякие, в любой упаковке и в любом количестве;
* патроны боевые (в том числе малокалиберные);
* патроны к газовому оружию;
* капсюли (пистоны) охотничьи;
* пиротехнические средства: сигнальные и осветительные ракеты, патроны сигнальные, посадочные шашки, дымовые патроны (шашки), спички подрывника, бенгальские огни, петарды железнодорожные;
* тротил, динамит, тол, аммонал и другие взрывчатые вещества;
* капсюли-детонаторы, электродетонаторы, электровоспламенители, детонирующий и огнепроводный шнур и т.д.;
  + 1. сжатые и сжиженные газы:
* газы для бытового пользования (бутан-пропан) и другие газы;
* газовые баллончики с наполнением нервно-паралитического и слезоточивого воздействия и т.д.;
  + 1. легковоспламеняющиеся жидкости:
* ацетон;
* бензин;
* пробы легковоспламеняющихся нефтепродуктов;
* метанол;
* метилацетат (метиловый эфир);
* сероуглерод;
* эфиры;
* этилцеллозола;
  + 1. воспламеняющиеся твердые вещества:
* вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию;
* вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой:
* калий, натрий, кальций металлический и их сплавы, кальций фосфористый и т.д.;
* фосфор белый, желтый и красный и все другие вещества, относящиеся к категории воспламеняющихся твердых веществ;

5) окисляющие вещества и органические перекиси:

* нитроцеллюлоза коллоидная, в гранулах или хлопьях, сухая или влажная, содержащая менее 25% воды или растворителя;
* нитроцеллюлоза коллоидная, в кусках, влажная, содержащая менее 25% спирта;
* нитроцеллюлоза сухая или влажная, содержащая менее 30% растворителя или 20% воды и т.д.;

6) токсичные вещества;

7) радиоактивные материалы;

8) едкие и коррозирующие вещества:

* сильные неорганические кислоты: соляная, серная, азотная и другие;
* фтористо-водородная (плавиковая) кислота и другие сильные кислоты и коррозирующие вещества;

9) ядовитые и отравляющие вещества:

* любые ядовитые сильнодействующие и отравляющие вещества в жидком или твердом состоянии, упакованные в любую тару;
* бруцин;
* никотин;
* стрихнин;
* тетрагидрофурфуриловый спирт;
* антифриз;
* тормозная жидкость;
* этиленгликоль;
* ртуть;
* все соли синильной кислоты и цианистые препараты;
* циклон, цианплав, мышьяковистый ангидрид и т.д.;
* другие опасные вещества, предметы и грузы, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения на пассажиров, экипаж воздушного судна, а также создающие угрозу полета воздушного судна;

10) оружие: пистолеты, револьверы, винтовки, карабины и другое огнестрельное, газовое, пневматическое оружие, электрошоковые устройства, кортики, стилеты, десантные штык-ножи, за исключением случаев и в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

11) алкогольные напитки в соответствии со Положением ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» «Организация пропускного и внутриобъектового режимов на объектах Общества» № П3-11.01 Р-0006 ЮЛ-428.

Разрешено перевозить на борту воздушного судна пассажирами с соблюдением требуемых условий следующие предметы и вещества:

1) в зарегистрированном багаже в грузовых, багажных отсеках воздушного судна с изолированным доступом пассажиров к багажу во время полета - аэрозоли, предназначенные для использования в спортивных или бытовых целях, выпускные клапаны баллончиков которых защищены колпачками от самопроизвольного выпуска содержимого в емкостях вместимостью не более 0,5 кг или 500 мл - не более 2 кг или 2 л на одного пассажира;

2) в вещах, находящихся при пассажирах:

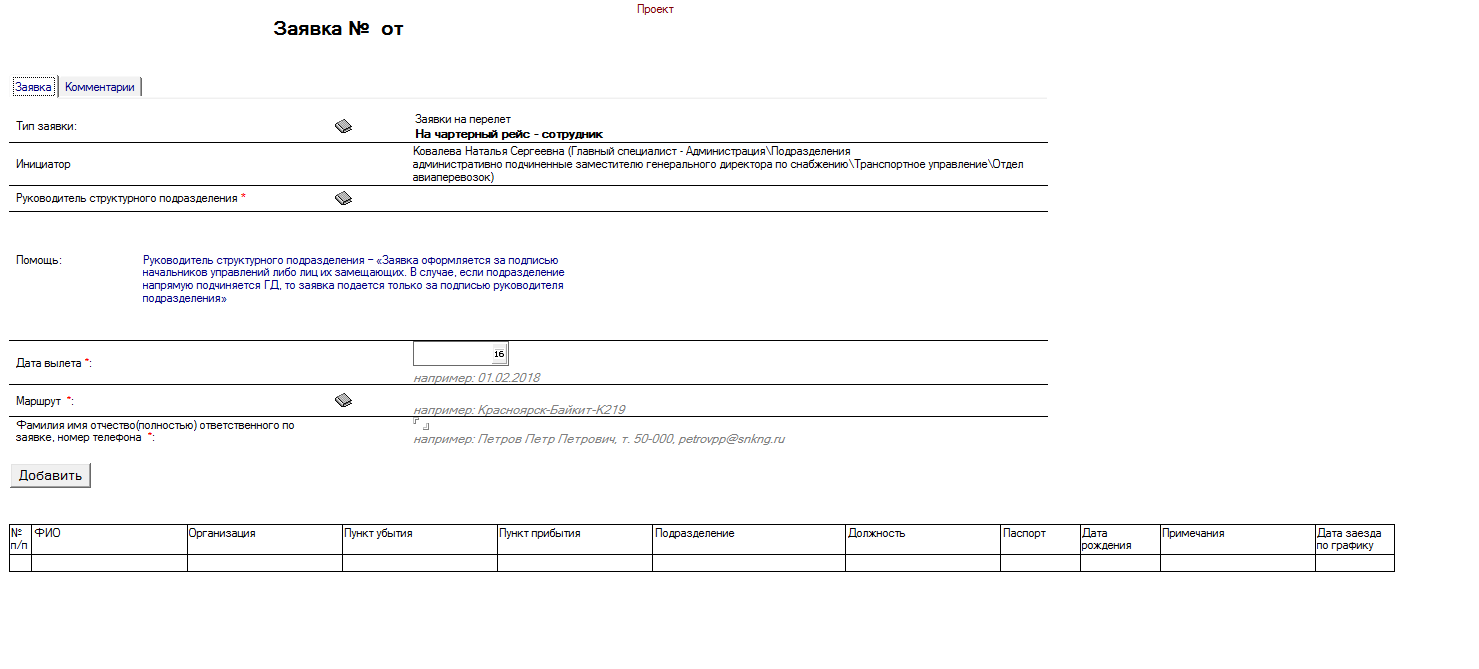
* термометр медицинский - один на пассажира;
* тонометр ртутный в стандартном футляре - один на пассажира;
* барометр или манометр ртутный упакованный в герметичный контейнер и опечатанный пломбой отправителя;
* одноразовые зажигалки - одна на пассажира;
* сухой лед для охлаждения скоропортящихся продуктов - не более 2 кг на пассажира;
* 3% перекись водорода - не более 100 мл на пассажира;
* жидкости, гели и аэрозоли, относящиеся к неопасным;
* в емкостях вместимостью не более 100 мл (или эквивалентной емкостью в других единицах измерения объема), упакованные в надежно закрывающийся прозрачный пластиковый пакет объемом не более 1 л - один пакет на пассажира.

