

**УТВЕРЖДЕНО**

**Приказом ООО «РН-Ванкор»**

**от «28» мая 2020 г. № РНВ-146/лнд**

**Введено в действие «28» мая 2020 г.**

|  |
| --- |
| **ПОЛОЖЕНИЕ ООО «РН-ВАНКОР»** |

**ОРГАНИЗАЦИЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ**

**№ П3-01.01 Р-0257 ЮЛ-583**

**ВЕРСИЯ 2.00**

(с изменениями, внесенными приказом ООО «РН-Ванкор» от 07.06.2021 № РНВ-219/лнд)

(с изменениями, внесенными приказом ООО «РН-Ванкор» от 24.05.2022 №РНВ-206/лнд)

(с изменениями, внесенными приказом ООО «РН-Ванкор» от 29.03.2024 №РНВ-124/лнд)

**г. КРАСНОЯРСК**

**2020**

**Содержание**

[1. Вводные положения 4](#_Toc162955193)

[НАЗНАЧЕНИЕ 4](#_Toc162955194)

[Область действия 4](#_Toc162955195)

[Период действия и порядок внесения изменений 4](#_Toc162955196)

[2. глоссарий 5](#_Toc162955197)

[2.1. ТЕРМИНЫ И ОБОЗНАЧЕНИЯ КОРПОРАТИВНОГО ГЛОССАРИЯ 5](#_Toc162955198)

[2.2. РОЛИ 10](#_Toc162955199)

[2.3. ТЕРМИНЫ И ОБОЗНАЧЕНИЯ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ НАСТОЯЩЕГО ДОКУМЕНТА 10](#_Toc162955200)

[2.4. СОКРАЩЕНИЯ 14](#_Toc162955201)

[3. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОТРЕБНОСТИ В АВИАЦИОННОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ 18](#_Toc162955202)

[3.1. АВИАЦИОННЫЕ УСЛУГИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ САМОЛЕТОВ 19](#_Toc162955203)

[3.2. АВИАЦИОННЫЕ УСЛУГИ С использованием ВЕРТОЛЕТОВ 19](#_Toc162955204)

[3.3. АВИАЦИОННЫЕ УСЛУГИ С использованием БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ 20](#_Toc162955205)

[4. КОНТРАКТОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ 22](#_Toc162955206)

[4.1. ПОРЯДОК ВЫБОРА ИСПОЛНИТЕЛЕЙ ДЛЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВА 22](#_Toc162955207)

[4.2. ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛНИТЕЛЯМ НА ОКАЗАНИЕ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ В ИНТЕРЕСАХ ОБЩЕСТВА 22](#_Toc162955208)

[4.2.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛНИТЕЛЯМ 22](#_Toc162955209)

[4.2.2. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ ВС ИСПОЛНИТЕЛЯ 23](#_Toc162955210)

[4.2.3. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ ПЕРСОНАЛУ ИСПОЛНИТЕЛЯ 24](#_Toc162955211)

[4.2.4. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К БОРТИНЖЕНЕРАМ (БОРТМЕХАНИКАМ) ИСПОЛНИТЕЛЯ 25](#_Toc162955212)

[4.2.5. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К БОРТПРОВОДНИКАМ ИСПОЛНИТЕЛЯ 26](#_Toc162955213)

[4.2.6. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К БОРТОПЕРАТОРАМ ИСПОЛНИТЕЛЯ 27](#_Toc162955214)

[4.2.7. ТРЕБОВАНИЯ К ВОЗДУШНЫМ СУДАМ ИСПОЛНИТЕЛЯ 27](#_Toc162955215)

[4.2.8. ТРЕБОВАНИЯ К ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ИСПОЛНИТЕЛЯ 28](#_Toc162955216)

[4.2.9. ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛНИТЕЛЯМ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ 28](#_Toc162955217)

[4.3 ДОГОВОРЫ, ЗАКЛЮЧАЕМЫЕ В РАМКАХ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВА 29](#_Toc162955218)

[5. ОРГАНИЗАЦИЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ 30](#_Toc162955219)

[5.1. АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ В ИНТЕРЕСАХ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ООО «РН-ВАНКОР» 30](#_Toc162955220)

[5.1.1. ПЛАНИРОВАНИЕ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ 30](#_Toc162955221)

[5.1.2. ИСПОЛНЕНИЕ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ 31](#_Toc162955222)

[5.1.3. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПЕРСОНАЛА И ГРУЗОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ (ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ВЕРТОЛЕТА МИ-26) 46](#_Toc162955223)

[5.1.4. ПОРЯДОК ЗАКАЗА И ОФОРМЛЕНИЯ АВИАБИЛЕТОВ НА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ 59](#_Toc162955224)

[5.1.5. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ВЕРТОЛЕТАМИ МИ-26 61](#_Toc162955225)

[5.1.6. ТРЕБОВАНИЯ К АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ 66](#_Toc162955226)

[5.1.7. МЕДИЦИНСКАЯ ЭВАКУАЦИЯ И ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ 80](#_Toc162955227)

[5.1.8. ПОРЯДОК ПРИВЛЕЧЕНИЯ СУБПОДРЯДЧИКОВ 82](#_Toc162955228)

[5.1.9. СИСТЕМА ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ПРИВЛЕКАЕМЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ 82](#_Toc162955229)

[**5.1.10 ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ** 83](#_Toc162955230)

[6. КОНТРОЛЬ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ 85](#_Toc162955231)

[6.1. ОПЕРАЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ 85](#_Toc162955232)

[6.1.1. ДОГОВОРНЫЕ УСЛОВИЯ 85](#_Toc162955233)

[6.1.2. ДИСПЕТЧЕРИЗАЦИЯ И ОФОРМЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК 85](#_Toc162955234)

[6.1.3. КОНТРОЛЬ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ 85](#_Toc162955235)

[6.2. СИСТЕМА МНОГОУРОВНЕВОГО КОНТРОЛЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ 88](#_Toc162955236)

[6.2.1. ПЕРВЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ 88](#_Toc162955237)

[6.2.2. ВТОРОЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ 93](#_Toc162955238)

[6.2.3. ТРЕТИЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ 95](#_Toc162955239)

[6.2.4. ЧЕТВЕРТЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ 97](#_Toc162955240)

[6.2.5. ПЯТЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ 97](#_Toc162955241)

[6.3. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ООО «РН-ВАНКОР» 98](#_Toc162955242)

[6.3.1. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ И ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ 98](#_Toc162955243)

[6.3.2. ВЫЯВЛЕНИЕ РИСКОВ 99](#_Toc162955244)

[6.3.3. АНАЛИЗ РИСКОВ 101](#_Toc162955245)

[6.3.4. ВЫБОР СПОСОБА РЕАГИРОВАНИЯ (ВОЗДЕЙСТВИЯ) НА РИСКИ 104](#_Toc162955246)

[6.3.5. МОНИТОРИНГ 105](#_Toc162955247)

[7. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВЕРТОЛЕТНОЙ ПЛОЩАДКЕ 106](#_Toc162955248)

[7.1. ПОРЯДОК ПРОПУСКНОГО И ВНУТРИОБЪЕКТОВОГО РЕЖИМА 106](#_Toc162955249)

[7.2. порядок организации безопасного передвижения транспорта и пассажиров на территории вертолетной площадки 110](#_Toc162955250)

[7.2.1. При сопровождении пассажиров на спецтранспорте 110](#_Toc162955251)

[7.2.2. При сопровождении пассажиров по территории вертолетной площадки пешком 110](#_Toc162955252)

[7.2.3. При передвижении транспортных средств и средств механизации по территории вертолетной площадки 112](#_Toc162955253)

[7.2.4. Подъезд ТС к вертолету, отъезд от него и нахождение ТС вблизи вертолета 112](#_Toc162955254)

[7.3. НАХОЖДЕНИЕ И ДВИЖЕНИЕ ТС НА ТЕРРИТОРИИ ВЕРТОЛЕТНОЙ ПЛОЩАДКИ 114](#_Toc162955255)

[7.4. НАХОЖДЕНИЕ ПОСЕТИТЕЛЕЙ НА ТЕРРИТОРИИ ВЕРТОЛЕТНОЙ ПЛОЩАДКИ 115](#_Toc162955256)

[7.5. меры безопасности при выполнении погрузочно-разгрузочных работ на борту воздушного судна 116](#_Toc162955257)

[7.6. меры безопасности при посадке пассажиров на борт, находящихся на борту и покидающих борт воздушного судна 118](#_Toc162955258)

[7.7. ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОХРАНЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ОБЪЕКТОВ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА ТЕРРИТОРИИ ВЕРТОЛЕТНОЙ ПЛОЩАДКИ 119](#_Toc162955259)

[8. ССЫЛКИ 121](#_Toc162955260)

[9. БИБЛИОГРАФИЯ 124](#_Toc162955261)

[10. РЕГИСТРАЦИЯ ИЗМЕНЕНИЙ ЛОКАЛЬНОГО НОРМАТИВНОГО ДОКУМЕНТА 125](#_Toc162955262)

[ПРИЛОЖЕНИЯ 126](#_Toc162955263)

# Вводные положения

## НАЗНАЧЕНИЕ

Положение ООО «РН-Ванкор» «Организация авиационного обеспечения» (далее – Положение) разработано с целью определения единых требований к организации авиационного обеспечения деятельности ООО «РН-Ванкор» и сервисных организаций с использованием воздушного транспорта, повышения эффективности, качества и безопасности оказания авиационных услуг, а так же обеспечения высокого уровня контроля над авиационным обеспечением ООО «РН-Ванкор».

Положение разработано с учетом требований Положения Компании № П2-07 Р-0180 «Организация авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Обществ Группы», законодательства РФ в области гражданской авиации, Воздушного кодекса РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ, нормативными документами Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, регламентирующими порядок оказания авиационных услуг, а также с учетом международного опыта в области авиационного обеспечения деятельности предприятий нефтегазовой отрасли.

## Область действия

Положение обязательно для исполнения работниками:

* Управления авиационных перевозок ООО «РН-Ванкор»;
* иных структурных подразделений ООО «РН-Ванкор», задействованных в перевозках воздушным транспортом и авиационном обеспечении производственной деятельности, в том числе в качестве потребителя услуг;

Настоящее Положение распространяется на процессы планирования, контроля, организации и обеспечения авиационных услуг в интересах ООО «РН-Ванкор».

Требования настоящего Положения применяются работниками ООО «РН-Ванкор» также для регулирования аналогичных процессов в АО "Ванкорнефть", АО "Сузун", ООО "Тагульское", ООО «Восток Ойл», если в данных обществах локальные нормативные документы, регламентирующие указанные процессы, не приняты.

Управление авиационных перевозок ООО «РН-Ванкор» при оформлении договоров на оказание авиационных услуг с Исполнителями, а также при оформлении агентских договоров с Сервисными организациями, обязано включать в условия договора пункт о неукоснительном выполнении требований, установленных в настоящем Положении, при этом соответствующие требования оформляются выпиской из настоящего Положения.

## Период действия и порядок внесения изменений

Положение является локальным нормативным документом постоянного действия.

# глоссарий

* 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]. |
| ***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]. |
| ***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. |
| ***АВИАЦИОННЫЕ УСЛУГИ*** | воздушные перевозки и авиационные работы, выполняемые в интересах ООО «РН-Ванкор», на основании соответствующих договоров. |
| ***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]. |
| ***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. |
| ***КРИТЕРИИ АУДИТА*** | совокупность процедур или требований, по которым проводится аудит. |
| ***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. |
| ***ОТЧЕТНОСТЬ ПО РИСКАМ*** | Реестр рисков и мероприятий и Карта рисков, содержащие информацию о рисках, их оценке, мероприятиях по управлению данными рисками, информацию о работниках, ответственных за управление рисками. |
| ***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]. |
| ***РЕЕСТР РИСКОВ И МЕРОПРИЯТИЙ*** | обобщенный перечень информации по рискам, их оценке и мероприятиям по управлению рисками, а также результатам мониторинга рисков. |
| ***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]. |
| ***СИЛОВАЯ УСТАНОВКА ЛЕТАТЕЛЬНОГО АППАРАТА*** | совокупность авиационного двигателя (двигателей), систем и устройств летательного аппарата, обеспечивающая создание необходимой для полёта тяги.  *Примечание:* *Состав силовой установки летательного аппарата в основном зависит от типа двигателя и типа летательного аппарата (винтовой или реактивный, дозвуковой или сверхзвуковой, обычного или вертикального взлёта и посадки и т.п.).* |
| ***СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА*** | совокупность процессов, правил (процедур), организационной структуры и ресурсов, необходимых для внедрения и достижения политики и целей Компании по качеству в установленных областях деятельности. |
| ***СТАНДАРТНЫЙ ДОГОВОР*** | проект договора, согласованный и утвержденный в соответствии с установленным в ПАО «НК «Роснефть» и ООО «РН-Ванкор» порядком, защищенный программными средствами и размещенный в репозитории стандартных договоров. |
| ***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»]. |
| ***ЧРЕЗВЫЧАЙНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ С ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ*** | событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, но не относящееся к авиационному происшествию, при котором наступило одно из следующих последствий:   * гибель кого-либо из находившихся на борту воздушного судна в результате умышленных или неосторожных действий самого пострадавшего или других лиц, не связанная с функционированием воздушного судна; * гибель какого-либо лица, самовольно проникшего на воздушное судно и скрывавшегося вне зон, куда открыт доступ пассажирам и членам экипажа; * гибель членов экипажа или пассажиров в результате неблагоприятных воздействий внешней среды после вынужденной посадки воздушного судна вне аэродрома; * гибель или телесные повреждения со смертельным исходом любого лица, находящегося вне воздушного судна, в результате непосредственного контакта с воздушным судном, его элементами или газовоздушной струей силовой установки; * разрушение или повреждение воздушного судна на земле, повлекшее нарушение прочности его конструкции или ухудшение летно-технических характеристик в результате стихийного бедствия или нарушения технологии обслуживания, правил хранения или транспортировки; * угон воздушного судна, находящегося на земле или в полете, или захват такого судна в целях угона.   [Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 № 609]. |

* 1. **РОЛИ**

|  |  |
| --- | --- |
| ***АУДИТОР АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОГО АУДИТА*** | лицо, продемонстрировавшее свои профессиональные качества в области авиационной деятельности и обладающее компетентностью для проведения авиационно-технического аудита. |
| ***ВЛАДЕЛЕЦ РИСКА*** | должностное лицо ООО «РН-Ванкор» (генеральный директор, заместители генерального директора по направлениям деятельности, руководители структурных подразделений, находящиеся в непосредственном подчинении генерального директора), которое несет ответственность за управление данным риском. |
| ***КУРАТОР*** | топ-менеджер ПАО «НК «Роснефть» либо иное лицо, за которым в соответствии с его функциональными обязанностями решением Главного исполнительного директора ПАО «НК «Роснефть» закреплено хозяйственное общество с прямой и/или косвенной долей участия ПАО «НК «Роснефть» в уставном капитале такого общества, и отвечающий за организацию эффективного управления и контроля такого общества в целях выполнения стратегических задач и бизнес-плана Компании. |