Жидкости в контейнерах емкостью более 100 мл к перевозке не принимаются даже в том случае, если емкость заполнена лишь частично.

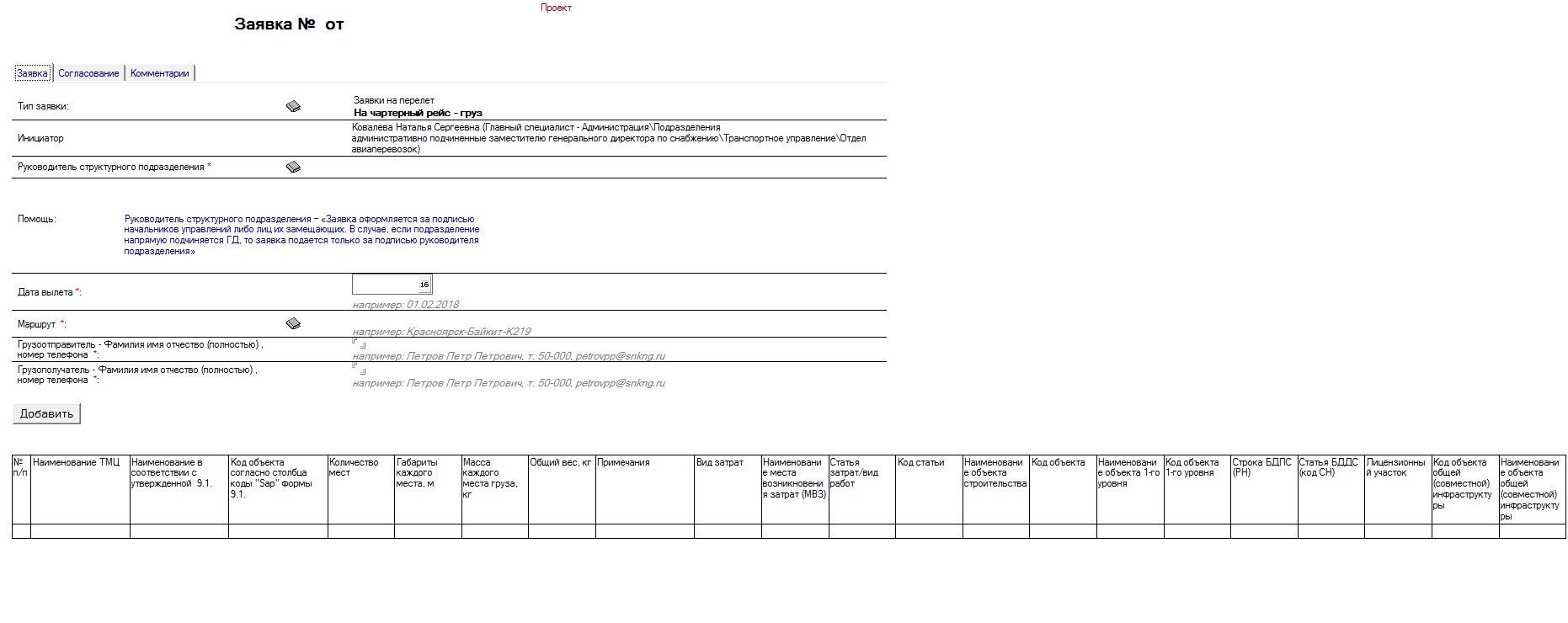
Исключение по перевозке имеют лекарства, специальные диетические потребности, в количестве, необходимом на время полета.

## 

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ЗАЯВКА НА ПЕРЕВОЗКУ РАБОТНИКОВ ОБЩЕСТВА



## ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ЗАЯВКА НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА ОБЩЕСТВА



## ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ЗАЯВКА НА ПЕРЕВОЗКУ РАБОТНИКОВ СЕРВИСНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  | **Заместителю генерального**  **директора по снабжению ООО "Славнефть-Красноярскнефтегаз"  Фамилия И.О.** | | |
|  |  |  | Фирменный Логотип | |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | Полные реквизиты организации | |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Уважаемый Имя Отчество!** | | | | | | | | | |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Прошу Вас включить в списки пассажиров на основании Агентского договора (№..), для выполнения работ (……………) по основному | | | | | | | | | |
| договору №…. дд месяц гг. по маршруту « - » сотрудников название организации: | | | | | | | | | |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **№ п/п** | **Ф.И.О.** | **Организация** | **Маршрут доставки** | | **Подразделение** | **Должность** | **Паспорт** | **Дата рождения** | **Примечание** |
| **Пункт убытия** | **Пункт прибытия** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** |
| **«маршрут» дд.мм.гг** | | | | | | | | | |
| 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **Наличие пропусков установленного образца для проезда на объекты Общества у специалистов, вылетающих с аэропортов "Черемшанка", "Емельяново" и "Богучаны", в рамках данного письма гарантирую. В случае отсутствия пропусков у специалистов нашей организации либо явки в ненадлежащем моральном облике (состояние алкогольного, наркотического опьянения), и, как следствие, отказ ООО "Славнефть-Красноярскнефтегаз" перевезти работника на Куюмбинское/Терско-Камовское месторождение, а также в случае неявки работника на вылет по любым причинам, обязуюсь оплатить все расходы отсутствующего на борту.** | | | | | | | | |
|  |
|  |
|  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **Директор (название организации)** | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | подпись |  | расшифровка подписи | |  |  |
|  | *Исп. ФИО*  *тел. ХХХХХХХХХХХ* |  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Примечаниие (порядок заполнения граф):*** | |  |
| ***1- номер по порядку*** |  |  |
| ***2 - Ф.И.О. сотрудника (полностью)*** |  |  |
| ***3 - наименование организации без указания формы собственности, например: Славнефть*** | | | |
| ***4, 5 - наименование города, пункта вылета/назначения, например: Красноярск, Байкит, К-219; также должен соответствовать маршруту указанному в объединенной ячейке - зеленая заливка*** | | | | | |
| ***6- наименование должности без указания структурного подразделения, например: ведущий специалист***  ***7 - наименование структурного подразделения, например: управление делами*** | | | | |
| ***8 - указываются только серия и номер паспорта, например: 4444 444444*** | | |
| ***9 - указывается дата рождения в формате дата, например: 01.01.1981*** | | |
| ***10 - дополнительные условия*** |  |  |
| ***\*\*\* - столбцы и графы не объединять, не удалять, не добавлять*** | | |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 5. ЗАЯВКА НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА СЕРВИСНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | | | | | | | | | | |
|  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
|  | |  | |  | | Фирменный Логотип | | **Заместителю генерального**  **директора по снабжению ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз»  И.О. Фамилия** | | | | | |
|  | |  | |  | | Полные реквизиты организации | |  | |  | |  | |
|  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
| **Уважаемый Имя Отчество!** | | | | | | | | | | | | | |
|  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
|  | | Прошу Вас организовать перевозку груза на основании Агентского договора (№..), для выполнения | | | | | | | | | | | |
|  | | работ (……………) по основному договору (№….): | | | | | | | | | | | |
|  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
| **№ п/п** | | **Наименование ТМЦ** | | **Количество мест** | | **Габариты каждого места, м** | | **Масса каждого места груза, кг** | | **Общий вес, кг** | | **Примечание** | |
| **1** | | **2** | | **3** | | **4** | | **5** | | **6** | | **7** | |
| **«маршрут» дд.мм.гг** | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
| 2 | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
| 3 | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
| … | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
| ***Итого груза, кг.:*** | | | | | | | | | |  | |  | |
|  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
|  | | Грузоотправитель: ФИО, контактный телефон | | | | | | | |  | |  | |
|  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
|  | | Грузополучатель: ФИО, контактный телефон | | | | | | | |  | |  | |
|  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
|  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
|  | | Оплату гарантирую. | | | |  | |  | |  | |  | |
|  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
|  | | **Директор (название организации)** | | | |  | |  | |  | |  | |
|  | |  | |  | |  | | подпись | |  | | расшифровка подписи | |
|  | | *Исп. ФИО* | |  | |  | |  | |  | |  | |
|  | | *тел. ХХХХХХХХХХХ* | |  | |  | |  | |  | |  | |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ФОРМА СЛУЖЕБНОЙ ЗАПИСКИ ОБ ОТНЕСЕНИИ ЗАТРАТ

|  |  |
| --- | --- |
| СП Общества | Генеральному директору |
| И.О. Фамилия |
|  |