* 1. **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). |
| ***АВИАЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ (АД)*** | [тепловой двигатель](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B2%D0%B8%D0%B3%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C), устанавливаемый на [летательных аппаратах](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%B0%D0%BF%D0%BF%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%82) в качестве элемента [авиационной силовой установки](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D1%81%D0%B8%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D1%83%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B0), реализующей [силу тяги](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%8F%D0%B3%D0%B0_(%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F)), необходимую для осуществления [полёта](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%91%D1%82) в пределах атмосферы. |
| ***АВИАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА*** | в Российской Федерации аэродромы, аэропорты, объекты единой системы организации воздушного движения, центры и пункты управления полетами летательных аппаратов, пункты приема, хранения и обработки информации в области авиационной деятельности, объекты хранения авиационной техники, центры и оборудование для подготовки летного состава, другие используемые при осуществлении авиационной деятельности сооружения и техника. |
| ***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 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. |
| ***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 летный и кабинный экипажи воздушных судов, специалистов по техническому и наземному обслуживанию воздушных судов, представителей авиакомпании в аэропортах оперирования, работников центра управления полетами, специалистов служб сервисного обеспечения, спецавтотранспорта и т.п.* |
| ***БАЗОВЫЙ ПУНКТ*** | место базирования воздушных судов (аэропорт, вертодром, посадочная площадка), из которого осуществляется вылет чартерного рейса, установленный договорами с подрядными авиакомпаниями. |
| ***БЕСПИЛОТНОЕ ВОЗДУШНОЕ СУДНО*** | воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот). |
| ***ВАХТА*** | период, включающий время выполнения работ в местах производства работ и междусменного отдыха работников, привлекаемых к работе вахтовым методом. |
| ***ВЕРТОЛЕТНАЯ ПЛОЩАДКА*** | посадочная площадка для вертолетов. |
| ***ГРУЗООТПРАВИТЕЛЬ*** | физическое лицо, которое выступает по поручению собственника груза (начальник базы Управления складской логистики и грузоперевозок ООО «РН-Ванкор», начальник производственного участка Коротчаево, представитель Сервисной организации). |
| ***ИСПОЛНИТЕЛЬ*** | юридическое лицо, которое оказывает авиационные услуги по соответствующему договору, заключенному с ООО «РН-Ванкор», в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации. |
| ***КОММЕРЧЕСКАЯ ЗАГРУЗКА ВОЗДУШНОГО СУДНА*** | масса пассажиров и грузов (в тоннах), принятых на борт воздушного судна.  *Примечание: Определяется суммированием количества тонн почты и остальных грузов и количества тонн условной массы пассажиров, равной установленному значению (75 кг. в период с последнего воскресенья марта по последнюю субботу октября, 80 кг. в период с последнего воскресенья октября по последнюю субботу марта и его личных вещей – 0,02 т на пассажира).* |
| ***ЛЕДОВАЯ РАЗВЕДКА*** | сбор и изучение сведений о характере и состоянии ледового покрова в полностью или частично замерзающих морях, крупных водоемах (озерах, водохранилищах), на водотоках (реках, каналах и т.п.) и других внутренних водных объектах. |
| ***МАРКА ТОПЛИВА*** | словесное и (или) буквенное, цифровое обозначение топлива. |
| ***МАРШРУТ ПОЛЕТА*** | проекция заданной (установленной) траектории полета воздушного судна на земную (водную) поверхность, определенная основными пунктами. |
| ***НЕРЕГУЛЯРНЫЙ (ЧАРТЕРНЫЙ) РЕЙС*** | перевозки, выполняемые вне опубликованного расписания в соответствии с договором на авиаперевозку, заключенным между Обществом и авиакомпанией или агентом. |
| ***ПАСПОРТ КАЧЕСТВА* *АВИАЦИОННОГО ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНОГО МАТЕРИАЛА*** | документ, письменно удостоверяющий, что авиационный горюче-смазочный материал соответствует установленным требованиям и пригоден к выдаче на заправку в воздушные суда. |
| ***ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА*** | земельный (водный, ледовый) участок или специально подготовленная искусственная площадка, пригодная для взлета и посадки воздушных судов. |
| ***ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА ПОСТОЯННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ*** | посадочная площадка, специально подготовленная для взлета, посадки, стоянки и базирования воздушных судов, оборудованная и содержащаяся в эксплуатационном состоянии с целью выполнения полетов для перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты, зарегистрированная в соответствии с требованиями законодательства РФ в области гражданской авиации. |
| ***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, с упрощенной маркировкой. |
| ***ПРАВИЛА ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК*** | правила определяют условия воздушной перевозки пассажиров, вещей пассажира, включая вещи, находящиеся при пассажире, и ручную кладь, перевозимых на борту воздушного судна на основании договора воздушной перевозки пассажира, имущества, принятого к перевозке на основании грузовой накладной, права и обязанности перевозчика, других лиц, участвующих в организации и обеспечении воздушных перевозок, а также пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей. |
| ***ПРЕДЕЛЬНАЯ КОММЕРЧЕСКАЯ ЗАГРУЗКА*** | максимальная возможная загрузка воздушного судна при вылете из пункта отправления, которая определяется на основании соответствующих полетных и сопроводительных документов. |
| ***ПРИЧИНЫ НЕСООТВЕТСТВИЯ*** | действия, бездействия, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к возникновению несоответствия и/или угрозе безопасности полетов. |
| ***ПРОТИВОВОДОКРИСТАЛЛИЗАЦИОННАЯ ЖИДКОСТЬ*** | присадка, добавляемая в авиационный керосин, заправляемый в воздушные суда, с целью снижения вероятности кристаллообразования в топливных баках воздушных судов. |
| ***РЕГУЛИРУЮЩИЕ ДОКУМЕНТЫ АУДИТА (КРИТЕРИИ АУДИТА)*** | совокупность процедур или требований, по которым проводится аудит. |
| ***РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС*** | перевозки, выполняемые в соответствии с расписанием движения воздушных судов, опубликованным в установленном порядке. |
| ***сервисная организация*** | физическое или юридическое лицо, которое выполняет работы/оказывает услуги/поставляет товар по договору, заключаемому с Обществом в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и, заключившая договор на предоставление Обществом услуг по организации перевозок воздушным транспортом. |
| ***СИСТЕМА МНОГОУРОВНЕВОГО КОНТРОЛЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ*** | комплекс мероприятий направленных 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. |
| ***СИСТЕМА ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА (СЭД)*** | информационная система, используемая в ООО «РН-Ванкор», которая позволяет организовать работу с электронными образами документов (регистрация, фиксация текущего статуса документа, поиск). |
| ***СРЕДСТВА ЗАПРАВКИ АВИАЦИОННЫМ ТОПЛИВОМ*** | подвижные, передвижные, стационарные технические средства, обеспечивающие заправку воздушных судов наливными авиационными горюче-смазочными материалами из собственной цистерны, из сторонней емкости или из системы централизованной заправки.  *Примечание: Для целей настоящего документа общее наименование таких транспортных средств как автотопливозаправщик, топливозаправщик аэродромный.* |
| ***СУБПОДРЯДЧИК*** | лицо, привлекаемое Исполнителем на основании договора субподряда для оказания авиационных 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. |
| ***ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА*** | состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников) Состав экипажа определяется в зависимости от типа воздушного судна. |

* 1. **СОКРАЩЕНИЯ**

|  |  |
| --- | --- |
| ***FATO*** | зона конечного этапа захода на посадку и взлета. |
| ***GPS*** | [спутниковая система навигации](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D1%83%D1%82%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D1%81%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0_%D0%BD%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%B3%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8), обеспечивающая измерение расстояния, времени и определяющая местоположение во всемирной системе координат [WGS 84](https://ru.wikipedia.org/wiki/WGS_84). |
| ***GSM*** | глобальный [стандарт](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D0%B0%D1%80%D1%82) [цифровой](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A6%D0%B8%D1%84%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D1%81%D0%B2%D1%8F%D0%B7%D1%8C) мобильной [сотовой](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D1%81%D0%B2%D1%8F%D0%B7%D1%8C) связи. |
| ***ICAO (ИКАО)*** | международная организация гражданской авиации. |
| ***TLOF*** | зона приземления и отрыва. |
| ***АВИАГСМ*** | авиационные горюче-смазочные материалы (авиационное топливо, масла, смазки и специальные жидкости). |
| ***АД*** | [авиационный двигатель](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B2%D0%B8%D0%B3%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C). |
| ***АНП*** | агрегат наземного питания. |
| ***АП*** | авиационное происшествие. |
| ***АС*** | авиационное событие. |
| ***АТА*** | авиационно-технический аудит. |
| ***АУП*** | административно-управленческий персонал. |
| ***БАН*** | бортовая аппаратура наблюдения. |
| ***БАС*** | беспилотная авиационная система. |
| ***БВС*** | беспилотное воздушное судно. |
| ***БЛА*** | беспилотный летательный аппарат. |
| ***БП*** | безопасность полетов. |
| ***ВЛП*** | весенне-летний период эксплуатации авиационной техники. |
| ***ВПП*** | взлетно-посадочная полоса. |
| ***ВПУ*** | Ванкорский производственный участок. |
| ***ВС*** | воздушное судно. |
| ***ГА*** | гражданская авиация. |
| ***ГГС*** | громкоговорящая связь. |
| ***ГИБАП*** | группа инспекции безопасности авиаперевозок |
| ***ГСМ*** | горюче-смазочные материалы. |
| ***ИТП*** | инженерно-технический персонал. |
| ***КВС*** | командир воздушного судна. |
| ***КОМПАНИЯ*** | группа юридических лиц различных организационно-правовых форм, включая ПАО «НК «Роснефть», в отношении которых последнее выступает в качестве основного или преобладающего (участвующего) общества». |
| ***ЛНД*** | локальный нормативный документ. |
| ***ЛСТО*** | линейная станция технического обслуживания. |
| ***НВ*** | несущий винт. |
| ***ОАИ*** | отдел авиационной инфраструктуры управления авиационных перевозок ООО «РН-Ванкор». |
| ***ОБЩЕСТВО ГРУППЫ (ОГ)*** | хозяйственное общество, прямая и (или) косвенная доля владения ПАО «НК «Роснефть» акциями или долями в уставном капитале которого составляет 20 процентов и более. |
| ***ОБЩЕСТВО*** | ООО «РН-Ванкор». |
| ***ОЗП*** | осенне-зимний период эксплуатации авиационной техники. |
| ***ООиОАП*** | отдел организации и обеспечения авиационных перевозок управления авиационных перевозок ООО «РН-Ванкор». |
| ***ОрВД*** | организация воздушного движения. |
| ***ПБОТОС*** | промышленная безопасность, охрана труда и окружающей среды |
| ***ПВКЖ*** | противоводокристаллизационная жидкость. |
| ***ПВП*** | правила визуальных полетов. |
| ***ПКЗ*** | предельная коммерческая загрузка. |
| ***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 для вертолетов (самолетов). |
| ***ППП*** | правила полетов по приборам. |
| ***РАБОТНИК*** | физическое лицо, вступившее в трудовые отношения с работодателем. |
| ***РД*** | руководство по деятельности организации по техническому обслуживанию авиационной техники. |
| ***РВ*** | рулевой винт. |
| ***РЕГЛАМЕНТ*** | регламент технического обслуживания воздушного судна. |
| ***РЛЭ*** | руководство по летной эксплуатации воздушного судна. |
| ***СОАП*** | сектор организации авиационных перевозок отдела организации и обеспечения авиационных перевозок управления авиационных перевозок ООО «РН-Ванкор». |
| ***СПАП*** | сектор планирования авиационных перевозок отдела организации и обеспечения авиационных перевозок управления авиационных перевозок ООО «РН-Ванкор». |
| ***СПЗ*** | служебно-пассажирское здание. |
| ***СОАП В АЭРОПОРТУ «ИГАРКА»-*** | сектор организации авиационных перевозок в аэропорту «Игарка» отдела организации и обеспечения авиационных перевозок управления авиационных перевозок ООО «РН-Ванкор». |
| ***СТРУКТУРНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ (СП)*** | структурное подразделение ООО «РН-Ванкор» с самостоятельными функциями, задачами и ответственностью в рамках своих компетенций, определенных положением о структурном подразделении. |
| ***СУБП*** | система управления безопасностью полетов. |
| ***ТЗК*** | топливозаправочный комплекс. |
| ***ТО ВС*** | техническое обслуживание воздушного судна. |
| ***ТС*** | транспортное средство. |
| ***УАП*** | Управление авиационных перевозок ООО «РН-Ванкор». |
| ***УГОПиЛЧС*** | управление по гражданской обороне, предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций ООО «РН-Ванкор». |
| ***УСЛиГ*** | Управление складской логистики и грузоперевозок ООО «РН-Ванкор». |
| ***ЦЗС*** | система централизованной заправки. |
| ***ЦИТУ*** | центральное инженерно-технологическое управление ООО «РН-Ванкор». |
| ***ЦЕНТР ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ (ЦПИ)*** | центр полетной информации - орган обслуживания воздушного движения, предназначенный для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения. |
| ***ЧС*** | чрезвычайная ситуация. |
| ***ЭТД ВС*** | эксплуатационно-техническая документация воздушного судна. |

# 

# 3. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОТРЕБНОСТИ В АВИАЦИОННОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ

Формирование планов авиационного обеспечения деятельности Общества 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 авиационной инфраструктуры воздушного транспорта:
* аэродромов, посадочных площадок, (характеристики, оборудование, состояние);
* условия обеспечения авиа ГСМ (наличие ТЗК, объем емкостного парка, условия подвоза авиационного топлива);
* протяженность маршрутов полетов;
* возможность возврата на аэродром (площадку) вылета или посадку на запасной аэродром (площадку) с любого этапа маршрута в случае ухудшения метеоусловий ниже метеоминимума КВС, исключающую полет ВС с минимальным остатком топлива;
* летно-технические и массогабаритные 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 на воздушных судах медицинских учреждений или иных альтернативных вариантов оказания медицинской помощи

При планировании полетов над водной поверхностью в целях определения необходимости использования гидрокостюмов вместо спасательных жилетов должен проводится анализ рисков с учетом анализа основных факторов опасности, таких как наличие и ожидаемое время реагирования поисково-спасательных служб с учетом расстояния от берега, условий видимости и волнения моря при самом худшем сценарии, времени подъема лебедкой каждого человека и расчетное время выживания человека в холодной водной среде в зависимости от носимой одежды.

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

* авиационные услуги с использованием самолетов (воздушная перевозка пассажиров и грузов, аэровизуальные полеты ледовая разведка, аэрофотосъемка и картографирование территорий);
* авиационные услуги с использованием вертолетов (воздушная перевозка пассажиров и грузов, аэровизуальные полеты ледовая разведка, строительно-монтажные погрузочно-разгрузочные работы, транспортирование грузов на внешней подвеске, другие авиационные услуги, связанные с обеспечением деятельности Общества);
* авиационные услуги с использование 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, ближнее- и среднемагистральные самолеты.

Для обеспечения внутрирегиональных воздушных перевозок пассажиров и грузов применяются региональные (турбовинтовые и реактивные), ближнее- и среднемагистральные самолеты пассажировместимостью до 170 мест/грузоподъемностью до 8 тонн, с практической дальностью полета не менее 1500 км, летно-технические характеристики которых позволяют выполнять взлетно-посадочные операции на сертифицированных аэродромах с искусственной взлетно-посадочной полосой.

Для обеспечения межрегиональных воздушных перевозок пассажиров и грузов применяются региональные, ближне- и среднемагистральные самолеты пассажировместимостью до 170 мест, с практической дальностью полета до 4000 км, выполняющие взлетно-посадочные операции только на сертифицированных аэродромах с искусственной взлетно-посадочной полосой.

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

Организация полетов на самолетах с одним двигателем возможна с учетом следующих ограничений*:*

* предпочтение отдается самолетам с газотурбинным двигателем;
* полеты должны осуществляться в условиях естественного дневного освещения (взлет через 30 минут после восхода солнца и посадка за 30 минут до захода солнца);
* полеты должны осуществляться при погодных условиях, соответствующих ПВП с протяженностью маршрута, исключающей выработку топлива до минимального остатка, с благоприятным ландшафтом местности, обеспечивающим безопасную посадку самолета в случае отказа двигателя на любом участке маршрута.

Использование самолетов с поршневым авиационным двигателем запрещается.

* 1. 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 патрулированию производственных объектов Общества допускается использование легких вертолетов с одним или двумя АД под управлением одного или двух пилотов.

Ледовая разведка выполняется на ВС с двумя и более АД и оборудованном для осуществления полетов над водной поверхностью

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 производственные объекты Общества на суше должны использовать только двухдвигательные вертолеты, под управлением двух пилотов. При оказании аналогичных услуг над водным пространством (акватория морей, океанов, других крупных водоемов) необходимо использовать двухдвигательные вертолеты, соответствующие требованиям полетов по категории А.

Для транспортирования негабаритных и 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 транспортировки грузов альтернативными видами транспортных средств.

Полеты ночью с использованием вертолетов выполнять с разрешения уполномоченного в установленном порядке должностного лица Общества.

* 1. АВИАЦИОННЫЕ УСЛУГИ С использованием БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

В качестве альтернативы легким вертолётам и самолетам 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, сбора и систематизации сведений о состоянии охранных зон нефтепроводов и прилегающих территорий, оценка непроектного положения труб, определение мест разлива нефти и утечек газа, проверка состояния опор, проводов, изоляторов воздушных линий электропередачи, охрана удаленных объектов и территорий, картографирование производственных объектов, ледовая разведка и пр.

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 могут применяться видеоустройства (телевизионные камеры, тепловизоры, видеоспектрометры), спектрофотометры, лазерные дальномеры и радиолокационные станции, системы постановки буев (маркеров), ретрансляционная аппаратура и др.

Для выполнения воздушного патрулирования и решения задач дистанционного мониторинга линейной части нефтепроводов, воздушных линий электропередачи целесообразно задействовать 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.

БЛА с максимальной взлетной массой более 30 кг допускается к эксплуатации после обязательной сертификации и госрегистрации, а также при наличии документа, эквивалентного сертификату летной годности, выдаваемого гражданскому воздушному судну. БЛА с максимальной взлетной массой от 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. ПОРЯДОК ВЫБОРА ИСПОЛНИТЕЛЕЙ ДЛЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВА

Выбор Исполнителей для авиационного обеспечения деятельности Общества осуществляется в соответствии с Положением Компани № П2-08 Р-0019 «О закупке товаров, работ, услуг».

Приоритетным способом закупки на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов является открытый запрос предложений либо оферт в электронной форме.

C целью обеспечения единых подходов, повышения эффективности проведения конкурентных закупочных процедур на оказание авиационных услуг, при формировании лотов необходимо учитывать Методические указания Компании № П2-08 М-0013 «Формирование лотов при планировании и подготовке процедуры закупки товаров, работ и услуг». Формирование лотов необходимо производить по точкам базирования для авиационных услуг с использованием вертолетов и по маршрутам для авиационных услуг с использованием самолетов, по типу ВС, количеству перевозимых пассажиров и массе груза.

Типовые критерии отбора и оценки претендентов на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов в интересах Общества приведены в [Приложении](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_1._Критерии) 25. Указанные критерии в последующем при проведении закупочных процедур могут быть скорректированы по решению закупочного органа ПАО «НК «Роснефть» или Общества в зависимости от условий конкретной закупки, в том числе в целях повышения уровня БП и расширения конкуренции. Также могут быть определены дополнительные требования, влияющие на БП: квалификация летного персонала, календарный срок службы и ресурсное состояние ВС, организация выполнения полетов и ТО на заявляемых типах ВС применительно к местным условиям выполнения полетов и др.

Общество обеспечивает соблюдение привлекаемыми ими подрядными, сервисными и иными организациями требований к эксплуатантам ВС, указанным в [Приложении](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_1._Критерии) 25 к настоящему Положению.

В целях унификации подходов к контрактованию авиационных услуг и снижения производственных и правовых рисков в рамках авиационного обеспечения деятельности Общества при контрактовании авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов в Обществе необходимо применять утвержденные в соответствии с Положением ООО «РН-Ванкор» №П3-06 Р-0018 ЮЛ-583 «О стандартизации договоров» стандартные формы договоров.

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

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 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.

* + 1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ ВС ИСПОЛНИТЕЛЯ

Каждый член летного экипажа должен являться обладателем соответствующего действующего свидетельства специалиста гражданской авиации, 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 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 интересах Общества не допускается.

Требования к квалификации членов летного экипажа на привлекаемом типе ВС устанавливаются в Документации о закупке при проведении закупочных процедур по выбору Исполнителей на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов на основании типовых критериев отбора, указанных в [Приложении](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_1._Критерии) 25.

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.

Наличие у командира ВС, заявленного к оказанию авиационных услуг, налета днем (не менее 30 часов, без учета тренажерной подготовки) и ночью (не менее 3 взлетно-посадочных операций) за последние 90 календарных дней на заявленном типе ВС. Данное требование применятся только при оказании авиационных услуг с использованием вертолетов.

Полеты на вертолетах, связанные с оказанием авиационных услуг над водной поверхностью, в том числе для осуществления авиационного обеспечения морских буровых установок (платформ), выполняются только при условии, что КВС является обладателем свидетельства линейного пилота, а второй пилот - обладатель свидетельства коммерческого пилота или свидетельства линейного пилота. КВС и члены экипажа должны иметь соответствующие допуски к данному виду полетов.

При выполнении поисково-спасательных и эвакуационных работ над водной поверхностью экипаж ВС должен иметь соответствующий допуск, кроме того, бортмеханик должен быть допущен к выполнению эвакуационных работ с использованием лебедки для подъема терпящих бедствие с водной поверхности.

Оказание авиационных услуг над водной поверхностью, а также осуществление авиационного обеспечения деятельности морских буровых установок (платформ), экипажи ВС должны осуществлять в спасательных жилетах/гидрокостюмах.