**СЛУЖЕБНАЯ ЗАПИСКА**

от\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

на № \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Об отнесении затрат

Уважаемый Имя Отчество!

С целью *…. (подробно указывается причина невозможности принятия затрат на услуги доставки воздушным транспортом, приоритетность выполнения работ или иная инициатива Общества)* прошу согласовать доставку *персонала/груза* *наименование организации* *с указанием ФИО пассажиров/характера и веса груза* по маршруту *«…..» дата*.

Затраты отнести на *наименование места возникновения затрат*:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид Затрат | Наименование места возникновения затрат/Контрагент | Статья затрат / вид работ | Код места возникновения затрат/Договор | Код Статьи | Строка бюджета |
|  |  |  |  |  |  |

Приложения:

Должность ЗГД/ЛПП ФИО

Фамилия И.О.,

вн. тел. 57ххх

## ПРИЛОЖЕНИЕ 7. ФОРМА СУТОЧНОГО ПЛАНА ПОЛЕТОВ

**СУТОЧНЫЙ ПЛАН ПОЛЕТОВ НА «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ ГОДА**

УТВЕРЖДАЮ:

Начальник ОА ТУ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(подпись) (ФИО)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Дата** | **База** | **Авиакомпания** | **Тип ВС** | **№ Рейса** | **№ ВС** | **ФИО командира воздушного судна** | **Маршрут** | **Планируемое время вылета/прилета** | **Фактическое время вылета/прилета** | **Причина отклонения от плана** | **Иные проблемные вопросы, возникшие при планировании или выполнении рейса** | **Рейс выполнялся в интересах** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

ОЗНАКОМЛЕН: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(должность представителя подрядной авиакомпани) (подпись) (ФИО)

## ПРИЛОЖЕНИЕ 8. ФОРМА СЛУЖЕБНОЙ ЗАПИСКИ О ВОЗВРАТЕ, ОБМЕНЕ БИЛЕТОВ НА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

Пример оформления

Начальнику

Транспортного управления

И.О. Фамилия

Служебная записка

от\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

на № \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*О сдаче билетов*

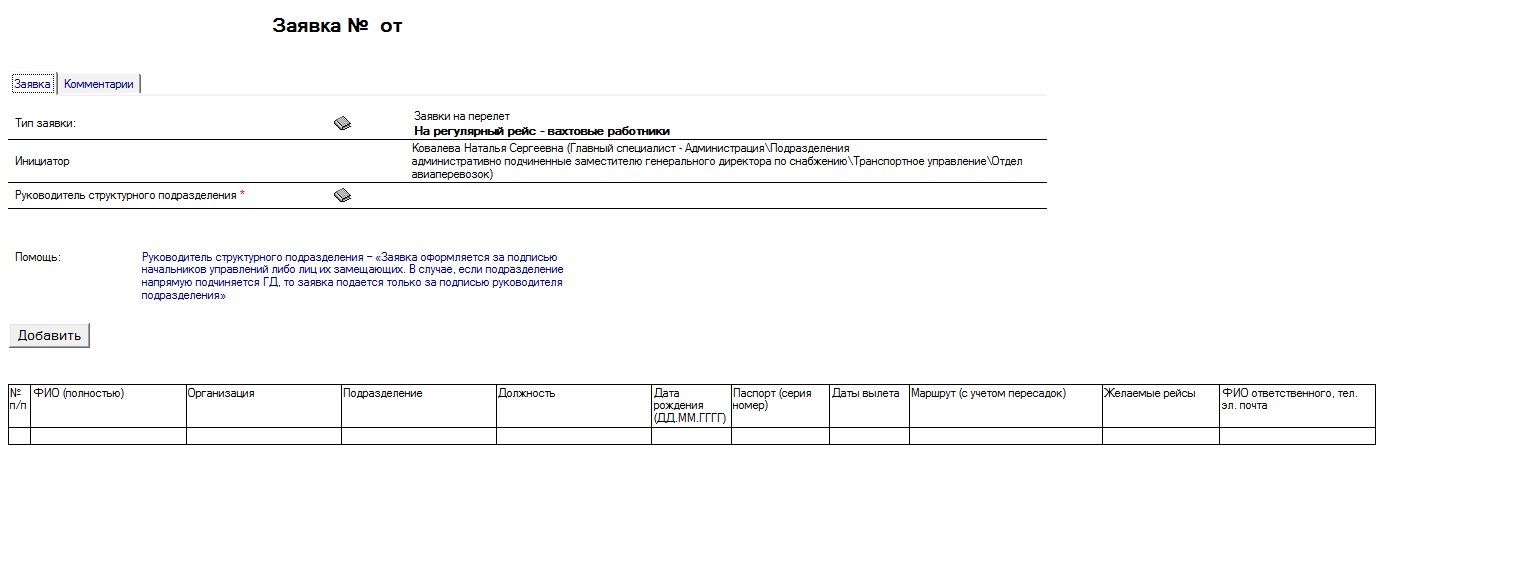
В связи с отменой командировки, переносом сроков командировки, изменением графика работы (указать причину, опоздание по личной причине на рейс и т.д), прошу произвести возврат билета (ов), оформленного (ых) на ФИО работника ,по маршруту Красноярск-Москва, дата вылета 28.02.20.

*Должность руководителя*

*(не ниже Начальника управления) подпись ФИО*

|  |
| --- |
| *Исп. ФИО* |
| *тел. ХХХХХХХХХХХ* |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 9. ЗАЯВКА НА ПЕРЕВОЗКУ РАБОТНИКОВ ОБЩЕСТВА, РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС ВАХТОВЫЙ СОТРУДНИК



## ПРИЛОЖЕНИЕ 10. ФОРМА ЖУРНАЛА УЧЕТА ТЕХНИЧЕСКОГО И ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ ПОСАДОЧНЫХ ПЛОЩАДОК

|  |  |
| --- | --- |
| **СОГЛАСОВАНО:**  **Начальник отдела авиаперевозок**  **транспортного управления**  **ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз»**  **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **«\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_г.** | **УТВЕРЖДАЮ:**  **Начальник**  **транспортного управления**  **ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз»**  **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **«\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_г.** |
|  |  |

**Журнал учета**

**технического и эксплуатационного состояния**

**посадочных площадок**

Начат «\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_г.

Окончен «\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_г.