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 ВС в ГА РФ», утвержденного приказом Минтранса РФ 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 ПАО «НК «Роснефть» и ООО «РН-Ванкор».

* + 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, СУ 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 федеральных 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, ТЭ 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. ОБЩИЕ 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:

1. 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.

1. Пройти необходимую стажировку в рейсовых условиях в объеме не менее 30 часов и, если необходимо, подготовку на тренажере.
2. 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.

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 настоящим Положением ([Приложение 2](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_25._КРИТЕРИИ)5).

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).

При оказании авиационных услуг над водной поверхностью, а также при осуществлении авиационного обеспечения морских буровых установок (платформ) разрешается использовать только ВС, имеющие два и более двигателей и сертифицированные по категории А. ВС должно быть оснащено баллонетами (системой аварийного приводнения), а также индивидуальными и групповыми плавательными средствами: надувными спасательными плотами (не менее двух) и аварийными запасами к ним, рассчитанными на количество людей находящихся на борту ВС, спасательными жилетами/гидрокостюмами для каждого находящегося на борту человека, оснащенными средствами электрического освещения для облегчения обнаружения людей, а также пиротехническими устройствами для подачи сигналов бедствия ВС.

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.

* + 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 РД.

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 РД;
* наличие ЛСТО ВС, обеспечивающих выполнение разрешенных видов ТО, установленных в ЭТД ВС, в программе ТО Исполнителя или РД, в районе оказания авиационных услуг с использованием вертолетов;
* наличие процедуры контроля агрегатов и запасных частей на аутентичность;
* наличие и функционирование системы качества, а также системы управления БП 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 БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

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 14.09.2022 N 526н.

4.3 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» или Обществом (в рамках лимитов ответственности по согласованию с Куратором).
* 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 по согласованию с Куратором).
* Агентские договоры, заключенные Обществом с сервисными организациями. На основании данных договоров осуществляется организация воздушных перевозок пассажиров и грузов нерегулярными рейсами, в интересах сервисных организаций, с целью консолидации потребности в авиационном обеспечении нескольких организаций. Общество выступает агентом Исполнителей по отношению к сервисным организациям.
* При отсутствии в Обществе возможности организовать авиационные услуги в рамках имеющихся договоров с Исполнителями, в целях выполнения производственных задач Обществом заключается агентский договор с другим Обществом Группы входящим в периметр Компании или сервисной организацией, в рамках которого Общество выступает принципалом.
* Организация воздушных перевозок пассажиров с использованием собственных воздушных судов Компании, осуществляется на основании и по условиям договоров, заключенных Обществом с ООО «РН-Аэрокрафт». Данные договоры заключаются по результатам внутригрупповых закупок, проводимых ПАО «НК «Роснефть».

1. ОРГАНИЗАЦИЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Организация авиационного обеспечения Общества подразделяется на следующие этапы:

* планирование авиационного обеспечения;
* исполнение и контроль авиационного обеспечения.
  1. АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ В ИНТЕРЕСАХ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ООО «РН-ВАНКОР»
     1. ПЛАНИРОВАНИЕ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Организация планирования авиационного обеспечения осуществляется с учетом основных принципов и подходов, используемых при бизнес-планировании и бюджетировании, установленных Стандартом Компании № П3-10 С-0003 «Основные принципы бизнес-планирования и бюджетирования» и 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.

Порядок определения объемов и стоимости авиационных услуг в рамках формирования производственной программы авиационного обеспечения Общества установлен Методическими указаниями Компании № П3-01.01 М-0030 «Определение стоимости авиационных услуг».

Краткосрочное планирование авиационного обеспечения осуществляется Обществом на основе потребности СП 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 Обществом на месяц производится корректировка плана с учетом приоритезации для исключения пиковых нагрузок и осуществляется согласование плана авиационного обеспечения на месяц с Исполнителями.

Оперативное планирование авиационного обеспечения осуществляется Обществом накануне даты 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 и пассажирах и грузах, заявленных к перевозке.

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

Выполнение полетов на ВС в календарном месяце осуществляется Исполнителем на основании плана-графика (форма плана-графика установлена в приложении к договору на оказание авиационных услуг) оказания авиационных услуг и заявок на авиационное обеспечение (списков пассажиров, справок о весе багажа, груза), в соответствии с заключенным стандартным договором. В процессе оказания авиационных услуг, по согласованию Общества с Исполнителем, в результате оперативного планирования исходя из решаемых производственных задач, полеты могут осуществляться с отклонением от плана-графика оказания авиационных услуг сформированного на месяц.

* + 1. ИСПОЛНЕНИЕ 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 [приложении 25](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_1._Критерии).

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 и ручной клади;
* предполетный инструктаж для пассажиров;
* посадку пассажиров в воздушное судно.

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

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

На аэродромах и посадочных площадках постоянного использования должны быть предусмотрены пассажирские зоны ожидания и 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 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.

Пути движения потоков пассажиров между пунктами обслуживания должны быть удобными, прямыми, без возвратного движения и пересечений.

#### *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 груз, в том числе ручная кладь, должны быть взвешены и документально оформлены. Общий вес перевозимого груза вместе с пассажирами не должен превышать рассчитанной предельной коммерческой загрузки для данного типа ВС.

Нормы провоза багажа в расчете на одного пассажира разрабатываются Исполнителем. По общему правилу (если иное не доведено до Общества Исполнителем), норма провоза багажа в расчете на одного пассажира составляет 20 кг (с учетом ручной клади). 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.

#### *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 гражданской авиации 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.

В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа ВС обязательному предполетному досмотру, а также послеполетному досмотру в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции», подлежат ВС, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, а также грузы и почта.

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 безопасности полета 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, членов экипажей ВС, авиационного персонала ГА, бортовых запасов ВС, грузов и почты проводятся работниками службы авиационной безопасности, прошедшие соответствующую специальную подготовку и имеющих сертификат (свидетельство).

Предполетный досмотр проводится после регистрации пассажиров. На аэродромах МВЛ или посадочных площадках, на которых не предусмотрено наличие службы авиационной безопасности, предполетный досмотр пассажиров проводит командир ВС или назначенный им член экипажа 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.

При вылете/прилете с/на посадочной площадки, кроме досмотра проводимого работниками службы авиационной безопасности или членом экипажа, проводится осмотр грузов, багажа, пассажиров и вещей при них, работниками подрядной охранной организации Общества в рамках осуществления функций контрольно-пропускного пункта.

#### *ПРЕДПОЛЕТНЫЙ ИНСТРУКТАЖ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ*

Пассажиры должны быть должным образом проинструктированы о действиях в аварийных ситуациях и необходимости соблюдения правил безопасности до начала полёта. Если разрешено правилами, 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 винтов у самолётов, а также опасность несущего и хвостового винтов вертолёта.
* Процесс посадки и выхода из ВС.
* О запрете курения около ВС и во время полёта.
* О правилах пользования ремнями безопасности:
  + - Расположение и использование ремней безопасности, которые рекомендуется держать застёгнутыми в течение всего полета и 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 (для 4-х точечных ремней безопасности на каждом сиденье с аварийным центральным размыкателем).
    - Пассажиров следует проинструктировать, чтобы они не переворачивали пряжку ремня безопасности (механизмом к телу)[[1]](#footnote-1).
* 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, аварийно-спасательных средств, аварийного радиооборудования (аварийных радиомаяков).
* Расположение и описание Инструкции по безопасности пассажира. Информация, содержащаяся в Инструкции по безопасности пассажира, должна заострять внимание на аварийно-спасательном оборудовании и действиях в случае аварийной ситуации.
* Правила расположения ручной клади.
* Наставления по использованию персональных электронных устройств (ноутбуков, органайзеров, мобильных телефонов.).

Дополнительные аспекты инструктажа пассажирам вертолётов:

* Пассажиры не должны высаживаться до получения инструкции от пилота, или назначенного персонала.
* Никогда не приближаться к вертолёту сзади.
* Всегда приближаться и удаляться от вертолёта по команде экипажа и в сопровождении работника ООиОАП УАП или иного уполномоченного лица, чтобы находиться в зоне видимости пилота или члена экипажа.
* Предметы длиной более 1 метра нужно нести параллельно земной поверхности, чтобы исключить возможность их соприкосновения с лопастями.
* Ни при каких обстоятельствах пассажиры не подходят и не уходят от вертолёта в сторону возвышения при высадке на неровных посадочных площадках.
* Ни при каких обстоятельствах пассажиры не подходят и не уходят от вертолёта при включении и выключении двигателей.
* Пассажирам должны быть предоставлены средства защиты органов слуха и проведён инструктаж по их использованию.

##### ВИДЕОИНСТРУКТАЖ

При многочисленных вылетах с неподвижного объекта видео инструктаж рекомендован и должен показываться пассажирам периодически. Если видеоинструкция единственная форма инструктажа, то она должна показываться перед каждым полётом.

##### МНОГОЯЗЫЧНЫЙ ИНСТРУКТАЖ

В случае воздушной перевозки иностранных граждан может потребоваться привлечение переводчика для словесного инструктажа или подготовка письменной, либо видео инструкции на необходимом языке (как вариант - субтитры).

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

#### *ПОСАДКА ПАССАЖИРОВ, ПОГРУЗКА БАГАЖА И ГРУЗОВ В ВОЗДУШНОЕ СУДНО*

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 (учет), посадка (высадка), досмотр (осмотр) пассажиров, загрузка (выгрузка) груза и багажа производится в соответствии с действующими на воздушном транспорте правилами и инструкциями, а также условиями ЛНД Общества 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 работников охраны ПП в соответствии с условиями договоров на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов.

Посадка пассажиров производится только по команде члена экипажа, после завершения всех операций по подготовке ВС к вылету.

Пользование пассажирами в полете электронными устройствами допускается в соответствии с инструкциями авиакомпании и с разрешениями экипажа ВС.

Багаж, прошедший контроль, указывается представителем Общества в сопутствующих документах (справке о весе багажа и грузов для вертолетов) по фактическому весу.

Ручная кладь пассажиров и багаж необходимо поместить под посадочными местами, на специальных багажных полках (для самолетов), в случае невозможности, багаж и ручная кладь размещаются в проходе (для вертолетов), с обязательным закреплением швартовочными сетками, для исключения их перемещения в полете.

В целях минимизации (исключения) рисков, связанных с попаданием пассажиров и груза (багажа) под вращающие винты вертолета, головных уборов пассажиров в рабочие части авиационных двигателей, 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. В исключительных случаях, при угрозе безопасности перевозок, допускается производить посадку/высадку пассажиров при работающих двигателях по команде членов экипажа ВС, под их контролем, с соблюдением необходимых мер безопасности.

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

В целях соблюдения требований безопасности полетов, авиационной безопасности, предупреждения нарушений общественного порядка и других правонарушений, совершаемых на борту воздушных судов и на территории наземных объектов гражданской авиации, 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, командира воздушного судна и указания других членов экипажа:
* в базовом аэропорту на линии регистрации и этапе посадки на борт воздушного судна;
* в пункте предполетного досмотра пассажиров и ручной клади;
* на борту воздушного судна до взлета, во время полета, посадки и руления воздушного судна;
* в аэропортах/посадочных площадках промежуточной посадки и конечного назначения.
* соблюдать дисциплину и общественный порядок, как на борту воздушного судна, так и на территории аэропортов и посадочных площадок;
* размещать в салоне воздушного судна «ручную кладь» и «багаж в кабину» на специально отведенных для этого местах (на полках или под впереди стоящим креслом);
* перед взлетом, посадкой и во время руления воздушного судна 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 воздушного судна;
* ознакомиться с инструкцией по безопасности, находящейся на борту воздушного судна, для оперативного реагирования в случае возникновения ситуации, угрожающей жизни и здоровью пассажира;
* оставаться на своих местах до полной остановки воздушного судна и соответствующей команды экипажа.

Пассажирам запрещается:

* создавать ситуации, угрожающие безопасности полета 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: 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 воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий);
* употреблять алкогольные напитки на борту воздушного судна или провозить алкогольную продукцию в багаже в соответствии со Стандартом ООО «РН-Ванкор» № П3-11.01 С-0013 ЮЛ-583 «Пропускной и внутриобъектовый режим на территории производственных и иных объектов»;
* находиться в состоянии алкогольного опьянения, оскорбляющем человеческое достоинство и общественную нравственность;
* курить на борту воздушного судна (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 воздушного судна;
* вставать с мест при буксировке воздушного судна, 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 воздушного судна или территории наземных объектов гражданской авиации;
* провозить на борту воздушного судна в зарегистрированном багаже и в вещах, находящихся при пассажирах, опасные вещества, указанные в [Приложении 1](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_1._ПЕРЕЧЕНЬ) Положения.

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.

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 командира воздушного судна;
* удаление пассажира-нарушителя с борта воздушного судна в ближайшем пункте его посадки, а в случае совершения воздушным судном 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.
  + - 1. *ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ОПАСНЫХ, ВНУТРИ ФЮЗЕЛЯЖА ВОЗДУШНОГО СУДНА*

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. Грузоотправитель обязан представить достоверную информацию о весе груза.

Обработка груза производится Исполнителем, Обществом или транспортно-экспедиционной организацией на основании соответствующего договора.

К воздушной перевозке принимается груз, который по своему качеству, свойствам, объему, весу и упаковке допущен к транспортировке воздушными судами в соответствии с требованиями нормативных документов Российской Федерации.

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 гражданской авиации.

При несоблюдении хотя бы одного из указанных условий перевозчик или уполномоченный агент вправе отказать в приеме груза к перевозке.

Габариты грузового места ограничиваются размерами загрузочных люков и багажных грузовых отсеков ВС. Вес перевозимого груза ограничивается предельной коммерческой загрузкой 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 (при вылете из аэропорта). При перевозке груза с посадочной площадки, где отсутствует коммерческий склад, грузовая накладная не оформляется, уполномоченный представитель Общества оформляет справку о массе багажа и груза и его свойствах по форме установленной договором с Исполнителем.

Прием груза к перевозке на самолет осуществляется перевозчиком или уполномоченным агентом и включает в себя следующие виды работ:

* взвешивание и обмер груза;
* маркировка каждого места, досмотр груза через интроскоп;
* проверка соответствия фактического состояния груза сведениям, указанным в заявке грузоотправителя, а в случаях, установленных законодательством Российской Федерации, также в документах на опасные грузы;
* оформление документации по приему-передаче груза;
* оформление грузовой накладной.

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 Общества.

При отправке груза из аэропорта г. Красноярск, груз необходимо предоставить экспедитору УСЛиГ для оформления и сдачи на склад аэропорта за сутки до вылета ВС. В случае, когда вылет назначен на понедельник, груз необходимо сдать на склад в пятницу.

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

Совместная перевозка на вертолетах пассажиров (кроме сопровождающих груз) и грузов запрещена.

Воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывных устройств, взрывчатых, отравляющих, легко воспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке в соответствии Технической инструкцией по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc. 9284-AN/905), осуществляется в соответствии с международными договорами РФ и нормативными правовыми актами РФ.

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 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. Поврежденные внешние упаковки и грузовые контейнеры для погрузки на борт ВС не допускаются. Опасный груз закрепляется на борту ВС таким образом, чтобы исключить его перемещение во время полета.

Работники СП Общества, ответственные за авиационное обеспечение и осуществляющие организацию перевозки опасных грузов, должны иметь соответствующую подготовку и квалификацию.

Документом перевозки опасных грузов является декларация грузоотправителя, свидетельствующая о том, что представленные к перевозке опасные грузы в полной мере и точно определены согласно их надлежащим отгрузочным наименованиям, и что они классифицированы, упакованы, маркированы, снабжены знаками и находятся в должном состоянии для перевозки по воздуху с соблюдением соответствующих правил. В установленных случаях сведения, приводимые в декларации, должны быть подтверждены сертификатами, лицензиями, свидетельствами, разрешениями и другими документами.

Опасные грузы по степени опасности классифицируются согласно Технической инструкцией по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc. 9284-AN/905).

К опасным грузам, запрещенным к перевозке воздушным транспортом при любых обстоятельствах, относятся:

* взрывчатые вещества, которые воспламеняются или разлагаются под воздействием температуры 75º C в течение 48 часов;
* взрывчатые вещества, содержащие смеси хлоратов с фосфором;
* твердые взрывчатые вещества, которые классифицируются как вещества с чрезвычайно высокой чувствительностью механическому удару;
* взрывчатые вещества, содержащие как хлораты, так и соли аммония;
* жидкие взрывчатые вещества, которые классифицируются как вещества с умеренной чувствительностью к механическому удару;
* любое вещество или изделие, предложенное для перевозки, которое способно выделять опасное количество тепла или газа в обычных условиях перевозки по воздуху;
* легковоспламеняющиеся твердые вещества и органические перекиси, которые обладают способностью взрываться и которые упакованы таким образом, что в качестве знака дополнительного риска правилами классификации предусматривается использование знака опасности взрыва.

#### *ТРАНСПОРТИРОВКА ГРУЗОВ НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ ВЕРТОЛЕТОВ*

Перевозка грузов, которые по своим габаритам или другим характеристикам нельзя разместить внутри грузовой кабины ВС (длинномерные, длина которых более 0,5 диаметра НВ при высоте 0,2 его длины и менее, и крупногабаритные - более 1/7 диаметра несущего винта при высоте 0,2 его длины и более), а также в случае отсутствия возможности произвести посадку в месте доставки груза, осуществляется на внешней подвеске вертолетов.

В соответствии с Федеральными авиационными правилами «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденными приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, производство строительно-монтажных и погрузо-разгрузочных работ, перемещение грузов на внешней подвеске вертолетов не допускается, если представитель Общества или грузоотправителя:

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

Порядок действий для ответственных руководителей работ и наземных бригад Общества или грузоотправителя определяется в соответствии с Правилами подготовки стропов и грузов заказчиком для транспортировки на внешней подвеске вертолетов, утвержденными Министерством гражданской авиации СССР от 17.06.1988 № 26.1.7-498.

Ответственность за выполнение названных правил возлагается на ответственного работника Общества или грузоотправителя, а при отдельном базировании вертолетов – на ответственного представителя Общества или грузоотправителя.

Подготовку грузов для доставки их вертолетами целесообразно производить на погрузочной площадке, расположенной рядом с посадочной площадкой.

Мелкие грузы следует перевозить в контейнерах или грузовых сетках-гамаках, исключающих возможность потери данного груза.

Сыпучие материалы необходимо перевозить в контейнерах или грузовых сетках, снабженных брезентовым конвертом, или в герметичных контейнерах.