Место хранения журнала \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Инструкция по оформлению журнала**

1. "Журнал учета технического и эксплуатационного состояния посадочных площадок" представляет прошнурованную и скрепленную печатью отдела авиаперевозок транспортного управления ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» книгу.
2. Командир воздушного судна (далее – КВС) фиксирует под роспись в журнале замечания к посадочным площадкам (далее – ПП), указав:
   * дату и время осмотра посадочной площадки (формат - дд.мм.гг., чч:мм (UTC));
   * название посадочной площадки;
   * географические координаты ПП (в системе WGS84, формат -ХХоХХ’ХХ’’ СШ, ХХХоХХ’ХХ’’ ВД );
   * замечание к состоянию ПП;
   * заключение о пригодности ПП для полетов.
3. Специалист отдела авиаперевозок транспортного управления ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» (далее – ОА ТУ) фиксирует под роспись в журнале:

* отчет о реализованных мероприятиях, направленных на устранении замечаний, с указанием даты их устранения.

1. Запись в журнал вносится только при наличии замечаний со стороны КВС к эксплуатационному и техническому состоянию ПП. Отсутствие записи расценивается как отсутствие замечаний к ее состоянию.
2. В журнале указываются замечания исключительно относительно посадочных площадок, используемых для производства полетов в интересах ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».
3. Журнал проверяется, и замечания к состоянию посадочных площадок анализируются ответственным за ведение журнала работником ОА ТУ ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» ежедневно.
4. Ответственный за ведение журнала работник ОА ТУ, на основании указанных со стороны КВС замечаний к состоянию ПП, организовывает комплекс мероприятий по устранению замечаний и контролирует его своевременное выполнение.
5. В случае если не представляется возможным устранить замечания в кратчайшие сроки и в рабочем порядке, работнику ОА ТУ, ответственному за ведение журнала, необходимо оперативно довести информацию о наличии и характере замечаний, а также о причинах препятствующих их устранению до Начальника ОА ТУ, либо в случае его отсутствия до лица его замещающего или вышестоящего руководителя ТУ, с целью совместной разработки плана мероприятий по устранению выявленных замечаний.
6. Формулировки замечаний, характеристик, оценок и заключений, а также отчетов о мероприятиях по устранению замечаний должны быть лаконичными и четкими, а подписи должны расшифровываться.
7. Журнал учета технического и эксплуатационного состояния посадочных площадок утверждается Начальником транспортного управления ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз».
8. Журнал должен храниться в кабинете на рабочем месте ответственного за ведение журнала работника ОА ТУ, назначенного распорядительным документом ООО «Славнефть-Красноярскнефтегаз». Полностью заполненный журнал необходимо хранить в течении срока – не менее трех лет.
9. Пример заполнения журнала:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата и время осмотра | Название посадочной площадки | Координаты ПП (WGS84) | Замечание к состоянию ПП | Заключение КВС о пригодности ПП для полетов | Подпись КВС с указанием даты и времени | Отчет о мероприятиях по устранению замечаний | Подпись специалиста ОА ТУ |
| 06.11.19  08:00 | К-219 | 60°52’59” СШ  97°29’35” ВД | 1. Конус указателя направления ветра выцвел, многочисленные разрывы ткани; 2. Наличие песка на рабочей площади площадки | Не пригодна для полетов | ООО «АэроГео»  Иванов И.И.  *подпись*  06.11.2019 08:00 | 06.11.19 – конус указателя направления ветра заменен; площадка очищена от песка | Петров П.П.  *подпись* |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Дата и время осмотра | Наименование посадочной площадки | | Координаты ПП (WGS84) | | Замечание к состоянию ПП | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | | 5 | |
| 1 |  |  | |  | |  | |
| 2 |  |  | |  | |  | |
| 3 |  |  | |  | |  | |
| Заключение КВС о пригодности ПП для полетов | | | Подпись КВС с указанием даты и времени | | Отчет о мероприятиях по устранению замечаний | | Подпись  специалиста ОА ТУ |
| 6 | | | 7 | | 8 | | 9 |
|  | | |  | |  | |  |
|  | | |  | |  | |  |
|  | | |  | |  | |  |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 11. ФОРМА КАРТЫ ОСМОТРА ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование ПП (аэронавигационный паспорт) | | | | |  |  | | | |
| Владелец ПП | | | | |  |  | | | |
| Дата проверки: | « |  | » |  | | |  |  |

| **№**  **п/п** | **Элементы ПП** | **Нормативные требования  (Ми-8/Ми-26)** | **Фактическое состояние**  **(Ми-8/Ми-26)** | **Отметка о соответствии**  **(Ми-8/Ми-26)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Соответствие размеров | | | |
| 1.2. | Зона конечного этапа захода на посадку и взлета (FATO) |  |  |  |
| 1.3 | Зона приземления и отрыва (TLOF) |  |  |  |
| 1.4. | Зона безопасности |  |  |  |
| 2 | Наличие и состояние маркировки | | | |
| 2.1. | FATO |  |  |  |
| 2.2. | TLOF |  |  |  |
| 2.3. | Опознавательная маркировка - буква "Н" |  |  |  |
| 2.4. | Маркировка точки приземления |  |  |  |
| 2.5. | Наличие и состояние светосигнального оборудования. |  |  |  |
| 2.6. | Наличие и состояние ветроуказателя. |  |  |  |
| 2.7 | Отсутствие в зоне безопасности посторонних предметов. |  |  |  |
| 2.8. | Наличие ограничительных конусов и флажков указателей за конусом. |  |  |  |
| 3. | Посадочные площадки, имеющие топливозаправочные комплексы или с которых осуществляется заправка вертолета: | | | |
| 3.1. | Наличие пожарных щитов с набором первичных средств пожаротушения: |  |  |  |
| 3.2. | Огнетушитель |  |  |  |
| 3.3. | Ящики с песком |  |  |  |
| 3.4. | Лопата |  |  |  |
| 3.5. | Лом |  |  |  |
| 3.6. | Багор |  |  |  |
| 3.7. | Топор |  |  |  |
| 3.7. | Полотно войлочное или асбестовое размером 2х1,5м |  |  |  |
| 3.8. | Наличие стационарных заземляющих устройств для ВС и топливозаправщика |  |  |  |
| 4 | Аншлаги | | | |
| 4.1 | Наличие предупреждающих аншлагов |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Выявленные недостатки:*** |  |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | | | |
|  | | | | | | |
| ***Заключение:*** |  | | | | | |
| ***Проверку выполнили:*** | |  | | | | |
|  | | |  |  |  |  |
| *(должность)* | | |  | *(подпись)* |  | *(ФИО)* |
|  | | |  |  |  |  |
| *(должность)* | | |  | *(подпись)* |  | *(ФИО)* |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 12. ФОРМА КАРТЫ ОСМОТРА ВОЗДУШНОГО СУДНА НА СТОЯНКЕ И В ПОЛЕТЕ

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Авиапредприятие: | | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | |
| Заказчик авиационных услуг: | | | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | |
| Номер, дата и наименование договора: | | | | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | |
| Тип и регистрационный номер ВС: | | | | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | |
| Дата осмотра: | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | Место проведения осмотра: | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Дата полета: | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | Рейс и маршрут полета: | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |

| **№ п/п** | **Мероприятие** | **Критерии оценки** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Допуск** | **Недопуск** | **Комментарии** |
| **1.** | **ОБЕСПЕЧЕНИЕ СТОЯНКИ** |  |  |  |
| 1.1 | Наличие разметки на месте стоянки ВС |  |  |  |
| 1.2. | Установка ВС по разметке |  |  |  |
| 1.3. | Установка упорных колодок (швартовка ВС) |  |  |  |
| 1.4. | Наличие стационарных устройств для заземления ВС |  |  |  |
| 1.5. | Наличие противопожарных средств |  |  |  |
| **2.** | **ВНЕШНЕЕ СОСТОЯНИЕ ВС** |  |  |  |
| 2.1. | Состояние и повреждения (отсутствуют «+», присутствуют «-»): |  |  |  |
|  | - дверей, люков и трапов; |  |  |  |
|  | - шасси; |  |  |  |
|  | - фюзеляжа; |  |  |  |
|  | - остекления кабины, иллюминаторов; |  |  |  |
|  | - состояние пилонов, капотов, силовых установок. |  |  |  |
| 2.2. | Наличие и исправность наружного светооборудования (аэронавигационное оборудование, огни, маяки) |  |  |  |
|  | - видимые следы ремонта, не устраненные повреждения (отсутствуют «+», присутствуют «-») |  |  |  |
| 2.3. | Течи (следы подтекания) топлива, масла, жидкостей (отсутствуют «+», присутствуют «-») |  |  |  |
| **3.** | **НАЛИЧИЕ ДОКУМЕНТАЦИИ, КОТОРАЯ ДОЛЖНА БЫТЬ НА БОРТУ ВС** |  |  |  |
| 3.1. | Сертификат эксплуатанта и эксплуатационные спецификации (копии) |  |  |  |
| 3.2. | Свидетельство о государственной регистрации |  |  |  |
| 3.3. | Сертификат летной годности |  |  |  |
| 3.4. | РПП (в части, относящиеся к порядку подготовки и выполнения полетов) эксплуатанта |  |  |  |
| 3.5. | Разрешение на бортовые радиостанции |  |  |  |
| 3.6. | Перечень минимально необходимого исправного оборудования (MEL) |  |  |  |
| 3.7. | Инструкция экипажу по действиям в особых случаях полета, разработанная эксплуатантом |  |  |  |
| 3.8. | Копии лицензий эксплуатанта на воздушные перевозки пассажиров и (или) грузов |  |  |  |
| 3.9. | Страховые полисы (копии, заверенные эксплуатантом) членов экипажа ВС и ответственности владельца ВС перед третьими лицами |  |  |  |
| 3.10. | Санитарный журнал (актуализированные записи) |  |  |  |
| 3.11 | Бортовой журнал |  |  |  |
| 3.12. | Свидетельство (запись в бортовом журнале) о ТО ВС и годности его к эксплуатации |  |  |  |
| 3.13 | Справка о наработке ВС и агрегатов |  |  |  |
| 3.14 | Форма донесения об авиационном происшествии, инциденте, опасном сближении |  |  |  |
| 3.15 | Контрольный перечень осмотра ВС, которым следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке ВС на предмет выявления спрятанного оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется подозрение относительно того, что ВС может подвергнуться акту незаконного вмешательства в деятельность в области авиации. К контрольному перечню прилагается инструкция 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 ВС. |  |  |  |
| **4.** | **ПРОВЕРКА ДОКУМЕНТАЦИИ ЭКИПАЖА ПЕРЕД ПОЛЕТОМ** |  |  |  |
| 4.1. | Задание на полет, рабочий план полетов |  |  |  |
| 4.2. | Соответствие состава летного и кабинного экипажа РЛЭ |  |  |  |
| 4.3. | Свидетельства специалистов членов летного и кабинного экипажа |  |  |  |
| 4.5. | Наличие медицинского заключения (справка ВЛЭК) |  |  |  |
| 4.6. | Наличие у экипажа аэронавигационной (актуализированные сборники, аэронавигационные карты на бумажных или электронных носителях) и метеорологической информации |  |  |  |
| 4.7. | Соответствие метеоминимума экипажа прогнозируемым метеорологическим условиям |  |  |  |
| 4.8. | Список лиц (пассажиров), находящихся на борту ВС |  |  |  |
| 4.9. | Сводная загрузочная ведомость |  |  |  |
| 5**.** | **ПРОВЕРКА САЛОНА ВС И ПИЛОТСКОЙ КАБИНЫ** |  |  |  |
| 5.1. | Аварийные выходы (наличие обозначений, световых табло, свободный доступ) |  |  |  |
| 5.2. | Аварийное освещение и световые дорожки (наличие, исправность) |  |  |  |
| 5.3. | Переносное противопожарное оборудование (огнетушители, дымозащитные маски и капюшоны, огнеупорные перчатки, топор) |  |  |  |
| 5.4. | Стационарное противопожарное оборудование (огнетушители в туалетных комнатах, детекторы дыма) (для самолетов). |  |  |  |
| 5.5. | Состояние пассажирских салонов, пилотской кабины, багажных помещений, туалетных комнат |  |  |  |
| 5.6. | Стационарное кислородное оборудование (кислородные маски пилотской кабины в комплекте с дымозащитными очками (QDM) |  |  |  |
| 5.7. | Переносное кислородное оборудование (кислородные баллоны в комплекте с масками) (для самолетов). |  |  |  |
| 5.8. | Переносные фонари (для самолетов). |  |  |  |
| 5.9. | Мегафоны (для самолетов). |  |  |  |
| 5.10. | Радиомаяки, радиобуи (для самолетов). |  |  |  |
| 5.11. | Самолетное громкоговорящее устройство, внутреннее переговорное устройство, телефонная трубка для связи с экипажем (для самолетов). |  |  |  |
| 5.12. | Целостность стекол иллюминаторов |  |  |  |
| 5.13. | Состояние пассажирских кресел и привязных ремней (наличие, отсутствие повреждений) |  |  |  |
| 5.14. | Табло «Не курить», «Пристегнуть ремни» (наличие, исправность) |  |  |  |
| 5.15. | Наличие комплектов средств оказания первой медицинской помощи |  |  |  |
| 5.16. | Наличие средств защиты органов слуха для всех пассажиров |  |  |  |
| 5.17. | Наличие инструкций по безопасности для всех пассажиров (соответствие типу ВС) |  |  |  |
| 5.18. | Наличие швартовочного оборудования для багажа и грузов ВС |  |  |  |
| **6.** | **ПРОЦЕДУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРОВ В ПОЛЕТЕ (при выполнении аудита Авиапредприятия в полете)** |  |  |  |
| 6.1. | Соответствие фактического времени вылета воздушного судна плановому времени, указанному в заявке на полет  Фактическое время вылета (UTC): \_\_:\_\_  Плановое время вылета (UTC): \_\_:\_\_ |  |  |  |
| 6.2. | Авиационные услуги оказывались с использованием воздушного судна, удовлетворяющем квалификационным требованиям Заказчика и указанном в перечне воздушных судов в Приложении № \_\_\_\_ Договора |  |  |  |
|  | Авиационные услуги оказывались с привлечением летного персонала, удовлетворяющем квалификационным требованиям Заказчика и указанном в перечне летного персонала в Приложении № \_\_\_\_ Договора |  |  |  |
| 6.3. | Безопасность провоза на ВС багажа и груза (размещение, крепление специальными швартовочными сетками, превышение веса и габаритов) |  |  |  |
| 6.4. | Проведение предполетного инструктажа для пассажиров со стороны членов экипажа в следующем объеме: |  |  |  |
|  | *Для рейсов с использованием вертолетов:*  - общее устройство ВС и опасные зоны НВ и рулевого винта; |  |  |  |
|  | - необходимость безусловного выполнения правил и порядка осуществления процедуры посадки/высадки пассажиров, погрузки/разгрузки ВС; |  |  |  |
|  | - правила использования ремней безопасности и средств защиты слуха (шумопоглащающих наушников); |  |  |  |
|  | - нахождение и порядок использования дверей, аварийных выходов, аварийного и спасательного оборудования, такого как огнетушители, аптечки, средства спасения и аварийное радиооборудование (аварийных радиомаяков и радиобуев); |  |  |  |
|  | - правила принятия правильного положения при аварийной посадке; |  |  |  |
|  | - местонахождение инструкции по безопасности на борту ВС и ознакомление с ее содержанием пассажиров; |  |  |  |
|  | - правила укладки предметов ручной клади и багажа; |  |  |  |
|  | - правила использования персональных электронных приборов и наставления по их применению; |  |  |  |
|  | - информирование пассажиров, сидящих около аварийных выходов о правилах использования аварийного выхода. |  |  |  |
|  | *Для рейсов с использованием самолетов:*  - необходимость безусловного выполнения правил и порядка осуществления процедуры посадки/высадки пассажиров, погрузки/разгрузки ВС; |  |  |  |
|  | - правила использования ремней безопасности; |  |  |  |
|  | - нахождение и порядок использования дверей, аварийных выходов, аварийного и спасательного оборудования, спасательных жилетов; |  |  |  |
|  | - правила принятия правильного положения при аварийной посадке; |  |  |  |
|  | - местонахождение инструкции по безопасности полетов на борту ВС и ознакомление с ее содержанием пассажиров; |  |  |  |
|  | - правила укладки предметов ручной клади и багажа; |  |  |  |
|  | - правила использования персональных электронных приборов и наставления по их применению; |  |  |  |
|  | - информирование пассажиров, сидящих около аварийных выходов о правилах использования аварийного выхода; |  |  |  |
|  | - демонстрация по использованию кислородного оборудования |  |  |  |
| 6.5. | Разборчивость объявлений через систему общего оповещения |  |  |  |
| 6.6. | Контроль готовности старшим бортпроводником пассажирского салона к взлету/посадке *(для рейсов с использованием самолетов)* |  |  |  |
| 6.7. | Местонахождение бортпроводников при взлете, наборе высоты, снижении и посадке *(для рейсов с использованием самолетов)* |  |  |  |
| 6.8. | Меры безопасности на борту при прохождении турбулентных участков |  |  |  |
| 6.9. | Соответствие количества перевозимых пассажиров и груза спискам пассажиров и справке о массе багажа и груза и его свойствах, являющихся обязательным приложение к заявке на перелет |  |  |  |
| 6.10. | Полет выполнялся в соответствии с маршрутом, указанным в заявке на полет |  |  |  |
| 6.11. | Посадка/высадка пассажиров и загрузка/разгрузка багажа и груза производились при выключенных двигателях и при полной остановке винтов ВС |  |  |  |
| 6.12. | Фактическое полетное время и время работы на земле соответствует указанному в акте-отчете |  |  |  |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания:** | | | | |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Представитель Заказчика: |  |  |  |  |  |
|  | должность |  | подпись |  | ФИО |
| Представитель Авиапредприятия: |  |  |  |  |  |
|  | должность |  | подпись |  | ФИО |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 13. ФОРМА ЖУРНАЛА УЧЕТА НАРУШЕНИЙ (НЕСООТВЕТСТВИЙ)