Жидкость следует перевозить только в специально предназначенных для этих целей емкостях. Емкости должны быть герметично закрыты и не иметь течи.

До прилета вертолета необходимо убрать с площадки на заранее отведенное место (не ближе 100 м от груза) всю наземную технику и людей, не имеющих прямого отношения к выполняемым работам.

Погрузочная площадка должна удовлетворять условиям работы вертолета и соответствовать требованиям Исполнителя. С площадки должен быть убраны мусор и незакрепленные мелкие предметы. Пыльную площадку следует полить водой, свежевыпавший снег нужно убрать или укатать. На площадке должен быть установлен ветроуказатель. На посадочной площадке Общество должно иметь следующие основные материалы и оборудование: 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.

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 приказа по предприятию и прошедшие соответствующий инструктаж по технике безопасности при выполнении данных работ.

Стропальщики должны применять средства индивидуальной защиты (защитный шлем яркого цвета с подбородным ремнем, защитные очки закрытого типа, теплая, не продуваемая одежда).

Наземная бригада стропальщиков:

* организует работы по подготовке погрузочно-разгрузочной площадки;
* участвует в проверке исправности узлов и элементов оснастки, их соответствие массе и габаритам перевозимого груза;
* выполняет работы по подготовке погрузочно-разгрузочной площадки и грузов к транспортировке;
* выполняет строповку и подцепку транспортируемого груза.

В обязанности членов наземной бригады (стропальщиков) входит:

* проверка грузов, подготовленных к транспортировке их на внешней подвеске;
* проверка исправности узлов и элементов оснастки, их соответствие массе и габаритам перевозимого груза;
* подготовка погрузочно-разгрузочных площадок;
* подцепка и отцепка грузов на площадках.

Количество членов наземной бригады зависит от объема предстоящих работ (количества и габаритов груза, состояния выбранных площадок и т.п.) и определяется с таким условием, чтобы исключить простои вертолетов на площадках из-за несвоевременной подготовленности грузов и площадок.

При приближении вертолета к площадке стропальщики должны находиться на расстоянии 10-20 м. от груза с левой стороны по направлению полета вертолета.

После посадки вертолета по команде командира экипажа вертолета стропальщики могут приступить к отгрузке или погрузке вертолета.

При погрузке вертолета стропальщики выгружают из вертолета стропы и канат внешней подвески, подцепляют один конец каната к стропам, другой – к замку внешней подвески.

Перед взлетом вертолета стропальщики отходят в безопасное место, которое определяется бригадиром наземной бригады (стропальщиков) исходя из условий местности, а один стропальщик остается около груза и следит, чтобы при подъеме вертолета не нарушалась система строповки.

Рядом с грузом остается один стропальщик, который контролирует, чтобы при подъеме вертолета не нарушалась система строповки. После натяжения стропов стропальщик отходит в безопасное место.

Устранять перехлесты, зацепления, скручивание каната и стропов, разрешается только после того как вертолет уменьшит высоту висения и создаст слабину в канате и стропах.

В пункте назначения стропальщики при посадке вертолета отсоединяют стропы от каната подвески, загружают в вертолет стропы с ранее привезенного груза. Если посадка вертолета рядом с грузом не возможна, подцепку груза производят в режиме висения.

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

При транспортировке грузов на внешней подвеске вертолетов в качестве съемных грузозахватных приспособлений применяются канатные стропы, серьги, скобы, крюки, карабины, траверсы, специальные захваты, отвечающие требованиям действующих государственных стандартов и имеющие сертификат (свидетельство) завода-изготовителя об испытании.

В условии низких температур должны применяться стропы климатического исполнения, которые сохраняют работоспособность при температуре до минус 60оС.

Выбранные места и способы строповки грузов должны обеспечивать:

* надежность строповки;
* устойчивое висение груза на подвеске;
* удобство строповки и расстроповки.

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

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

Все строповочные элементы должны иметь документацию об их испытаниях.

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 летного экипажа вертолета данного типа.

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

Работник сторонней организации или Общества, 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 несущего винта, каску с ремешком для плотной фиксации на голове, резиновые перчатки от поражения статическим электричеством.

В целях избежания 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 2000 м.

При производстве строительно-монтажных работ и погрузо-разгрузочных операций в радиусе не более 5 км от посадочной площадки 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 безопасности полета;
* при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;
* при отказе двигателя;
* в других случаях по решению КВС.

В целях исключения рисков повреждения или утери ценных и дорогостоящих грузов их перевозка на внешней подвеске не рекомендуется. Принятие решения об их перевозке на внешней подвеске должно приниматься представителями грузоотправителя или собственника груза по согласованию с ответственным работником Управления авиационных перевозок Общества только в исключительных случаях при максимальном соблюдении мер предосторожности и обязательном информировании КВС и членов экипажа ВС о ценности перевозимого груза.

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

Нахождение персонала под грузом и в зоне разгона вертолета запрещается.

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

УАП для выполнения работ на производственных объектах Общества обеспечивает перевозку работников воздушным транспортом, путем организации нерегулярных (чартерных) рейсов и оформления авиабилетов на регулярные рейсы центрального расписания по предоставленным заявкам. На организацию перевозок нерегулярным (чартерным) рейсом заявка подается согласно настоящему Положению, а на оформление авиабилетов на рейсы центрального расписания заявка подается согласно Регламенту бизнес-процесса ООО «РН Ванкор» № П3-01.01 РГБП-0001 ЮЛ-583 «Направление работников в служебные командировки» и Положению ООО «РН-Ванкор» № П2-03 Р-0072 ЮЛ-583 «Вахтовый метод организации работ».

Организация нерегулярных (чартерных) рейсов воздушным транспортом осуществляется на основании и по условиям договоров, заключенных с авиаперевозчиком или агентом.

Оформление авиабилетов на регулярные рейсы осуществляется на основании и по условиям договоров, заключенных с агентством воздушных сообщений.

Организация нерегулярных (чартерных) рейсов воздушным транспортом для Сервисных организаций осуществляется на основании и по условиям Агентских договоров. В зависимости от условий заключенных Агентских договоров Сервисные организации перед подачей заявок на организацию перевозок должны обеспечить наличие предоплаты на счету на весь объем подаваемых заявок, либо убедиться в отсутствии просроченной задолженности по счету. При подаче заявки с пометкой **«Выделить борт» (заказной рейс)** необходимо помнить, что Сервисной организации придется оплатить затраты за весь рейс и по всему маршруту, вне зависимости от загрузки данного рейса (односторонняя загрузка, неполная загрузка ВС). Предварительную стоимость заказного рейса можно уточнить у работников Отдела по учету и обработке полетной документации УАП (доб. 2969 и 3916).

Авиакомпания, обеспечивающая нерегулярные (чартерные) рейсы, доводит до УАП Общества требования действующего Воздушного законодательства РФ, регламентирующего процессы взаимодействия и безопасные условия выполнения перевозок воздушным транспортом.

Перевозка работников Общества и Сервисных организаций воздушным транспортом на производственные объекты Общества осуществляется нерегулярными (чартерными) рейсами из/в базовых пунктов, предусмотренных условиями договоров с подрядными авиакомпаниями.

Грузоотправитель несет ответственность за безопасное обеспечение перевозки груза, в том числе 7 класса опасности (радиоактивные материалы), до момента передачи груза экипажу воздушного судна.

Грузополучатель несет ответственность за безопасное обеспечение перевозки груза, в том числе 7 класса опасности (радиоактивные материалы), с момента приема груза от экипажа воздушного судна.

При перевозке груза, в том числе 7 класса опасности (радиоактивные материалы), с использованием посадочных площадок Общества, на которых не предусмотрено нахождение персонала УАП, грузополучатель/ грузоотправитель обязан:

* согласовать с УАП использование посадочных площадок;
* проинформировать УАП о результатах отправки/получения груза.

Грузополучателю/грузоотправителю запрещается завозить и оставлять груз на территории посадочных площадок, в том числе 7 класса опасности (радиоактивные материалы), без согласования УАП.

*5.1.2.10 ПОРЯДОК ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ УПРАВЛЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК С ЭКИПАЖЕМ ВОЗДУШНОГО СУДНА НА ПП ПРИ ОКАЗАНИИ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ*

При оказании авиационных услуг с использованием вертолетов действует следующий порядок взаимодействия отдела организации и обеспечения авиационных перевозок управления авиационных перевозок с экипажем воздушного судна на ПП.

Накануне дня вылета уполномоченный работник ООиОАП УАП оформляет в 4-х экземплярах Заявку на полет, список пассажиров и справку о массе багажа и груза, его свойствах и направляет по электронной почте, указанной в договоре (передает КВС, представителю авиакомпании). Получает от уполномоченного лица авиакомпании (КВС) подтверждение приема Заявки на полет.

В день вылета уполномоченный работник ООиОАП УАП проверяет заявленные Авиакомпанией ВС и КВС на соответствие условиям Договора.

За 1 час до вылета ВС КВС передает уполномоченному работнику ООиОАП УАП информацию о метеопрогнозе по маршруту полета, необходимом количестве топлива, предельной коммерческой загрузке, рассчитанной для конкретных условий полета (расстояние, заправка, метеоусловия и т.д.).

КВС передает уполномоченному работнику ООиОАП УАП готовность приема груза и пассажиров на борт ВС. Пo окончании полета КВС предоставляет уполномоченному работнику ООиОАП УАП выполненную заявку на полет с заполненной информацией о времени полета, количестве перевезенных пассажиров, багажа и груза, эксплуатационных расстояний, а уполномоченный работник ООиОАП УАП проверяет и подтверждает своей подписью и печатью выполнение заявки на полет.

Ответственность за достоверность сведений об объемах выполненной работы несут КВС, уполномоченный работник ООиОАП УАП.

* + 1. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПЕРСОНАЛА И ГРУЗОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ (ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ВЕРТОЛЕТА МИ-26)

Заявка от Сервисных организаций принимается к исполнению только в случае наличия Агентского договора с Обществом. Затраты по доставке персонала и груза Сервисной организации в независимости от условий договора подряда (оказания услуг) перевыставляются Сервисной организации в соответствии с условиями Агентского договора.

В случае производственной необходимости / в случае скопления большого объема груза в пунктах отправления, возможна перевозка груза структурных подразделений Общества и Сервисных организаций вертолетом типа Ми-26, без переоформления формы заявки на перевозку груза вертолетом типа Ми-8, при следующих условиях:

* стоимость перевозки груза на вертолете типа Ми-26 не должна превышать ориентировочную стоимость перевозки данного груза на вертолете типа Ми-8 (к заявке на перевозку груза инициатор предложения об изменении типа вертолета на Ми-26 прикладывает сравнительный расчет потенциальной экономии за подписью Начальников Отдела организации и обеспечения авиационных перевозок и Отдела по учету и обработке полетной документации УАП);
* наличие на заявке на перевозку груза вертолетом типа Ми-8 визы начальника УАП: «Согласована перевозка на Ми-26».

#### *ПОДАЧА ЗАЯВОК НА НЕРЕГУЛЯРНЫЕ (ЧАРТЕРНЫЕ) РЕЙСЫ*

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

Заявки от СП Общества подаются в УАП письменно в виде заявок на перевозку от руководителей СП Общества либо лиц их замещающих. В случае если СП напрямую подчиняется генеральному директору или заместителю генерального директора, то заявка подается только за подписью руководителя СП. Заявки на перевозку заместителя генерального директора подаются за собственной подписью заместителя генерального директора. 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). СП Общества, чья численность менее 30 человек могут подавать заявки на перевозку работников своего СП по форме внеплановой заявки на перевозку работников Общества ([Приложения 2](#_Приложение_2._ФОРМА_1)), т.е. всех работников СП на одном листе.

От Сервисных организаций заявки подаются в виде письма на фирменном бланке компании на имя Начальника УАП Общества 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, а также при условии отсутствия просроченной задолженности по ранее выполненным перевозкам в рамках Агентского договора.

Заявка на перевозку персонала Общества оформляется по форме [Приложения 2](#_Приложение_2._ФОРМА_1).

Заявка на перевозку груза Общества (за исключением привлечения вертолета Ми-26) оформляется по форме [Приложения](#_Приложение_4._ФОРМА_1) 4.

Заявка на перевозку персонала Сервисной организации оформляется по форме [Приложения](#_Приложение_3._ФОРМА) 3.

Заявка на перевозку груза Сервисной организации (за исключением привлечения вертолета Ми-26) оформляется по форме [Приложения 5](#_Приложение_5._ФОРМА).

В заявках на перевозку все поля являются обязательными для заполнения.

Одна заявка должна содержать в себе один маршрут и одну дату перевозки. Если предполагается перевозка по сложному маршруту (более трех пунктов отправления/назначения) или с применением стыковочных рейсов (перевозка в две и более последовательные даты), в целях корректного планирования перевозки допускается оформление одной заявки на все даты и маршруты.

В случае производственной необходимости организовать доставку представителей 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 согласованная с Планово-экономическим управлением Общества заявка на перевозку с информацией по отнесению затрат на Общество (в части МВЗ), за подписью Заместителя генерального директора курирующего СП. В случае если СП напрямую подчиняется генеральному директору, то заявка подается только за подписью руководителя СП.

График авиационных перевозок на следующий месяц формируется УАП на основании объемов авиаперевозок предыдущих периодов и практических решений по организации авиаперевозок.

Сроки подачи **плановых заявок** на следующий месяц устанавливаются ответственным работником УАП и сообщаются заблаговременно путем направления сообщения по электронной почте на адреса работников Общества и Сервисных организаций (указанных в группе рассылки). На основании полученных плановых заявок УАП корректирует при необходимости месячный план работы авиации, согласовывает его с авиакомпанией. Утвержденный месячный план работы авиации УАП направляет для исполнения персоналу УАП на производственные участки.

Внеплановые заявки и изменения плановых заявок (за исключением отмены заявок) подаются не позднее чем, за 24 часа до даты планируемого вылета. Если планируемой дате вылета предшествуют не рабочие дни, то заявка подается не позднее чем, за 24 часа до наступления первого не рабочего (выходного) дня. При изменении плановых заявок требуется четко прописывать вносимые изменения (кого снять, с какого рейса, кого на замену, на какой рейс). Предоставление мест в ВС пассажирам, указанным во внеплановой заявке или в заявке на изменение плановой с увеличением количества ранее заявленных пассажиров, осуществляется по принципу наличия свободных мест на рейсе (досадка). На основании полученных заявок УАП формирует суточный план работы авиации и согласовывает его с авиакомпанией, после чего направляет для исполнения персоналу УАП на производственные участки.

Суточный план работы воздушных судов типа Ми-8 (всех модификаций) должен формироваться с учетом возможности выполнения полетов, связанных с ликвидацией пожаров, аварий и других происшествий, угрожающих жизни и здоровью персонала.

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 ЦИТУ 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 ЦИТУ или старшего врача, о возникновении пожара, аварии или другого происшествия, угрожающего жизни и здоровью работников, ответственный работник УАП организовывает мероприятия по работе авиации, направленные на ликвидацию вышеописанных происшествий с учетом необходимого для этого времени полета.

Авиационные работы, выполненные по экстренным заявкам начальника ЦИТУ или старшего врача медицинской организации, полученные в устной форме или по электронной почте, должны быть подтверждены соответствующими письменными заявками по установленной форме, в срок не позднее суток после выполнения полета.

Отмена заявки на перевозку принимается не позднее чем, за 12 часов до планируемого времени вылета. Если планируемой дате вылета предшествуют не рабочие дни, то заявка на отмену подается не позднее чем, за 8 часов до наступления первого не рабочего (выходного) дня. При этом требуется четко прописывать условия отмены (кого снять, с какого рейса).

Заявки на срочную медицинскую эвакуацию с производственных объектов Общества оформляются и принимаются в работу в соответствии с Инструкцией ООО «РН-Ванкор» № П2-09 И-01045 ЮЛ-583 «Медицинская эвакуация на производственных объектах с использованием воздушного транспорта».

В случае неявки пассажиров/груза СП Общества на вылет без предварительного уведомления УАП или отсутствия пассажира/груза на борту воздушного судна по причине позднего прибытия на регистрацию, работник/исполнитель заявки на перевозку груза обязан предоставить в УАП объяснительную, оформленную на имя руководителя своего СП и начальника УАП, в течение двух рабочих дней с момента вышеназванных событий 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/ корректировка сроков выполнения работ по указанию вышестоящего руководства), личная причина (болезнь, смерть близкого родственника, отмена или позднее прибытие стыковочного рейса). Пассажиры, не явившиеся на вылет по иным причинам, могут быть привлечены к ответственности (УАП вправе инициировать меры взыскания к данному работнику СП Общества).

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

Представитель УАП / Представитель авиакомпании в аэропорту 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. При подаче заявок на перевозку персонала или грузов с использованием временной посадочной площадки или посадочной площадки, не являющейся собственностью Общества, необходимо к заявке прикладывать фотографии с описанием площадки и указать географические координаты в системе WGS-84.

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

Заявки должны быть оформлены:

* для перевозки работников Общества и порядных организаций – в виде подписанной руководителем заявки по установленной форме, обязательным приложением к заявке на перевозку является список пассажиров в формате Excel по установленной форме ([Приложение 6](#_Приложение_6._СПИСОК)).
* для перевозки груза Общества или Сервисных организаций – в виде заявки по установленной форме.

УАП обеспечивает выделение свободной провозной емкости в ВС для перевозки груза. Подготовку груза к перевозке, загрузку груза в ВС, выгрузку ВС обеспечивают службы аэропорта (если вылет/прилет из/в аэропорта), УСЛиГ или инициатор перевозки груза.

Если груз доставлен на ВС на посадочную площадку производственного участка, и инициатор перевозки не обеспечил своевременную выгрузку груза из ВС по прибытию в пункт назначения – выгрузку груза с ВС и оперативное перемещение груза за территорию посадочной площадки обеспечивает УСЛиГ.

Заявки на выделение вертолета оформляются аналогично заявкам на перевозку по установленной форме, с указанием дополнительной информации о необходимости выделения вертолета для выполнения конкретизированных задач.

Заявки, оформленные не в соответствии с требованиями настоящего Положения, к исполнению не принимаются.

Все заявки на перевозку персонала или груза *(перевозимого на самолетах и по схеме самолет+вертолет)* направляются на адрес: «Чартер РН-Ванкор» <vankoravia@vn.rosneft.ru>. Справочная информация по вопросам организации авиаперевозок предоставляется по телефонам: в г.Красноярск (391) 274-56-99 доб. 3894, доб. 2697.