**ЖУРНАЛА УЧЕТА НАРУШЕНИЙ (НЕСООТВЕТСТВИЙ)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Дата** | **Суть выявленного нарушения (несоответствия)** | **ФИО и подпись лица, внесшего отметку** | **Мероприятия, реализованные для устранения нарушения (несоответствия)** | **Дата снятия замечания** |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 14. АНКЕТА ПАССАЖИРА

Дата полета \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Тип, регистрационный и опознавательные знаки воздушного судна \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Маршрут полета \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ФИО (по желанию) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Организация/структурное подразделение (по желанию) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№**  **п/п** | **Вопрос** | **Да** | **Нет** |
| 1 | Были ли Ваши ручная кладь/багаж взвешены, досмотрены перед посадкой в воздушное судно? |  |  |
| 2 | Проводился ли членом экипажа воздушного судна перед выполнением полета предполетный инструктаж пассажиров о правилах безопасности? |  |  |
| 3 | Предлагалось ли Вам ознакомиться с инструкцией по безопасности на борту воздушного судна? |  |  |
| 4 | Были ли указаны экипажем аварийные выходы? |  |  |
| 5 | Информировались ли пассажиры, сидящие около аварийных выходов, о правилах использования аварийного выхода? |  |  |
| 6 | Предоставлены ли Вам средства защиты органов слуха (противошумные наушники, беруши)? |  |  |
| 7 | Был ли закреплен багаж швартовочной сеткой на борту воздушного судна во время выполнения полета? |  |  |
| 8 | Был ли в наличии и исправен Ваш привязной ремень безопасности? |  |  |
| 9 | Проводилась ли членом экипажа воздушного судна демонстрация использования привязных ремней безопасности? |  |  |
| 10 | Удовлетворило ли Вас санитарное состояние пассажирской кабины воздушного судна и пассажирских кресел (сидений)? |  |  |
| 11 | Удовлетворил ли Вас температурный режим в пассажирской кабине воздушного судна? |  |  |
| 12 | Совершались ли по Вашему мнению опасные маневры во время выполнения полета? |  |  |

|  |
| --- |
| **Ваши замечания и предложения по организации и выполнению полета** |
|  |
|  |
|  |
|  |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 15. ОПИСАНИЕ ФАКТОРОВ ОПАСНОСТИ В РАМКАХ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