Все заявки на перевозку персонала или гру*за (перевозимого только на вертолетах)* направляются на адрес: «ВПУ Диспетчер авиаперевозок» <vpu-dispavia@vn.rosneft.ru>. Справочная информация по вопросам организации авиаперевозок предоставляется по телефонам: в г.Красноярск (391) 274-56-99 доб. 3637, доб. 2731, доб. 3215, доб. 2786; на Ванкорском производственном участке (391) 274-56-99 доб.74-257; в аэропорту «Игарка» (391) 274-56-99 доб.76-490, доб.76-495.

Заявки не подлежат обязательной регистрации в СЭД.

* + - 1. *ОФОРМЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОЧНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ НА НЕРЕГУЛЯРНЫЕ (ЧАРТЕРНЫЕ) РЕЙСЫ*

УАП по поступившим заявкам формирует списки пассажиров на самолеты и вертолеты. Списки пассажиров на самолеты направляются в авиакомпанию для выписки авиабилетов. Авиабилеты на вертолеты могут выписываться только в аэропортах (если иное не предусмотрено условиями договора с авиакомпанией), на оперативных точках посадка осуществляется по списку пассажиров.

* + - * 1. *ОФОРМЛЕНИЕ ГРУЗА К ПЕРЕВОЗКЕ*

При приеме груза на борт воздушного судна 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 воздушного судна осуществляется членом экипажа воздушного судна на основании справки о весе багажа, груза и его свойствах. При этом ответственность за соответствие фактического веса груза заявленному несет грузоотправитель.

При приеме на борт воздушного судна 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.

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

* + - * 1. *ОФОРМЛЕНИЕ ПОЛЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ*

Перед вылетом вертолета ответственный от УАП в месте организации авиаперевозок выдает командиру воздушного судна в двух экземплярах: список пассажиров, справку о массе багажа, груза и его свойствах, а также заявку на полет, составленную в 4-х экземплярах. Ответственный за подачу заявок на полет от УАП устанавливается приказом Общества.

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 установлена договором с Исполнителем.

В случаях неполной загрузки, «свободный тоннаж» может быть использован дозагрузкой попутным грузом и пассажирами. Оплата таких одновременных перевозок с несколькими заказчиками производится каждым пропорционально общему тоннажу. С этой целью ответственный от УАП должен точно разграничить между ними загрузку в соответствии с каждым участком полета и отразить в заявке на полет, списке пассажиров, справке о весе багажа, груза и его свойствах.

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

Командир ВС вправе отказаться от выполнения заявки на полет в случае нарушения правил подготовки и оформления документации. По окончании полета командир ВС проставляет в акт-отчете, количество перевезенных пассажиров и груза, эксплуатационное расстояние, налет по часам, а ответственный от УАП в месте организации авиаперевозок обязан подтвердить своей подписью и печатью Общества выполнение заявки на полет. Ответственность за достоверность сведений об объемах выполненной работы несут командир воздушного судна и ответственный от УАП в месте организации авиаперевозок.

* + - 1. *ОБСЛУЖИВАНИЕ ВЫЛЕТАЮЩИХ работников, БАГАЖА и груза из АЭРОПОРтОВ БАЗОВЫХ ПУНКТОВ на нерегулярных (чартерных) рейсах*

УАП путем рассылки по электронной почте доводит до вылетающих пассажиров информацию о дате вылета ВС, времени вылета, аэропорт вылета, время и место предоставления автотранспорта. До работников Общества планируемых к перевозке, данную информацию доводит специалист по табельному учету СП, в котором работает специалист, планируемый к перевозке. Работники сервисных организаций получают информацию о вылете от своего ответственного представителя, чей адрес указан в группе рассылки.

Во всех базовых пунктах, откуда УАП организовывает перевозку вахтовых бригад контролирует и организует посадку на ВС представитель авиакомпании или другой уполномоченный агент.

УАП предоставляет в Транспортное управление Общества списки пассажиров с распределением по рейсам, планируемые дату и время вылета из г. Красноярск. Транспортное управление Общества проводит оценку организационной и экономической целесообразности доставки работников Общества до/из аэропорта г. Красноярск.

В случае отсутствия целесообразности работники Общества самостоятельно добираются до/из аэропорта вылета/прилета. В случае наличия целесообразности, Транспортное управление Общества сообщает в УАП (до рассылки списков пассажиров и информации о рейсах) время и место предоставления автотранспорта для доставки работников Общества в аэропорт г. Красноярск, обеспечивает предоставление автотранспорта необходимой вместимости.

Планируемое время прилета рейсов в аэропорт г. Красноярск и имеющиеся изменения по спискам прибывающих пассажиров УАП доводит до Транспортного управления дополнительно (не позднее, чем за 2 часа до прибытия рейса), в целях обеспечения автотранспортом на встречу работников Общества.

Доставка работников Сервисных организаций до/из аэропорта обеспечивается самостоятельно Сервисной организацией.

Пассажирам необходимо прибыть к месту регистрации не менее чем за 2 часа до запланированного времени вылета ВС. Регистрация пассажиров заканчивается за 40 минут до запланированного времени вылета ВС. Пассажиры, прибывшие позднее установленного времени окончания регистрации, к перевозке не принимаются.

В момент прибытия в аэропорт, пассажир получает от ответственного представителя УАП или иного уполномоченного 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.

Пассажиры, перевозка которых осуществляется за наличный расчет, выкупают билеты в авиакассе на основании данных, указанных в списках пассажиров предоставленных Исполнителю от УАП.

Для регистрации и оформления перевозок пассажиров заказным рейсом выделяется отдельная стойка регистрации. Регистрация билетов и оформление багажа производится в соответствии с требованиями Технологии по обслуживанию пассажиров на воздушных линиях, утвержденной в аэропорту. Регистрация производится по предъявлению паспорта, билетов и списка пассажиров. При себе работник обязан иметь паспорт или иной документ, удостоверяющий личность, на основании которого было произведено оформление авиабилета.

При регистрации работника и оформления багажа работник обязан предъявить для взвешивания весь багаж и ручную кладь, предназначенные для перевозки. Норма провоза багажа в расчете на одного пассажира составляет 20 кг (с учетом ручной клади). 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. При оформлении багажа работнику выдается часть (отрывной талон) номерной багажной бирки, а другая часть прикрепляется к каждому месту багажа, принятого перевозчиком к перевозке под ответственность перевозчика за сохранность этих вещей с момента их сдачи работником до момента выдачи работнику. 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 УАП в аэропорту с учетом возможности дальнейшего безопасного и комфортного для пассажиров размещения в салоне вертолета при вылете из аэропорта «Игарка». Перевозка такого 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.

Работнику, который не заявился ранее на вылет и ему необходимо вылететь на производственный объект Общества, в аэропорту при наличии свободных мест и при наличии у данного работника с собой распечатанной заявки на перевозку, оформленной в соответствии с требованиями настоящего Положения, по указанию работника УАП выписывается авиабилет и вносится изменение в список пассажиров. Работник, опоздавший на регистрацию, нарушивший установленные правила перевозок, а также находящийся в состоянии алкогольного, или какого либо другого опьянения, к перевозке не допускается.

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

* + - 1. *ОБСЛУЖИВАНИЕ вылетающих и прилетающих работников, БАГАЖА И ГРУЗА в/из аэропорт (а) Игарка на нерегулярных (чартерных) рейсах*

По факту получения списков пассажиров от ответственного работника УАП (за сутки до запланированного вылета самолета) работник СОАП в аэропорту «Игарка» контролирует выписку билетов авиакомпанией в аэропорту «Игарка».

При вылете самолета в г. Игарка ответственный от УАП в г. Красноярске доводит информацию до работника СОАП в аэропорту «Игарка» о времени вылета ВС, количестве пассажиров, весе груза, любую другую информацию, позволяющую учесть возможности служб, сократить до минимума время обслуживания пассажиров и обработки груза с обеспечением надлежащего сервиса и безопасности перевозок в аэропорту «Игарка».

Работник ООиОАП в а/п Игарка после получения фактической информации, формирует списки пассажиров и корпоративные посадочные талоны на вертолет, и предоставляет командиру вертолета и представителю авиакомпании или в службу организации перевозок аэропорта «Игарка» данные по планируемой загрузке и необходимом времени вылета вертолета на месторождение.

При посадке самолета в аэропорту «Игарка», работник СОАП в аэропорту «Игарка» информирует прибывших работников о начале регистрации, оформления багажа, досмотра для вылета на производственные объекты, раздает билеты и корпоративные посадочные талоны.

Регистрация и оформление багажа вахтовых работников производится работниками службы организации перевозок аэропорта «Игарка» в соответствии с требованиями Технологии по обслуживанию пассажиров на воздушных линиях утвержденной в аэропорту.

Проверка ручной клади, багажа и работников на наличие запрещенных к ввозу (вывозу) предметов осуществляется на общих основаниях в соответствии с действующим Воздушным законодательством РФ и настоящего Положения.

В зоне спецконтроля, досмотр багажа и личный досмотр вахтовых работников организуются так, чтобы не допускать необоснованной задержки и производится только по предъявлению посадочного талона и документа, удостоверяющего личность.

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.

Присутствующие в аэропорту «Игарка» работники ООО «ЧОП РН-Охрана-Ванкор» обеспечивают контроль за соблюдением работниками Общества и сервисных организаций ЛНД Общества о пропускном и внутриобъектовом режиме.

Багаж, превышающий норму 20 кг на одного пассажира, или по своим параметрам представляющий потенциальную угрозу для безопасности или нарушения комфорта пассажиров, работник УАП вправе снять с рейса и отказать в перевозке.

Сверхнормативный багаж работников Сервисных организаций, принятый к перевозке, выставляется к оплате по факту выполнения рейса, в рамках и по условиям агентского договора, как груз.

При вылете вертолета с производственного объекта в аэропорт «Игарка», работник СОАП в аэропорту «Игарка» ответственный за отправление рейса с производственного объекта, передает информацию работнику СОАП в аэропорту «Игарка» о времени вылета ВС, количестве пассажиров, весе груза, иную полезную по выполнению рейса информацию.

При посадке вертолета в аэропорту «Игарка» работник СОАП в аэропорту «Игарка» объявляет прибывшим пассажирам о начале регистрации, оформлении багажа, досмотра на самолет для вылета в Красноярск или прочий базовый пункт.

Работники Общества и сервисной организации перед началом регистрации получают авиабилеты или маршрут-квитанции у работника СОАП в аэропорту «Игарка» на основании списка пассажиров.

Регистрация пассажира производится по предъявлению паспорта, билета и списка пассажиров. При себе работник обязан иметь паспорт или иной документ, удостоверяющий личность, на основании которого было произведено оформление авиабилета.

Регистрация билетов и оформление багажа производится в соответствии с требованиями Воздушного законодательства РФ.

Работникам своевременно не явившимся на регистрацию или на посадку без уважительной причины, работник СОАП в аэропорту «Игарка» вправе отказать в перевозке.

Работнику, который не заявился ранее на вылет, и которому необходимо вылететь на производственный объект Общества или в базовый пункт, в аэропорту при наличии свободных мест и при наличии у данного работника с собой распечатанной заявки на перевозку, оформленной в соответствии с требованиями настоящего Положения, по указанию работника УАП выписывается авиабилет и вносится изменение в список пассажиров

В период неблагоприятных для безопасного выполнения полетов вертолетами метеорологических условий доставка пассажиров из аэропорта «Игарка» до вертолетной посадочной площадки Ванкорского месторождения возможна автомобильным транспортом согласно порядка перевозки вахт автомобильным транспортом, утвержденного организационно-распорядительным документом Общества.

* + - 1. *обслуживаниЕ вылетающих работников, БАГАЖА и груза с Ванкорского производственного участка на нерегулярных (чартерных) рейсах*

Обслуживание вылетающих работников, багажа и груза с Ванкорского производственного участка осуществляется в следующей последовательности:

Заступив на смену, главный специалист/ведущий инженер УАП на Ванкорском участке в 08:00 часов местного времени производит сбор подробной информации об обстановке, сложившейся на вертолетной посадочной площадке, невыполненных заданиях по отправлению ВС, работников, грузов. Проанализировав суточный план работы авиации и с учетом текущих изменений, дает указание ведущему инженеру/инженеру УАП об очередности выпуска ВС по времени, предельной коммерческой загрузке на рейс, передает сформированные сводки отправок по пассажирам и грузу.

Ведущий инженер/инженер УАП на Ванкорском участке за 1 час до вылета рейса проверяет наличие необходимой документации для регистрации работников, багажа и груза – сводка отправок, посадочные талоны.

Главный специалист/ведущий инженер УАП на Ванкорском участке за 1 час до вылета рейса проверяет наличие необходимой документации на полет - заявку на полет, список пассажиров, справку о массе багажа, груза и его свойствах.

Работник охранного предприятия за 1 час до вылета рейса, руководствуясь положениями Стандарта ООО «РН-Ванкор» № П3-11.01 С-0013 ЮЛ-583 «Пропускной и внутриобъектовый режим на территории производственных и иных объектов», осуществляет пропуск всех пассажиров на служебно-техническую территорию на основании:

* по согласованным заявкам (спискам);
* при предъявлении служебного удостоверения, дающего право, в установленных федеральным законодательством случаях, прохода на территорию опасных производственных объектов;
* по пропускам, формы и образцы которых установлены соответствующим ЛНД Общества.

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 работниками охранного предприятия.

Ведущий инженер/инженер УАП на Ванкорском участке:

* за 30 минут до вылета рейса отражает на табло полетов факт начала учета пассажиров на рейс, объявляет работникам о начале учета, оформления багажа. Учет проводится на основании сводки отправки и по предъявлении документа, удостоверяющего личность. Инженер УАП передает работнику корпоративный посадочный талон и направляет в зону предполетного ожидания;
* за 10 минут до вылета рейса подводит итоги в сводке отправок по количеству работников, прибывших на регистрацию. Проверяет наличие свободных мест для возможной досадки работников на рейс до ПКЗ. Сообщает информацию о проведенных итогах учета ведущему инженеру УАП с целью составления полетной документации.

Работник охранного предприятия не позднее, чем за 5 минут до вылета рейса, информирует инженера УАП о количестве работников прошедших предполетную проверку ручной клади и багажа на наличие запрещенных к вывозу предметов, которая осуществляется на общих основаниях в соответствии со Стандартом ООО «РН-Ванкор» № П3-11.01 С-0013 ЮЛ-583 «Пропускной и внутриобъектовый режим на территории производственных и иных объектов».

Ведущий инженер/инженер УАП на Ванкорском участке не позднее, чем за 5 минут до вылета рейса уточняет у командира экипажа (через ЦПИ) информацию о готовности ВС к приему пассажиров. При получении подтверждения отражает на табло полетов факт начала посадки и производит объявление по ГГС. При необходимости повторно объявляет посадку для опоздавших работников. Производит посадку пассажиров на ВС.

Работники, ответственные за обработку убывающего груза (стропальщик) за 30 минут до вылета рейса, первым на борт воздушного судна помещает груз. Загрузка грузов должна осуществляться при остановленных двигателях; в исключительных случаях, если площадка без уклона и не загромождена посторонними предметами, командиру вертолета предоставляется право принимать решение о проведении этих операций при работающих двигателях с соблюдением всех необходимых требований безопасности. При незначительном объеме груза, подлежащего отправке, погрузка на борт воздушного судна 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, при данном виде работ двигатели воздушного судна должны быть полностью остановлены.

Загрузка, распределение груза на борту ВС, швартовка груза и разгрузка выполняется по указанию и под контролем экипажа

Бортмеханик ВС за 30 минут до вылета рейса, по факту размещения груза на борту ВС осуществляет его крепление специальными сетками.

Багаж размещается на борту ВС и крепится специальными сетками до непосредственной посадки пассажиров.

Ведущий инженер/инженер УАП за 5 минут до вылета рейса по завершению работ распределения, швартовки, крепления груза и багажа на борту, объявляет работникам о начале посадки с напоминанием маршрута следования и времени вылета.

Перемещение работников от зоны предполетного ожидания к борту воздушного судна, а также рассадка в салоне по местам ведется под контролем работника охранного предприятия и члена экипажа.

Второй пилот экипажа ВС за 5 минут до вылета рейса, по окончании посадки работников, заверяет своей подписью правильность данных об отправлении работников, груза в списке пассажиров и справке о массе багажа, груза.

Работник охранного предприятия за 3 минуты до вылета рейса, покидая борт воздушного судна и место стоянки, должен убедиться в том, что трап поднят, и дверь люка закрыта, что в близи вертолета нет посторонних лиц и предметов.

Ведущий инженер/инженер УАП в течение 5-ти минут после вылета рейса докладывает главному специалисту/ведущему инженеру УАП обо всех этапах посадки, времени ее окончания и передает 1 экземпляр полетной документации. Отражает на табло полетов факт отправки ВС.

Ведущий инженер/инженер УАП в течение 5-ти минут после вылета рейса в обязательном порядке передает информацию по вылету инженеру УАП другого производственного участка, либо лицу, уполномоченному по встрече в пункте назначения. Информация содержит - бортовой номер воздушного судна, фактическое время вылета (местное) с вертолетной площадки, количество пассажиров, тоннаж груза и его принадлежность.

В период неблагоприятных для безопасного выполнения полетов вертолетами метеорологических условий доставка пассажиров с вертолетной посадочной площадки Ванкорского месторождения до аэропорта «Игарка» возможна автомобильным транспортом согласно требованиям к перевозкам вахт автомобильным транспортом.

* + - 1. *обслуживаниЕ вылетающих работников, БАГАЖА и груза с прочих производственных участков на нерегулярных (чартерных) рейсах*

На производственных участках, где присутствует персонал УАП, ответственный за организацию авиационных перевозок, учет и контроль пассажиров, багажа и грузов осуществляется по аналогии с операциями на Ванкорском производственном участке.

На производственных участках, где отсутствует персонал УАП, контроль за безопасной посадкой пассажиров, загрузкой груза на борт вертолета и за безопасным покиданием пассажирами вертолета, выгрузкой груза обеспечивает экипаж ВС. На объектах со значительным пассажиропотоком и грузопотоком, где отсутствует персонал УАП (п/б «Прилуки», КНПС, НПС-1, НПС-2), контроль также обеспечивает ответственный работник ООО «ЧОП РН-Охрана-Ванкор».

* + - 1. *обслуживаниЕ прибывающих работников, БАГАЖА и груза на Ванкорское месторождение на нерегулярных (чартерных) рейсах*

Обслуживание прибывающих работников, багажа и груза на Ванкорское месторождение осуществляется в следующей последовательности:

Главный специалист/ведущий инженер УАП за 20 минут до посадки ВС получает от ЦПИ информацию:

* время прилета рейсов;
* бортовой номер ВС;
* аэропорт или пункт отправления;
* количество пассажиров, вес груза;
* любая другая информация, позволяющая учесть возможности служб, сократить до минимума время обслуживания работников и обработки груза с обеспечением надлежащего сервиса и безопасности перевозок.

Полученную информацию главный специалист/ведущий инженер УАП доводит до ведущего инженера/инженера УАП и заинтересованных лиц во встрече. Совместно со сменным диспетчером РИТС согласовывает своевременное прибытие транспортных средств (вахтовый автобус, легковой автомобиль, автокран, п/прицеп) на привокзальную площадь.

Ведущий инженер/инженер УАП в течение 10-ти минут после посадки ВС, находясь у трапа, приветствует пассажиров, предлагает пассажирам покинуть территорию вертолетной площадки и приглашает проследовать в здание СПЗ для контроля багажа (при необходимости). Принимает меры и следит за тем, чтобы работники не получили травму при выходе из воздушного судна и не удалялись от него без сопровождения, а также ведет контроль наличия легких вещей при пассажирах и головных уборов с целью исключения и во избежание попадания их во вращающиеся лопасти воздушного судна.

Работник охранного предприятия в течение 10-ти минут после посадки ВС одновременно с инженером УАП находится у трапа. Целью является выявление наличия на борту 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 воздушного судна соответствует количеству данных из списка, предоставленных экипажем, оказывает содействие в сопровождении пассажиров от места стоянки воздушного судна по перрону, до СПЗ. При несоответствии, проводит процедуру расследования по факту возможного нахождения постороннего лица.

В течение 30 минут после прибытия рейса и высадки работников, осуществляется выгрузка и обработка груза с борта воздушного судна силами и средствами грузополучателя при непосредственном присутствии самого представителя грузополучателя.

Грузополучатель аккуратно укладывает груз, 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 воздушного судна. Разгрузка выполняет по указанию и под контролем экипажа.

Работник охранного предприятия обеспечивает пропуск транспортного средства за грузом только в том случае, если воздушное судно покинуло место стоянки и по информации ЦПИ, в ближайшее время на данную стоянку не планируется посадка другого воздушного судна, или в случае длительной стоянки вертолета с выключенными двигателями.

Работник охранного предприятия в течение 20 минут после прибытия рейса осуществляет пропуск всех пассажиров на территорию Ванкорского производственного участка согласно Стандарту ООО «РН-Ванкор» № П3-11.01 С-0013 ЮЛ-583 «Пропускной и внутриобъектовый режим на территории производственных и иных объектов» на основании:

* при предъявлении служебного удостоверения, дающего право, в установленных федеральным законодательством случаях, прохода на территорию опасных производственных объектов;
* по пропускам, формы и образцы которых установлены соответствующим ЛНД Общества;
* после прохождения встречного контроля ручной клади, багажа и работников на наличие запрещенных к ввозу (вывозу) предметов.

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 работниками охранного предприятия.

* + 1. ПОРЯДОК ЗАКАЗА И ОФОРМЛЕНИЯ АВИАБИЛЕТОВ НА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

Заказ билетов на регулярные рейсы для работников Общества, работающих вахтовым методом, следующих от пункта сбора к месту организации работ (вахтовому поселку) и обратно, осуществляется на основании заявки, оформленной по форме [Приложения 7](#_Приложение_7._ФОРМА_1) не позднее, чем за 2 рабочих дня до даты вылета.

Заявки на перевозку регулярными рейсами для работников Общества, работающих вахтовым методом, следующих от пункта сбора к месту организации работ (вахтовому поселку) и обратно, не подлежат обязательной регистрации в СЭД. 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, 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; полный маршрут с пунктами пересадок, номера рейсов по всему маршруту; исполнителя, контактный телефон и электронную почту исполнителя; полную информацию о пассажире – фамилию, имя и отчество (полностью), должность, серию и номер паспорта, дату рождения.

Заявка в формате Word и скан-образ подписанной заявки на перевозку по форме [Приложения 7](#Прил7) отправляется на электронный адрес [avia-regular@vn.rosneft.ru](mailto:avia-regular@vn.rosneft.ru).

Заказ билетов на регулярные рейсы для работников Общества, следующих в командировку, осуществляется в СЭД. При оформлении заявки должны быть заполнены все графы: даты вылета на которые приобретаются билеты, маршрут с промежуточными пунктами посадок; исполнитель, его контактный телефон, полная информация о пассажире – фамилия, имя и отчество (полностью), должность, серия и номер паспорта, дата рождения). Заявка составляется не позднее, чем за 2 календарных дня до начала командировки. Срочные заявки принимаются в работу в срок не позднее 4-х часов до времени вылета рейса.

Заявки необходимо оформлять за подписью руководителя СП, не ниже начальника управления (отдела, при отсутствии управления), либо лица, его замещающего. В случае если отдел, подразделение, служба напрямую подчиняется генеральному директору, то заявку подписывает руководитель самостоятельного структурного подразделения. В случае, если заказ билетов осуществляется для заместителя генерального директора по направлению деятельности или руководителя СП, административно подчиненного генеральному директору Заявку подписывает заместитель генерального директора или руководитель СП соответственно. Ответственность за целесообразность направления заявки на исполнение ответственному работнику ООиОАП УАП возлагается на работника, подписавшего заявку.

Ответственность за правильность заполнения и своевременное поступление заявок на исполнение ответственному работнику ООиОАП УАП возлагается на работника, оформившего заявку.

В день оформления билета ответственный работник ООиОАП УАП в электронном виде направляет билет для проверки работнику, либо ответственному исполнителю, указанному в заявке на электронную почту. При отсутствии замечаний, билеты автоматически считаются принятыми. Ответственность за сведения, содержащиеся в билетах, возлагается на работника, либо на ответственного исполнителя, указанного в заявке.

Работник имеет право на приобретение билетов за наличный расчет. В случае отсутствия прямых рейсов согласно центральному расписанию из пункта вылета, а также при отсутствии мест на прямой рейс по запрашиваемым маршрутам, работники Общества имеют право на оформление авиабилетов на любой ближайший рейс, с удобной стыковкой. Не требуется дополнительное согласование маршрута с пунктами пересадки у руководителя СП.

В случае отмены, переноса даты вылета или опоздания на рейс, работник Общества, работающий вахтовым методом, следующий от пункта сбора к месту организации работ (вахтовому поселку) и обратно или следующий в командировку самостоятельно контролирует своевременную сдачу мест на уже оформленные билеты, до вылета самолета (т.к. по условиям тарифа большинства перевозчиков, билеты являются не возвратными после вылета самолета). Информация об изменениях по вылету передается ответственному работнику ООиОАП УАП в рабочее время, оперативно, посредством телефонной связи с дублированием информации текстовым сообщением на электронный адрес [avia-regular@vn.rosneft.ru](mailto:avia-regular@vn.rosneft.ru).

При отсутствии возможности установления контакта с работником ООиОАП УАП (нерабочее время), пассажир обязан самостоятельно сдать места по телефону горячей линии авиакомпании, на которую оформлен билет. После чего, в течение одного рабочего дня, пассажиром либо назначенным в СП ответственным за формирование заявок специалистом, создается в СЭД заявка на возврат или обмен электронного билета в соответствии с [Приложением 8](#Прил8) должны быть заполнены все графы: номер билета, даты вылета на которые приобретены билеты, маршрут с промежуточными пунктами посадок; исполнитель, его контактный телефон, полная информация о пассажире – табельный номер, фамилия, имя и отчество (полностью), должность, подразделение, причина возврата/обмена и остальные предусмотренные для заполнения поля формы заявки). Заявка подлежит обязательному согласованию в СЭД руководителем структурного подразделения (начальник управления либо лицо его замещающее, а в случае если СП напрямую подчиняется генеральному директору Общества – руководитель СП). После согласования, заявка автоматически регистрируется и направляется на исполнение ответственному работнику ООиОАП. Ответственность за правильность заполнения и своевременное поступление заявки на исполнение ответственному работнику ООиОАП возлагается на работника, оформившего заявку в СЭД. В случае, направления заявки на обмен билета, не требуется повторно создавать заявку на перевозку работника.

По возвращению из командировки/с вахты работник обязан сдать авансовый отчет за использованные денежные средства на приобретение авиабилетов в порядке, предусмотренном Регламентом бизнес-процесса ООО «РН Ванкор» № П3-01.01 РГБП-0001 ЮЛ-583 «Направление работников в служебные командировки».

### *ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ВЕРТОЛЕТАМИ МИ-26*

Порядок устанавливает требования при организации перевозок грузов Общества и Сервисных организаций вертолетами Ми-26 гражданской авиации, а также регламентирует вопросы взаимодействия структурных подразделений Общества при осуществлении соответствующих перевозок.

УАП обеспечивает перевозку грузов вертолетами Ми-26 гражданской авиации, путем организации и обеспечения полетов, согласно поданным заявкам (служебных записок) от структурных подразделений Общества и Сервисных организаций.

Организация перевозки грузов вертолетами Ми-26 гражданской авиации осуществляется, на основании договора, заключенного с авиакомпанией.

Организация перевозки грузов вертолетами МИ-26 гражданской авиации для Сервисных организаций осуществляется на основании Агентского договора.

К воздушной перевозке принимается груз, который по своему качеству, свойствам, объему, весу и упаковке допущен к транспортировке воздушными судами в соответствии с требованиями Российской Федерации. Вес перевозимого на воздушном судне груза ограничивается предельной коммерческой загрузкой воздушного судна.

* + - 1. *ПОДАЧА ЗАЯВОК НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗа ВЕРТОЛЕТОМ МИ-26*

Заявки на организацию перевозки груза Общества вертолетом Ми-26 должны быть оформлены в виде служебной записки по форме [Приложения 9](#_Приложение_9._ФОРМА) направлены на имя начальника управления авиационных перевозок и начальника управления складской логистики и грузоперевозок за подписью заместителя генерального директора по направлению или первого заместителя генерального директора по производству – главного инженера. В случае если СП напрямую подчиняется генеральному директору, то заявка оформляется за подписью руководителя СП.

Если для перевозки груза используются возвратные авиационная тара (контейнер, авиационные сани и т.д.) и стропа Общества, инициатор перевозки указывает в заявке на перевозку груза авиационную тару и стропа, в том числе с доставкой по обратному маршруту. В заявке на перевозку груза вертолетом Ми-26 вес груза указывается с учетом веса тары (в т.ч. специализированной) и грузозахватных приспособлений (при их использовании).

Заявка на организацию перевозки груза сервисной организации вертолетом МИ-26 должна быть оформлена сервисной организацией в виде письма по форме [Приложения 10](#_Приложение_10._ФОРМА) на фирменном бланке сервисной организации и направлена на имя начальника управления авиационных перевозок и начальника управления складской логистики и грузоперевозок Общества.

Заявка от сервисных организаций принимается к исполнению только в случае наличия Агентского договора с Обществом. Затраты по доставке груза сервисной организации в независимости от условий договора подряда (оказания услуг) перевыставляются сервисной организации в соответствии с условиями Агентского договора. Если для перевозки груза используются возвратные авиационная тара и стропа, инициатор перевозки указывает в заявке на перевозку груза авиационную тару и стропа с доставкой по обратному маршруту. Затраты по обратной перевозке авиационной тары и строп перевыставляются инициатору перевозки. В заявке на перевозку груза вертолетом Ми-26 вес груза указывается с учетом веса тары (в т.ч. специализированной) и грузозахватных приспособлений (при их использовании).

Ответственность за наличие исключительной производственной необходимости доставки груза вертолетом Ми-26 с целью вовлечения в строительство объектов для своевременного их запуска или вовлечения в производственный процесс (в т.ч. связанный с добычей углеводородного сырья), обоснованность и целесообразность перевозки данного груза несет инициатор (исполнитель служебной записки и подписант) при направлении заявки на организацию перевозки груза вертолетом Ми-26 на имя начальника управления авиационных перевозок и начальника управления складской логистики и грузоперевозок Общества.

Заявка на организацию перевозок груза вертолетом Ми-26 обязательно должна включать в себя служебную записку (для груза Общества) или гарантийное письмо на бланке сервисной организации (для груза сервисной организации) и перечень МТР по форме [Приложения 11](#_Приложение_11._ФОРМА). Все поля, предусмотренные в заявке обязательны для заполнения. Заявки предоставляются на имя начальника управления авиационных перевозок и начальника управления складской логистики и грузоперевозок Общества после регистрации в СЭД не менее чем, за неделю до планируемой даты отправки груза вертолетом Ми-26.

Устные заявки и в виде сообщения по электронной почте от руководителей СП Общества и сервисных организаций на перевозку груза, не принимаются, за исключением экстренных случаев (несчастный случай, пожар, авария и др.). В этом случае необходимость подтверждается начальником ЦИТУ.

Авиационные работы, выполненные по экстренным заявкам руководителей СП Общества и сервисных организаций, полученных в устной форме или по электронной почте, должны быть подтверждены письменными заявками в срок не позднее 1 суток после выполнения полета. Заявки, оформленные не по формам настоящего Положения, к исполнению не принимаются.

В случае отмены заявки на перевозку груза сервисная организация или СП Общества – инициатор перевозки, обязан известить об этом с указанием причин, письменно начальника управления авиационных перевозок и начальника управления складской логистики и грузоперевозок Общества не позднее 2 суток до планируемой даты вылета. Если сервисная организация не известила об отмене или переносе даты перевозки груза, то Общество выставляет штрафные санкции согласно Агентскому договору заключенного между сервисной организацией и Обществом. Если СП Общества – инициатор перевозки груза не известил об отмене или переносе даты перевозки груза письменно на имя начальника управления авиационных перевозок и начальника управления складской логистики и грузоперевозок Общества, в этом случае инициатор перевозки предоставляет письменно подробные разъяснения причин, препятствующих своевременно предоставить данное извещение. При отсутствии уважительных причин, к инициатору могут быть применены меры дисциплинарного воздействия.

* + - 1. *организациЯ и обеспечениЕ перевозок грузов вертолетаМИ МИ-26*

В течение 2 рабочих дней с момента получения заявки:

* начальник УАП Общества с резолюцией «к исполнению» или «в работу» направляет заявку заместителю начальника УАП и начальнику отдела по учету и обработке полетной документации. Начальник отдела по учету и обработке полетной документации проверяет заявку на корректность указанного основания для организации перевозки (номер агентского договора, договора оказания комплекса услуг и т.п.), статус оплаты услуги и наличие средств в бизнес-плане. Заместитель начальника управления отписывает заявку в работу и на проверку оформления главному специалисту (ВПУ) и/или инженеру (Уренгой) Сектора обеспечения авиационных перевозок;
* начальник управления складской логистики и грузоперевозок Общества с резолюцией «к исполнению» или «в работу» направляет заявку начальнику Диспетчерской службы УСЛиГ и начальнику базы-отправителя для организации подготовки и загрузки груза.

Для формирования плана авиационных перевозок начальник диспетчерской службы УСЛиГ полученную и согласованную УАП заявку направляет на базу отгрузки с целью подготовки груза к перевозке (ответственный – начальник склада/базы УСЛиГ). Если груз предназначен для блока заместителя генерального директора по производству – главного инженера, заместителя генерального директора по бурению, то начальник/зам. начальника ЦИТУ определяет фактическую потребность груза по согласованию с взаимодействующими СП, расставляет приоритеты завоза на основании перечня заявок представленного ДС УСЛиГ и оповещает об этом начальника ДС УСЛиГ..

Если груз доставляется только для объектов капитального строительства, начальник Управления комплектации оборудованием и материалами определяет фактическую потребность, расставляет приоритеты завоза по направлениям на основании перечня заявок представленного ДС УСЛиГ и оповещает об этом начальника ДС УСЛиГ..

Если груз, заявленный к перевозке, относится к разным заместителям генерального директора (например груз блока «Бурения» пересекается с грузом блока Главного инженера или блока «Капитального строительства») то фактическая потребность груза, расстановка приоритетов определяется начальником или зам. начальника ЦИТУ, при необходимости совместно с начальником или зам. начальника Управления комплектации оборудованием и материалами.

ТМЦ, доставка которых обозначена в протоколе генерального директора, имеют приоритетный статус.

Если груз, заявленный к перевозке не относится к объектам капитального строительства, объектам нефтегазодобычи, то в таком случае инициаторы перевозки самостоятельно между собой определяют приоритетность доставки груза и сообщают в письменном виде начальнику или заместителю начальника УАП консолидированную позицию по приоритету доставки груза. Если груз заявлен сервисной организацией к перевозке и срок перевозки совпадает со сроками перевозки груза Общества, инициатор перевозки груза Общества совместно с куратором договора подряда (оказания услуг) с сервисной организации между собой определяют приоритетность доставки груза и сообщают в письменном виде начальнику или заместителю начальника УАП и начальнику ДС УСЛиГ консолидированную позицию по приоритету доставки груза.

На основании полученной информации о приоритетах завоза и готовности МТР к перевозке начальник диспетчерской службы УСЛиГ формирует план перевозки груза, совместно с представителем УАП (главный специалист (ВПУ) и/или инженеру (Уренгой) Сектора обеспечения авиационных перевозок) по форме [Приложения 12](#_Приложение_12._ФОРМА) на 3 календарных дня с учетом полной коммерческой загрузки воздушного судна, габаритов и свойств предлагаемого к отправке груза, технических возможностей вертолета, метеоусловий на планируемое количество дней.

Начальник диспетчерской службы УСЛиГ не позднее 15-00 (время красноярское), формирует, подписывает и направляет заместителю начальника УАП план авиационных перевозок грузов вертолетами Ми-26 на предстоящие трое суток, подписанный начальником диспетчерской службы УСЛиГ.

План авиационных перевозок грузов вертолетами Ми-26 в обязательном порядке должен быть составлен только на основании заявок, зарегистрированных в СЭД с резолюцией начальника управления авиационных перевозок и начальника управления складской логистики и грузоперевозок Общества «к исполнению» или «в работу». А также с учетом заявок на перевозку груза вертолетом Ми-8 согласованных Начальником УАП к перевозке вертолетом Ми-26.