**Таблица 10**

**Описание факторов опасности в рамках управления рисками авиационного обеспечения**

| **№ п/п** | **Наименование** | **факторЫ ОПАСНОСТИ** |
| --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** |
| 1. | Организация летной работы и деятельности экипажей ВС. Данные берутся из расследования авиационных событий, анализа летных дел членов экипажей ВС и летных книжек | * Отклонения в выдерживании параметров полета приведшие к столкновению ВС в управляемом полете с препятствиями. Особенно характерно при полетах на неподготовленные площадки. * Нарушение технологии предполетной подготовки и работы членов экипажа. * Нарушение минимума погоды. * Не выдерживание безопасной высоты полета. * Превышение полетной массы для данных условий полета. * Неправильные или несвоевременные действия экипажа по устранению отказов систем ВС в полете и выполнению полета с отказавшими системами. * Неправильная оценка полетной обстановки (метеоусловий, остатка топлива, запасных аэродромов и др.) и как следствие неправильное принятие решения КВС. * Недостаточная радио и визуальная осмотрительность при выполнении полетов в неконтролируемом воздушном пространстве. * Выполнение полетов на заявленных ВС в составе незакрепленного экипажа. * Отсутствие старших авиагрупп Исполнителя на оперативных точках для организации и координации полетов на используемых ВС. * Осуществление вылетов вертолетов Исполнителя в неконтролируемом воздушном пространстве с небезопасным интервалом. * Выполнение полетов без соблюдения ограничений, установленных в эксплуатационной документации на используемое ВС. * Несоблюдение режима рабочего времени и времени отдыха экипажей ВС на оперативных точках и как следствие накапливающаяся усталость экипажей ВС. * Недостаточная профессиональная подготовка членов экипажа, не соответствующая квалификационным требованиям Компании. |
| 2. | Инженерно-авиационное обеспечение | * Недостаточный профессиональный уровень отдельных специалистов ИТП, участвующих в процессе ТО ВС, что может быть вызвано: * недостатком профессиональных знаний; * отсутствие в достаточном объеме отдельных видов ТО, приводящее к большим перерывам в выполнении данных работ, что ведет к утере определенных профессиональных навыков при выполнении ТО и особенно при выполнении работ по замене агрегатов; * Недисциплинированность отдельных специалистов организации по ТО при выполнении ТО ВС, которая может быть определена как: * не выполнение перечня работ, предусмотренного технической документацией; * выполнение ТО ВС специалистами, не имеющими соответствующего допуска к данному виду работ; * отсутствие в достаточной степени пооперационного контроля за выполняемым ТО; * несоблюдение технологической дисциплины при выполнении ТО ВС из-за излишней самоуверенности отдельных специалистов, имеющих большой стаж работы и уклоняющихся от восстановления знаний; * недостаточный инженерный мониторинг за организацией процессов ТО АТ. * Отсутствие в достаточном количестве измерительного инструмента, стендового оборудования, наземного оборудования, авиационно-технического имущества, расходных материалов, соответствующих авиаГСМ и ЭТД. * Отсутствие организации и проведения метрологического надзора за средствами измерений. * Отсутствие в достаточном количестве запасных частей и агрегатов для своевременной замены. * Нарушение нормативных требований для обработки полетной информации. * Отсутствие в достаточном объеме работы по оценке аутентичности комплектующих и агрегатов, установленных на ВС. * Отсутствие в достаточном количестве производственных и офисных помещений, в том числе обогреваемых ангаров для ТО ВС, осуществления зарядки и хранения аккумуляторных батарей. * Недостаточная численность ИТП для выполнения ТО на временных аэродромах (оперативных точках). * Состояние морально-психологического климата в коллективе, осуществляющем ТО АТ. Накапливающая усталость ИТП, выполняющего ТО ВС на оперативных точках за период вахтовой смены. * Наличие на ВС конструктивно-производственных недостатков. * Удаленность основных АТБ от оперативных точек оказания авиационных услуг и связанные с ней сложности в логистике доставки запасных частей и агрегатов, комплектующих, а также специалистов для осуществления технического обслуживания и ремонта ВС на оперативных точках. |
| 3. | Авиационная и транспортная безопасность | * Личностный фактор (недостаточная профессиональная подготовка и исполнительность). * Несоответствие состояния ограждения аэродромов (вертодромов, ПП) предъявляемым требованиям к наличию контролируемых проходов в ограждении. * Неудовлетворительное светотехническое обеспечение. * Низкая организация в управлении и контроле за перемещением людей и транспортных средств по территории аэродрома (вертодрома, ПП). * Устаревшая досмотровая техника, а иногда ее отсутствие. * Недостаточное информирование пассажиров и работников сторонних организаций о правилах нахождения на аэродроме (вертодроме, ПП). * Отсутствие или недостаточная вместимость служебно-пассажирских зданий и сооружений для ожидания, регистрации и досмотра пассажиров и багажа, специального оборудования (весов) для взвешивания груза и багажа на ПП. |
| 4. | Поисковое, аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов | * Неукомплектованность расчетов пожарной охраны СПАСОП. * Личностный фактор (недостаточная профессиональная подготовка и отсутствие применения знаний на практике). * Эксплуатация пожарной техники с истекшим сроком эксплуатации. * Неудовлетворительные бытовые условия для размещения дежурных расчетов СПАСОП. * Отсутствие в районе выполнения полетов СПАСОП. |
| 5. | Организация воздушных перевозок и авиационных работ | * Ошибки и нарушения в выполнении требований нормативных документов по оформление перевозок пассажиров, грузов, багажа, определению массы предельно допустимой коммерческой загрузки и центровки ВС, а также нарушения правил размещения и крепления багажа и грузов, которые приводят к ухудшению в полете летно-технических характеристик, характеристик устойчивости и управляемости ВС. * Несоблюдение правил и технологии оформления, приема, хранения и перевозки грузов, особенно опасных, приводит к загазованности пассажирских салонов, разрушению элементов конструкции ВС, разгерметизации, пожарам и взрывам на ВС. * Нарушение требований режима охраны ВС способствует бесконтрольному проникновению посторонних лиц и грузов на борт ВС. * Недостаточный уровень подготовки и эксплуатации ПП, оперативность устранения замечаний Заказчиком и соответствующего контроля за их подготовкой, эксплуатацией и устранением замечаний со стороны Исполнителя, может повысить риски повреждения ВС, их несущих и РВ и как следствие создает риск возникновения угрозы жизни и здоровью людей. * Недостаточный уровень бытовых условий для проживания и питания, созданных для экипажа и технической бригады при выполнении коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ в отрыве от базы на оперативных точках Заказчика, что может привести к возникновению риска нарушения режима отдыха экипажа, что напрямую влияет на обеспечение БП. * Планирование и выполнение полетов для перевозки пассажиров в ночное время. * Осуществление посадки/высадки пассажиров и погрузки/разгрузки грузов при работающих двигателях и вращающихся несущего и РВ вертолета на ПП с целью сокращения времени на выполнение рейсов. |
| 6. | Обеспечение авиаГСМ | * Заправка ВС кондиционными авиаГСМ является обязательным условием обеспечения надежности и долговечности работы топливных, масляных и гидравлических систем, узлов и агрегатов. Основными источниками загрязнения авиаГСМ являются продукты износа, коррозия оборудования, продукты окисления самих авиаГСМ, технологические загрязнения, атмосферная пыль и вода. Для обеспечения требуемой чистоты авиаГСМ используются защитные и активные меры. * Нарушения подготовки авиаГСМ, дозирования противокристаллизационных жидкостей и выдачи на заправку авиаГСМ, качество которых не соответствует нормативным требованиям на предприятиях ГА. При этом возникают риски возникновения авиационных событий, связанных с нарушением работы двигателей и других систем ВС в полете из-за заправки некондиционным авиаГСМ. * Отсутствие в достаточном количестве в районе полетов введенных в эксплуатацию ТЗК и складов авиаГСМ. |
| 7. | Аэродромное обеспечение полетов | * Наличие на поверхности аэродрома (вертодрома, ПП) посторонних предметов, в том числе разрушений поверхности, кусков льда и уплотнения снега. * Уровень стыков плит ВПП превышают допустимые значения для безопасной эксплуатации. * Оголение стержней арматурных сеток и каркасов. * Наличие сколов кромок плит, не залитых мастикой. * Наличие сквозных и поверхностных трещин, незаполненных мастикой. * Отсутствие необходимого количества исправной аэродромной спецтехники. * Недостаточное оснащение оборудованием (светосигнальным, метеорологическим, навигационным и др.) для фактических условий выполнения полетов. * Недостаточно четкая или отсутствующая маркировка покрытий и препятствий. * Неудовлетворительная подготовка (очистка и уборка) покрытий ПП допускает возможность риска образования снежных и пыльных вихрей, ограничивающих условия видимости и ориентации в пространстве для экипажей вертолетов. * Наличие в зоне безопасности ПП для вертолетов препятствий, размеры которых не соответствуют нормативным требованиям для обеспечения БП. * Отсутствие или несоответствие оборудования (ветроуказатели, светосигнальное, метеорологическое, противопожарное и др.) ПП требованиям нормативных документов, действующих в области ГА РФ. |
| 8. | Аэронавигационное обслуживание полетов ВС (ОрВД и метеорологическое обеспечение полетов) | * Отсутствие диспетчерского обслуживания в неконтролируемом воздушном пространстве класса G на ПП с базированием ВС Заказчика. * Отклонения в прогностической работе оперативных органов ЦГМС при сборе и передаче метеоинформации экипажам и службам, обеспечивающим полеты, влияющих на качество оценки метеорологической обстановки экипажами и работниками служб организации воздушного движения и на вероятность встречи со сложными метеорологическими условиями на всех этапах полета. * Нарушения требований нормативных документов по составу метеооборудования, его размещению и эксплуатации, а также отклонения в разработке порядка и производстве метеонаблюдений и доведения метеоинформации до служб конкретных аэропортов. * Квалификация работников АМСГ (АМИС), их опыт работы на данном аэродроме, знания ими местных климатических особенностей, выполнение ими требований нормативных документов, регламентирующих предполетную метеорологическую подготовку экипажей и метеообеспечение на всех этапах полета, отклонение от которых может быть причиной в оценке метеорологической обстановки в целом. * Изменение метеорологических элементов и явлений погоды во времени и пространстве и связанную с ним недостаточную точность прогностической информации о состоянии окружающей среды, необходимость рассматривать прогнозируемые величины состояния как средние наиболее вероятные в течение периода действий прогноза. * Отсутствие метеооборудования и обученных работать на нем специалистов на ПП Заказчика. |
| 9. | Медицинское обеспечение | * Несвоевременный или некачественный предполетный медицинский осмотр, допуск к выполнению полетного задания лиц летного состава с начальными или выраженными признаками заболевания, нарушивших предполетный режим или находящихся в эмоционально-напряженном состоянии в результате бытовых или служебных конфликтов, возникающих в предполетном периоде. * Отсутствие возможности проведения предполетного медицинского осмотра экипажей ВС на оперативных точках Заказчика. * Отсутствие договора на оказание медицинских услуг для авиационного персонала Исполнителей, его субподрядных и сервисных организаций с медицинскими организациями, в том числе на проведение предрейсового медицинского осмотра экипажей ВС, на оперативных точках Заказчика. * Отсутствие контроля соблюдения сроков обследования и межкомиссионных осмотров летного состава, особенно в отношении лиц, имеющих ограничения в летной работе по состоянию здоровья. |
| 10. | Орнитологическое обеспечение | * Отклонения в организации орнитологического обеспечения от требований нормативных документов. * Личностный фактор (орнитологическая подготовка специалистов аэродромной службы, экипажей и работников движения. * Изменение орнитологической обстановки. |
| 11. | Выполнение условий договоров на оказание авиационных услуг | * Несоответствие фактических условий оказания авиационных услуг, определенных условиями заключенных договоров и технических заданий, представленных в закупочной документации, заявленным офертам Исполнителя: * фактические пункты базирования заявленных ВС не соответствуют указанным в условиях договора и техническому заданию; * фактическое количество ВС не соответствует указанному в условиях договора и заявленному в техническом задании; * привлекаемые для оказания авиационных услуг ВС не соответствуют квалификационным требованиям  ПАО «НК «Роснефть» и условиям договора; * привлекаемые летные экипажи ВС не соответствуют заявленным (согласованным) в условиях договора. |
| 12. | Организация работы Заказчика и взаимодействия с Исполнителем | * Отсутствие авиационных специалистов Заказчика в пунктах выполнения воздушных коммерческих перевозок и авиационных работ. * Отсутствие практики проведения брифингов представителей Заказчика с экипажами Исполнителя на оперативных точках; * Недостаточная численность авиационных подразделений Заказчика для фактического выполняемого объема авиационных услуг. * Личностный фактор (недостаточная профессиональная подготовка и исполнительность авиационных специалистов Заказчика как уровня оперативной работы по регистрации и посадки/высадки пассажиров, погрузки/разгрузки грузов, так и руководящей организаторской работы). * Отсутствие надлежащего контроля над организацией и выполнением работы по подготовке грузов для перевозки на внешней подвеске (внутри фюзеляжа) ВС сервисными организациями со стороны Заказчика. |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 16. КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