ответственный грузоотправитель, за организацию загрузки/отправки груза вертолетом МИ-26 согласно плану авиационных перевозок грузов вертолетами Ми-26 является УСЛиГ: (ответственный за отправку груза Общества – начальник базы хранения, за отправку груза Общества с баз хранения БПП Коротчаево – начальник п/у Коротчаево, за отправку груза сервисной организации – начальник диспетчерской службы). Главный специалист (ВПУ) и/или инженер (Уренгой) сектора обеспечения авиационных перевозок, ответственный за организацию перевозки грузов вертолетами Ми-26, совместно с экипажем вертолета осуществляет планирование маршрута и сроков перевозки груза с учетом плана авиационных перевозок, готовит полетную документацию на вылет вертолета Ми-26 в 2-х экземплярах (заявка на полет, справка о весе багажа и груза, его свойствах, предлагаемого к перевозке внутри фюзеляжа или на внешней подвеске) по одному для экипажа и УАП. Начальник диспетчерской службы УСЛиГ направляет план авиационных перевозок начальнику базы хранения УСЛиГ и начальнику п/у Коротчаево на исполнение.

Начальник базы хранения УСЛиГ, начальник п/у Коротчаево, в соответствии с планом производят комплектацию и подготовку МТР Общества для последующей перевозки вертолетом Ми-26. Кроме того, заполняют перевозочный документ – грузовую накладную в 4-х экземплярах (1 экз.- база первичного прихода УСЛиГ, 1экз.- база получения УСЛиГ, 1 экз. - диспетчерская служба УСЛиГ, 1 экз. – УАП) по форме [Приложения 13](#_Приложение_13._образец). Грузовую накладную в обязательном порядке оформляют на весь груз перевозимый вертолетом Ми-26 включая и вес пустой тары.

В момент осуществления движения МТР начальник отправляющей базы УСЛиГ, начальник п/у Коротчаево (ответственный) оформляет накладную М-11 на перемещение груза и производит проводку «в путь» в учетном блоке КИС SAP R3. Движение в блоке «рабочее место кладовщика» осуществляет работник УСЛиГ. Пакет документов по внутреннему перемещению МТР формируется согласно Положению ООО «РН-Ванкор» № П2-02 Р-0475 ЮЛ-583 «Документальное оформление приемки, перемещения, хранения и отпуск материально-технических ресурсов на складах Общества и организаций-хранителей» и в обязательном порядке прикрепляется в учетном блоке и блоке «рабочее место кладовщика» КИС SAP R3. Оформление движения без отражения в учетном блоке КИС SAP R3 допускается только в исключительном случае, при условии согласования начальником УСЛиГ, с обязательным оформлением движения в блоке «рабочее место кладовщика».

Инициатор перевозки груза вертолетом Ми-26 обязан в течение трех суток с момента поступления груза на склад получить заявленные ТМЦ с оформлением полного пакета документов согласно Положению ООО «РН-Ванкор» № П2-02 Р-0475 ЮЛ-583 «Документальное оформление приемки, перемещения, хранения и отпуск материально-технических ресурсов на складах Общества и организаций-хранителей».

Начальник диспетчерской службы УСЛиГ информирует Сервисную организацию о планируемой дате выполнения рейса и времени начала погрузочных работ. Осуществляет контроль над погрузкой вертолёта и правильность заполнения Сервисной организацией грузовой накладной (заполняется грузовая накладная Сервисной организацией в 4-х экземплярах: 1 экз.- Сервисная организация – пункт отправления, 1экз.- Сервисная организация – пункт получения, 1 экз. - диспетчерская служба УСЛиГ,1 экз. – УАП) по форме [Приложения 13](#_Приложение_13._образец). Грузовая накладная в обязательном порядке оформляется на весь груз перевозимый вертолетом Ми-26 включая и вес пустой тары.

Операция приемки, разгрузки и перемещения груза, не являющегося собственностью Общества, осуществляется силами организации собственника или грузоотправителя/грузополучателя. Разгрузка осуществляется при условии обязательного присутствия МОЛ УСЛиГ и при необходимости с привлечением ответственного работника УАП.

Начальник диспетчерской службы УСЛиГ после перевозки груза вертолетом Ми-26 консолидирует перевозочные документы (авиа грузовая накладная) заполненные Сервисными организациями и специалистами УСЛиГ, осуществляет проверку правильности оформления, подкладывает к каждой авиа грузовой накладной (за исключением грузов перевозимых с Ванкорского производственного участка) заявки на перевозку указанные в грузовой накладной, скрепляет пакет документов по дате отправки и борту воздушного судна и передает пакет документов ответственному работнику УАП.

Начальник диспетчерской службы УСЛиГ ежедневно формирует сводки о перемещении груза вертолетом Ми-26 с предоставлением в электронный адрес начальника УАП, заместителя начальника УАП и ответственного за организацию перевозки груза вертолетами Ми-26 работника УАП.

В случае возникновения отклонений от плана перевозок, диспетчерская служба УСЛиГ указывает причины срыва доставки МТР.

Ответственный работник базы получателя УСЛиГ фиксирует информация о количестве суток нахождения доставленного МТР на складах, о хранении на складах доставленного МТР более 7 суток, с обязательным указанием причины длительного хранения и инициатора организации перевозки груза.

Ответственный работник УАП по фактическим данным авиа грузовой накладной, переданной Диспетчерской службой УСЛиГ, корректирует полетную документацию (заявка на полет, справка о весе багажа и груза, его свойствах, предлагаемого к перевозке внутри фюзеляжа или на внешней подвеске, прикладывает авиа грузовую накладную) в 3-х экземплярах: 1-н экземпляр остается в УАП, 2-а экземпляра передает экипажу.

Ответственный работник УАП направляет по электронной почте с подписями и печатями полетную документацию (заявка на полет, справка о весе багажа и груза, его свойствах, предлагаемого к перевозке внутри фюзеляжа или на внешней подвеске, авиа грузовую накладную, заявки на перевозку груза) в УАП на обработку в течение суток после выполнения полета.

Начальник ОУиОПД УАП обрабатывает полетную документацию, контролирует ее движение в Обществе (отражение в учете) и оплату. Ответственный работник УАП направляет по запросу в Диспетчерскую службу УСЛиГ информацию о времени выполнения полетов вертолетов типа Ми-26 за отчетную дату.

* + 1. ТРЕБОВАНИЯ К АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

#### *ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ*

Для обеспечения взлетно-посадочных операций, базирования и технического обслуживания воздушных судов при оказании авиационных услуг используется специально оборудованная авиационная инфраструктура – аэродромы, вертодромы и посадочные площадки для самолетов и/или вертолетов.

На всех объектах авиационной инфраструктуры должно иметься опубликованное и обновляемое руководство, которое определяет процедуры выполнения работ, технического обслуживания, инспекций и меры аварийного реагирования.

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

* Приложение 14 ИКАО, озаглавленное «Аэродромы», тома I и II;
* ИКАО, Doc 9261-AN/903, Руководство по вертодромам;
* ОАТГА-90;
* Правила классификации и постройки морских судов, часть XVII, раздел 6 «Требования к вертолетным устройствам»;
* 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 РФ от 04.03.2011 № 69;
* Федеральные авиационные правила «Требования, предъявляемые к предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов вертодромам», утвержденные приказом Минтранса России от 27.11.2020 N 518;
* Паспорт документации типового проектирования Компании№ П1-01.04 ПДТП-0033 «Типовые технические решения. Посадочная площадка для вертолетов типа Ми-8, Ми-26 и вертолетов с меньшей максимальной взлетной массой (без стоянки)».
* Пособие по проектированию вертолетных станций, вертодромов и посадочных площадок для вертолетов гражданской авиации. Часть VII. Вертолетные станции, вертодромы и посадочные площадки для вертолетов.

При проектировании посадочных площадок и объектов авиационной инфраструктуры следует предусматривать наличие свободной зоны для безопасного захода на посадку и взлета ВС с учетом преобладающих ветров.

Земельный участок для строительства посадочной площадки выбирается с учетом следующих требований:

* не затапливается паводковыми и ливневыми водами;
* отсутствие, на прилегающей к участку местности препятствий, ограничивающих сектор взлета и посадки более чем на 90°;
* линии электропередач, железные дороги, газо-нефтепроводы, жилые строения и другие препятствия должны находиться от торцов посадочной площадки на удалении, предусмотренном нормативной документацией, в соответствии с положением плоскостей ограничения препятствий;
* наличие надежных подъездных путей;
* наличие дополнительного земельного участка для оборудования грузовой площадки при планировании выполнения перевозок груза на внешней подвеске;
* в случае отсутствия возможности в оборудовании двухстороннего старт по условиям рельефа, допускается оборудование одностороннего старта. При этом расстояние от торца летной полосы до препятствия, преграждающего второе направление старта, должно составлять не менее 50 метров.

В период выполнения полетов, посадочные площадки 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 посадочных площадок и временных аэродромов к эксплуатации с учетом устранения замечаний эксплуатантов ВС (при регулярных полетах на посадочную площадку командирами воздушных судов - 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 посадочных площадок.

При проверке Исполнителем авиационной инфраструктуры, принадлежащей Обществу, выявленные замечания устраняются, посадочные площадки приводятся в состояние, пригодное к выполнению полетов. Исполнителю направляется соответствующая информация об устранении замечаний. Обществу следует вести учет таких проверок в журналах наблюдения за эксплуатационным состоянием посадочных площадок и принятых корректирующих мерах по устранению выявленных замечаний.

Необходимо поддерживать в эксплуатационном состоянии оборудование посадочных площадок (ветроуказатели, щиты-ориентиры, светосигнальное и противопожарное оборудование), осуществлять мероприятия по вырубке зон подходов воздушных судов от кустарника и мелколесья, покос травы, а также другие мероприятия, направленные на обеспечение посадочных площадок и временных аэродромов к выполнению на них полетов в соответствии с действующими нормативными документами в области ГА РФ.

Для исключения или уменьшения рисков, связанных с эксплуатацией ПП в весенне-летний и осенне-зимний периоды, а именно образования снежного, пыльного, песчаного вихря рабочая площадь посадочных площадок, должна освобождаться 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 посадочной площадке незакрепленных предметов, которые может поднять вверх поток воздуха от несущего винта и повредить его (брезент, кровельное железо, стекло, фанера, толь, бумага, пакеты и т.д.). Такие предметы в незакрепленном виде могут располагаться на расстоянии одного диаметра несущего винта от площадки.

#### *ОБОРУДОВАНИЕ ПОСАДОЧНЫХ ПЛОЩАДОК*

Все объекты авиационной инфраструктуры должны быть оборудованы визуальной системой указания направления ветра, ясно видимой экипажу ВС и указывающей как скорость, так и направление ветра (ветроуказатель).

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.

Для повышения безопасности полетов в дополнение к ветроуказателю, посадочные площадки могут быть оборудованы автоматической метеостанцией и средствами инструментального захода ВС на посадку.

Для выполнения полетов в темное время посадочные площадки оборудуются светосигнальным оборудованием:

* приводным световым маяком (вертодромный маяк);
* системы огней зоны конечного этапа захода на посадку и взлета (FATO);
* система огней зоны приземления и отрыва (TLOF);
* прожектором подсвета посадочной площадки.

По углам посадочной площадки должны быть установлены угловые знаки, имеющие форму усеченного конуса или призмы высотой не более 0,5 метров, окрашенные в черно-белый цвет или автопокрышки, окрашенные сегментарно белой краской.

Для улучшения обнаружения и визуального контакта с ориентирами при заходе на посадку в осенне-зимний период при наличии снежного покрова по лучам диагоналей рабочей площади на расстоянии 3 метров от углового знака и затем через каждые 3 метра устанавливаются 3 пограничных знака. Пограничные знаки представляют собой щиты черного (красного) цвета размера 30 х 40 см. Высота пограничных знаков не должна превышать 0,5 м над уровнем рабочей площади.

Конструкция угловых и пограничных знаков должна быть ломкой и при этом выдерживать ветровую нагрузку от несущего винта вертолета.

Посадочные площадки, где организовано базирование ВС 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 посадочных площадках за пределами боковой полосы безопасности в местах подходов людей и подъездов 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.

* + - 1. *ПЕРЕЧЕНЬ РАБОТ, СВЯЗАННЫХ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОСАДОЧНЫХ ПЛОЩАДОК И ОБЪЕКТОВ АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, НАХОДЯЩИХСЯ В СОБСТВЕННОСТИ ОБЩЕСТВА*

Освидетельствование посадочных площадок, находящихся в собственности Общества, а также временных посадочных площадок, 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 РФ от 04.03.2011 № 69, и требованиями пожарной безопасности определяется 2 раза в год в рамках подготовки СП Общества к работе в осенне-зимний и весенне-летний периоды. Результаты осмотра посадочных площадок оформляются картой контроля соответствия посадочной площадки согласно требованиям Федеральных авиационных правил «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утвержденные приказом Минтранса РФ от 04.03.2011 № 69, и пожарной безопасности по форме [Приложения 14](#_Приложение_14._ФОРМА).

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

Работы по содержанию авиационной инфраструктуры и посадочных площадок Общества включают:

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

Работы по ремонту покрытия посадочных площадок классифицируются в зависимости:

* от вида ремонта: текущий ремонт, капитальный ремонт;
* от типа покрытия посадочных площадок: жесткий, нежесткий, смешанный.

Работы по текущему ремонту посадочных площадок с жестким типом покрытий включают:

* замену отдельных разрушенных плит аэродромных гладких (далее - плиты) 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 посадочных площадок;
* выравнивание поверхности монолитного покрытия на участках с просадками плит путем устройства выравнивающего слоя на площади, не превышающей 10 процентов общей площади покрытия посадочных площадок;
* устранение сколов углов и кромок плит с восстановлением шва, сколов кромок трещин и выбоин в объеме, не превышающем 25 процентов общей площади покрытия посадочных площадок;
* ремонт участков покрытия посадочных площадок с разрушением поверхностного слоя (шелушением) и восстановлением разрушенной части плит ремонтным материалом в объеме, не превышающем 25 процентов общей площади покрытия посадочных площадок;
* герметизацию трещин;
* поверхностную обработку (пропитку) защитными составами поверхности покрытия посадочных площадок;
* 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 посадочных площадок в объеме, не превышающем 25 процентов общей площади обочин;
* ремонт объектов авиационной инфраструктуры, инженерных систем и посадочных площадок, в объеме, не превышающем 25 процентов общей их первоначальной стоимости.

Работы по текущему ремонту посадочных площадок 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 посадочных площадок;
* устранение просадок, проломов и пучения, замена разрушенного асфальтобетонного покрытия с исправлением основания на участках, не превышающих 10 процентов общей площади покрытия посадочных площадок;
* 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 посадочных площадок;
* поверхностную обработку (пропитку) защитными составами поверхности покрытия посадочных площадок;
* 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 посадочных площадок в объеме, не превышающем 25 процентов общей площади обочин.
* ремонт объектов авиационной инфраструктуры, инженерных систем и посадочных площадок, в объеме, не превышающем 25 процентов общей их первоначальной стоимости.

Работы по капитальному ремонту посадочных площадок 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 посадочных площадок;
* из сборного железобетона, в том числе с исправлением основания, - в объеме от 15 до 100 процентов общей площади покрытия посадочных площадок;
* выравнивание поверхности покрытия посадочных площадок методом укладки нового слоя из асфальтобетона - в объеме от 10 до 100 процентов общей площади покрытия;
* исправление деформированных участков покрытия посадочных площадок 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 посадочных площадок с грунтовой частью летного поля - в объеме, превышающем 25 процентов общей площади обочин.
* ремонт объектов авиационной инфраструктуры, инженерных систем и посадочных площадок, в объеме, превышающем 25 процентов общей их первоначальной стоимости.

Работы по капитальному ремонту посадочных площадок 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 посадочных площадок;
* 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 посадочных площадок;
* 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 посадочных площадок;
* ремонт покрытия укрепленных обочин, отмосток, участков сопряжения кромок покрытия с грунтовой частью посадочных площадок в объеме, превышающем 25 процентов общей площади обочин.
* ремонт объектов авиационной инфраструктуры, инженерных систем и посадочных площадок, в объеме, превышающем 25 процентов общей их первоначальной стоимости.

#### *ДОПУСК ПОСАДОЧНЫХ ПЛОЩАДОК К ЭКСПЛУАТАЦИИ*

Строительство (реконструкция) посадочных площадок осуществляется Обществом в соответствии с проектом, разработанным специализированной организацией.

Организация начала, приостановления или прекращения деятельности на посадочной площадке, используемой при выполнении полетов гражданских ВС, осуществляется в соответствии с порядком, установленным Федеральными авиационными правилами «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», утвержденными приказом Минтранса России от 19.08.2015 № 250.

Допуск посадочных площадок постоянного использования к эксплуатации рекомендуется осуществлять с привлечением для данной работы Исполнителя, планируемого для выполнения полетов на посадочную площадку.

Общество уведомляет Исполнителя о готовности посадочной площадки 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.

Исполнитель формирует комиссию с участием представителя Общества по определению соответствия посадочной площадки требованиям настоящего Положения, по результатам работы которой:

* владельцем посадочной площадки, либо уполномоченным владельцем лицом, разрабатывается и регистрируется аэронавигационный паспорт посадочной площадки 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 05.11.2020 № 449;
* Исполнителем издается приказ о допуске посадочной площадки к полетам на основании наличия аэронавигационного паспорта посадочной площадки и акта соответствия посадочной площадки.

Для посадочных площадок временного использования перед началом оказания авиационных услуг необходимо совместно с Исполнителем произвести её осмотр с земли, оформить кроки с указанием на них координат посадочной площадки, препятствий и безопасных секторов для взлета и посадки ВС.

УАП рекомендуется разработать справочник используемых посадочных площадок с оформлением информационной карты на каждую посадочную площадку, включающей как минимум следующую информацию:

* название посадочной площадки;
* название владельца посадочной площадки с контактными данными старшего авиационного начальника;
* наличие зарегистрированного в уполномоченном органе в области ГА аэронавигационного паспорта ПП (для ПП, используемых более чем 30 календарных 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 рабочего поля (FATO, TLOF);
* организация метеорологического и радиотехнического обеспечения;
* наличие светосигнального оборудования;
* наличие топливозаправочного оборудования и марка используемого топлива;
* наличие диспетчера-информатора;
* наличие АМСГ (АМИС);
* наличие маркировки;
* наличие ветроуказателя;
* наличие сезонного оборудования;
* метеоминимумы;
* инструкции для осуществления взлета и посадки ВС;
* карта посадочной площадки (кроки, схема, фотосхема с привязкой к характерному ориентиру);
* опасные секторы, препятствия и ограничения.