**Коэффициент БП**

Кбп = (Nас/Тобщ*)* х 1 000, где

Nас - количество АС;

Тобщ - общий налет привлекаемого парка ВС.

Показатель Кбпхарактеризуются следующими значениями:

* *0 ≤* Кбп *<1* - приемлемый уровень безопасности, при котором каких-либо специальных действий не требуется;
* *1 ≤* Кбп *≤1,8* – нежелательный уровень БП означает, что в целях приобретения определенных выгод с этим риском можно смириться при условии, что предприняты все меры по его уменьшению;
* Кбп *>1,8* – неприемлемый уровень безопасности требует прекращения полетов в текущих условиях, до тех пор, пока проведением специальных мероприятий риск не будет снижен, по крайней мере, до приемлемого уровня.

**Комплексный (интегральный) показатель БП**

Комплексный (интегральный) показатель БП рассчитывается по формуле:

**,** где

*n* ИНЦ, СИ, АВ, КАТ – количество АС, связанных с возникновением в полете АС, оцененных как авиационный инцидент (ИНЦ), серьезный авиационный инцидент (СИ), авария (АВ) или катастрофа (КАТ);

К ИНЦ, СИ, АВ, КАТ – степени опасности событий – коэффициенты, учитывающие долю влияния каждого вида АС в полете на БП в целом.

Степень опасности событий определяется экспертным путем и каждому событию присваивается свой коэффициент опасности:

КИНЦ = 1; КСИ = 10; КАВ = 1 000; ККАТ = 10 000.

N – количество часов налета за анализируемый период.

Полученный общий интегральный показатель, определенный на основе статистических данных по БП за анализируемый период оценивается в следующих диапазонах:

* 100 – 99,90 % – БП на высоком уровне (требуемый диапазон);
* 99,90 – 99,00 % – БП находится на среднем уровне;
* 99,00 – 90,00 % – БП находится на низком уровне;
* 90,00 – 00,00 % – угроза БП.

**Коэффициент риска БП**

В зависимости от влияния замечаний на безопасность авиационного обеспечения определены 3 категории несоответствий:

**1-я категория несоответствий** – это незначительные замечания (несоответствия), которые не оказывают влияния на безопасность авиационного обеспечения;

**2-ая категория несоответствий** – это замечания (несоответствия), которые существенно оказывают влияния на безопасность авиационного обеспечения;

**3-ая категория несоответствий** – это замечания (несоответствия), которые оказывают наиболее значительное влияние на безопасность авиационного обеспечения.

Для коэффициента риска Кр. определены уровни безопасности авиационного обеспечения в следующих диапазонах:

* 0,00 - 1,99 – приемлемый уровень безопасности авиационного обеспечения;
* 2,00 - 2,49 – контролируемый (управляемый) уровень безопасности авиационного обеспечения;
* Выше 2,50 – неприемлемый уровень безопасности авиационного обеспечения.

Расчет коэффициента риска по замечаниям (несоответствиям), выявленным при проведении АТА, рассчитывается по следующей формуле:

**Кр = (0,25хС1 +С2 +2хСЗ)/I,** где

С1 – количество выявленных замечаний по первой категории несоответствия за рассматриваемый период;

С2 – количество выявленных замечаний по второй категории несоответствия за рассматриваемый период;

С3 – количество выявленных замечаний по третьей категории несоответствия за рассматриваемый период;

I – количество АТА подрядной авиакомпании за рассматриваем