*5.1.6.5 АВИАТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК*

Настоящий раздел определяет общий порядок оказания услуг по авиатопливообеспечению организациями, не входящими в периметр ПАО «НК «Роснефть».

Исполнители, оказывающие авиационные услуги в интересах ПАО «НК «Роснефть» и ООО «РН-Ванкор», обязаны самостоятельно или на основании соответствующих договоров обеспечить весь комплекс авиатопливообеспечения, предусматривающий выполнение следующих мероприятий:

* прием авиаГСМ и специальных жидкостей;
* хранение авиаГСМ;
* подготовку и выдачу авиаГСМ на заправку;
* заправку авиаГСМ в ВС;
* выполнение всех видов контроля качества авиаГСМ,
* обеспечение выполнения экологических норм, норм охраны труда и пожарной безопасности на всех этапах авиатопливообеспечения.

*5.1.6.5.1 ТРЕБОВАНИЯ К ТОПЛИВОЗАПРАВОЧНЫМ КОМПЛЕКСАМ*

Все ТЗК, задействованные в авиационном обеспечении ПАО «НК «Роснефть» и ООО «РН-Ванкор», должны быть оборудованы и эксплуатироваться в соответствии с действующим законодательством РФ и нормативно-технической документацией.

Работники УСЛиГ и УАП должны участвовать в мероприятиях по проектированию, строительству (модернизации), а также эксплуатации ТЗК на собственной инфраструктуре воздушного транспорта ООО «РН-Ванкор».

Количество и типы средств заправки авиационного топлива, технологического оборудования и объем резервуарного парка ТЗК для хранения авиатоплива должны быть рассчитаны исходя из планируемых объемов воздушных перевозок в интересах ПАО «НК «Роснефть» и ООО «РН-Ванкор», привлекаемых типов ВС и фактической возможности подвоза топлива в течение календарного года с учётом фактора сезонности и автономии.

*5.1.6.5.2 КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА АВИАЦИОННЫХ ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ*

На всех этапах движения авиаГСМ, в том числе приема, хранения, подготовки и выдачи на заправку, заправки авиаГСМ в ВС осуществляется контроль их качества.

Периодические процедуры отбора проб, и проведения испытаний, применяемые для решения этой задачи, должны выполняться в точном соответствии с нормативными документами. При этом обеспечивается проведение следующих видов контроля качества: входного, приемного, складского и аэродромного.

Входной контроль осуществляется при приеме на склад партии авиаГСМ путем проверки поступающих транспортных средств, количества авиаГСМ и сопроводительной документации. Для наливных авиаГСМ осуществляется проверка уровня чистоты поступающих авиаГСМ. По результатам принимается решение о порядке приема на склад ГСМ поступившего авиаГСМ.

Приемный контроль проводится для наливных авиаГСМ после окончания приема авиаГСМ в резервуары и каждого долива резервуара авиаГСМ другой партии. Предназначен для проверки марки и качества авиаГСМ в резервуаре в целях исключения возможности вовлечения в процесс подготовки к выдаче на заправку некондиционных авиаГСМ и проводится по показателям качества, установленным в стандартах или нормативных правовых актах федерального органа исполнительной власти в области ГА РФ.

При положительных результатах входного и приемного контроля на авиаГСМ оформляется паспорт качества авиаГСМ, в соответствии с требованиями, установленным в стандартах или нормативных правовых актах федерального органа исполнительной власти в области ГА РФ.

Складской контроль проводится для определения уровня изменения параметров качества хранящихся авиаГСМ и подтверждения возможности дальнейшего его хранения или применения с периодичностью и по показателям, установленным в стандартах или нормативных правовых актах федерального органа исполнительной власти в области ГА РФ.

Аэродромный контроль осуществляется при подготовке, выдаче и заправке наливных авиаГСМ в ВС и подтверждает подготовленность к выдаче на заправку пригодного к применению продукта из емкости конкретного заправочного средства и из расходного резервуара с определенным уровнем эксплуатационной чистоты. Порядок и периодичность проведения аэродромного контроля устанавливается в стандартах или нормативных правовых актах федерального органа исполнительной власти в области ГА РФ.

Окончательная ответственность перед Заказчиком за качество заправляемого в ВС авиаГСМ возлагается на КВС эксплуатанта ВС. При этом необходимо обеспечить проведение эксплуатантом ВС в аэропортах, вертодромах и ПП периодических проверок технологического оборудования, условий хранения и контроля качества авиаГСМ, заправляемого в ВС через используемые ТЗК с учетом складов авиаГСМ, в том числе, являющихся собственностью Компании.

Все наливные авиаГСМ поступающие в резервуары для хранения авиаГСМ, включая бочки, после их перевода в вертикальное положение, подвергаются процессу отстаивания в течение установленного времени. После заполнения резервуаров или перевода бочек в вертикальное положение. По истечении указанного времени производится слив отстоя и до взятия отбор проб и в целях подтверждения готовности авиаГСМ к использованию. Предпочтительная двухтрубная обвязка технологических трубопроводов для топливных систем – из нержавеющей стали и сварные соединения.

*5.1.6.5.3 ЗАПРАВКА АВИАЦИОННЫМИ ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНЫМИ МАТЕРИАЛАМИ*

При осуществлении авиатопливообеспечения воздушных перевозок используется авиаГСМ, отвечающее следующим требованиям:

* качество авиационного топлива должно отвечать установленным государственным стандартам и требованиям ТР ТС 013;
* наименования авиаГСМ должны быть внесены в соответствующие разделы РД;
* все заправляемые в ВС авиаГСМ должны иметь паспорта качества, оформленные на основании лабораторных исследований проб, отобранных из расходных ёмкостей в соответствии с ГОСТ 2517, а также пройти аэродромный контроль.

В соответствии с пунктом 8.1 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128:

* заправка ВС авиаГСМ, не имеющими паспорта качества, запрещается;
* перед заправкой ВС, члену летного экипажа или представителю эксплуатанта по их требованию, предъявляется контрольный талон и проба топлива для визуальной ее проверки на предмет наличия механических примесей и воды;
* запрещается заправка, дозаправка, слив топлива с высоким уровнем испарения (авиационный бензин), если на борту ВС имеются пассажиры;
* заправка, дозаправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо) из ВС во время нахождения на его борту пассажиров, а также при их посадке или высадке могут осуществляться при соблюдении условий, указанных в п.8.4 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.

Любой случай разлива авиатоплива должен рассматриваться в качестве потенциальной пожарной и экологической опасности, и операция заправки авиатопливом ВС должна быть немедленно прекращена. Лицо, ответственное за обслуживание ВС и руководитель заправочной бригады должны быть немедленно уведомлены для принятия необходимых мер по защите ВС, его экипажа и пассажиров, а также удалению пролитого авиатоплива. Если площадь пятна пролитого авиатоплива составляет более 4 квадратных метров, или пролив авиатоплива носит постоянный характер, необходимо информировать пожарную службу аэродрома (вертодрома, ПП).

Следует исключать случаи заправки авиатопливом ВС с работающими основными двигателями и выполнять такие операции только по специальному запросу авиаперевозчика. При определенных обстоятельствах, особенно при отсутствии наземных силовых установок для повторного запуска двигателей ВС, авиаперевозчики могут запросить заправку авиатопливом при одном работающем маршевом двигателе, которая считается операцией в аварийных условиях и требует соблюдения крайних мер предосторожности, установленных специально для заправки с нижней стороны крыла. При этом заправка авиатоплива с верхней стороны крыла при одном работающем двигателе не разрешается ни при каких обстоятельствах.

АНП должны быть установлены не ближе 6 метров от средств заправки и 3 метров от заправочных горловин ВС, вдали от дренажных отверстий топливных баков ВС. Двигатель аэродромного пускового агрегата должен быть запущен, а электрические соединения установлены до начала заправки авиатопливом. Запрещается отсоединять или включать/выключать данный агрегат в процессе заправки авиатопливом. В случае разлива авиатоплива необходимо немедленно выключить двигатель АНП и оставить агрегат в выключенном состоянии до удаления пролитого авиатоплива и момента исчезновения опасности возгорания паров.

Заправка ВС авиатопливом при грозовых разрядах запрещается.

Несоответствия в системе авиатопливообеспечения с участием работников, оборудования и спецтехники ТЗК в аэропортах и на ПП могут привести к наступлению авиационных событий как на земле, так и воздухе (причинение вреда здоровью лицам, находящимся на борту ВС, заправка ВС некачественным авиатопливом, повреждению ВС на земле). Поэтому является исключительно важным предотвращение возможности наступления авиационных событий при осуществлении авиатопливообеспечения.

*5.1.6.5.4 ТАРНОЕ АВИАГСМ*

Меры предосторожности применяемые для заправки и хранения тарного авиаГСМ в бочках:

* перед использованием убедиться, что бочки герметичны, пломбы на месте, маркировка присутствует;
* использовать содержимое бочек в течение 12 месяцев от даты затаривания;
* хранить бочки с пробками горизонтально в положении на 9 и 3 часа по часовой стрелке, с пробковым торцом под небольшим наклоном ниже противоположной стороны (глухой), чтобы предотвратить образование влаги/ржавчины внутри пробкового конца бочки;
* брать пробы из каждой топливной бочки на анализ, чтобы убедиться в отсутствии загрязнения водой, а также визуально проверять на цвет и загрязнители;
* насосы для заправки оборудовать фильтрационной системой, предотвращающей попадание воды;
* стояки насосов не должны выдвигаться ближе 50 мм от днища бочки;
* перед заправкой ВС небольшое количество топлива следует перекачать в сливной контейнер для удаления загрязнений из шланга и заправочного пистолета;
* стандартное обозначение загрязненной бочки – знак «Х» на пробковом торце.

*5.1.6.5.5 ПРОТИВОПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ПП И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ*

На ПП, оборудованных ТЗК, должны быть соблюдены следующие правила и нормы противопожарной безопасности в соответствии с действующими нормативными документами в области ГА РФ:

* склад ГСМ должен располагаться вне зоны воздушных подходов с подветренной стороны и по возможности ниже по рельефу;
* зоны посадки должны иметь уклон для отвода авиаГСМ от мест входа и выхода пассажиров;
* должны быть оборудованы стационарные места заземления ВС и средств их заправки от статического электричества с величиной сопротивления до 100 Ом;
* щиты с противопожарным оборудованием;
* курение допускается только в специально отведенных местах;

Места стоянок вертолетов должны дополнительно оснащаться передвижными огнетушителями. Огнетушитель должен иметь запас огнетушащих веществ не менее 40 кг и возможность перемещения и приведения его в действие одним человеком. Допускается замена одного огнетушителя несколькими, суммарный запас огнетушащей смеси, в которых не менее 40 кг.

*5.1.6.5.6 АВИАТОПЛИВО И СПЕЦЖИДКОСТИ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В УСЛОВИЯХ НИЗКИХ ТЕМПЕРАТУР. ОСОБЕННОСТИ ЗАПРАВКИ АВИАЦИОННЫХ ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ В УСЛОВИЯХ НИЗКИХ ТЕМПЕРАТУР*

Топлива ТС-1 и РТ с температурой начала кристаллизации минус 60°С и ниже применяются без ограничений.

При температуре воздуха в пункте вылета плюс 5°С и ниже, а также при полетах за Полярным кругом независимо от температуры воздуха и продолжительности полета в авиатопливо необходимо добавлять ПВКЖ в количестве 0,1+0,05% от объема заправляемого авиатоплива (за исключением заправки ВС с системой обдува/обогрева топливных фильтров). При этом необходимо учитывать следующее:

* рекомендации изготовителей ВС и авиационных двигателей;
* добавление ПВКЖ (присадки) к авиатопливу и ее воздействие на фильтры и топливные емкости;
* низкие температуры повышают вероятность накопления статического электричества при работе насосов, при этом мощные разряды статического электричества чреваты пожарами и серьезными травмами персонала. Необходимо регулярно проверять надежность контактов и уточнять правила выполнения соединений для сведения к минимуму опасности ударов током;
* при заправке ВС, стоящего на снегу, необходимо соблюдать особую осторожность поскольку риск накопления заряда статического электричества в таких условиях возрастает. В частности, сильные заряды статического электричества могут создаваться в ходе уборки снега, когда его сметают с фюзеляжа и крыльев ВС. Необходимо обеспечить надежное заземление ВС путем надлежащего закрепления заземляющего кабеля сначала к земле, а потом к ВС.

*5.1.6.6 ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЯ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА МОРСКИХ ОБЪЕКТАХ*

*5.1.6.6.1 ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРСОНАЛУ*

Работу по контролю качества авиаГСМ и заправке ВС на морских объектах должен осуществлять работник, обученный на данный вид работ согласно требованиям, действующим в ГА РФ.

*5.1.6.6.2 ТРЕБОВАНИЯ К АВИАЦИОННЫМ ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНЫМ МАТЕРИАЛАМ*

Авиатопливо должно отвечать стандарту ГОСТ 10227 и требованиям ТР ТС 013.

К авиатопливу должен прилагаться паспорт качества, оформленный на основании лабораторных исследований пробы, отобранной из расходной ёмкости в соответствии с ГОСТ 2517.

*5.1.6.6.3 РЕКОМЕНДУЕМЫЙ СОСТАВ СИСТЕМЫ АВИАТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЯ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА МОРСКИХ ОБЪЕКТАХ*

В соответствии с ОАТ ГА-90:

* Резервуар объёмом не менее 4 м3 должен обеспечиваться:
* возможностью приёма авиатоплива из сторонней ёмкости закрытым способом через фильтр с тонкостью фильтрования не менее 40 мкм;
* системой заполнения надтопливного пространства азотом под давлением 1,5 атм;
* краном слива отстоя авиатоплива из нижней точки резервуара;
* люком для обслуживания внутренней поверхности резервуара (зачистки);
* возможностью отбора проб авиатоплива в соответствии с ГОСТ 2517;
* возможностью выдачи авиатоплива из резервуара через насосно-фильтрационный пункт.
* Насосно-фильтрационный пункт должен обеспечивать:
* регулировку подачи авиатоплива;
* удаление из авиатоплива механических примесей с тонкостью фильтрации 3-5-ти мкм;
* удаление из авиатоплива воды до 0,0015% от массы;
* второго фильтра тонкой очистки с тонкостью фильтрования не менее 5-ти мкм.

Все фильтры должны быть оборудованы кранами слива отстоя авиатоплива из нижней точки, манометрами для контроля перепада давления на входе и выходе авиатоплива из фильтра.

* Счётно-дозирующая установка, которая устанавливается между фильтром-сепаратором и вторым фильтром тонкой очистки.
* Раздаточный антистатический рукав, обеспечивающий удобство заправки длиной не более 20 метров. Рукав оборудуется раздаточным пистолетом, оснащенным водоотталкивающей фильтр-сеткой с диаметром носика не более 40 мм.
* Резервуар для слива отстоя авиатоплива, образующегося при проверке и допуске топливной системы к заправке ВС (объём резервуара определяется исходя из ориентировочного количества заправок, при одной заправке образуется до 50 литров отстоя авиатоплива).
* Заземление всех элементов топливной системы должно обеспечивать надёжное соединение с корпусом буровой установки. Трос выравнивания потенциалов должен крепиться к одному из элементов топливной системы и оборудоваться зажимом типа «крокодил» для соединения с ВС.
* Для перекачки авиатоплива из средств транспортировки (танкера) необходим отдельный насос.
* Емкость танкера, в которой транспортируется авиатопливо, должна быть предварительно зачищена (освобождена от остатков перевозимых ранее ГСМ, механических примесей и воды, протерта насухо). Топливный рукав танкера должен быть оборудован быстроразъёмным соединением, совместимым с расходной ёмкостью на береговом пункте приема топлива.
  + 1. МЕДИЦИНСКАЯ ЭВАКУАЦИЯ И ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ

Порядок взаимодействия структурных подразделений Общества, подрядных организаций, авиакомпаний и медицинских учреждений, участвующих в процессе срочной медицинской эвакуации работников Общества и подрядных организаций с производственных объектов ООО «РН-Ванкор», установлен Инструкцией ООО «РН-Ванкор» № П2-09 И-01045 ЮЛ-583 «Медицинская эвакуация на производственных объектах с использованием воздушного транспорта».

К медицинской эвакуации и поисково-спасательным операциям могут привлекаться ВС на основании соответствующих договоров. Договорами необходимо предусмотреть обязательство Исполнителем по привлечению медицинского персонала для оказания экстренной медицинской помощи и сопровождения больных и пострадавших в полете до медицинского учреждения. Также допускается заключение отдельных договоров с Исполнителем и медицинской организацией, при этом совместно обеспечивающих медицинскую эвакуацию по потребностям Общества.

Медицинский персонал, привлекаемый к операциям медицинской эвакуации, должен быть ограничен небольшой группой специалистов с высоким уровнем обучения и подготовки.

На борту ВС должно иметься достаточное количество надлежащего медицинского оборудования, предназначенного для оказания медицинской помощи, необходимой пострадавшему:

* 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 чрезвычайной ситуации 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 воздушного судна.
* Огнетушитель должен быть расположен в пределах досягаемости медицинского персонала.
* Загрузка и выгрузка пострадавшего при вращающихся винтах не рекомендуется и допускается в исключительных случаях.

Вблизи лечебных учреждений, принимающих пострадавших и больных, эвакуированных воздушным транспортом, могут быть оборудованы посадочные площадки для обеспечения безопасной посадки днем и ночью по правилам визуальных полетов и соответствовать требованиям, указанным в пункте 5.1.3.2. настоящего Положения.

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, но не ограничиваться, следующее оборудование:

* Антиобледенительное оборудование.
* Индикатор дополнительного (3-го) горизонта.
* Двойная лебедка (SLG 150 + SLG 300)
* Два внешних дополнительных топливных бака
* Носилки (минимум 4, которые крепятся внутри фюзеляжа).
* Прожектор (тип – «Ночное солнце»).
* Цветной метеорологический локатор
* Система внутренней связи.
* Флотационное оборудование (баллонеты). В случае аварийного приводнения надуваются и поддерживают вертолет на плаву.
* Надувные спасательные плоты.
* Аварийный радиомаяк.
* Люки аварийного выхода (выдавливаемые окна) для эвакуации пассажиров вертолета.
* Кислородные баллоны, включая механизмы их крепления
* Бортовую медицинскую аптечку.
* Спасательные жилеты.
* Ведро/корзина для лебедки.

При выполнении всех поисково-спасательных операций, предполагающих медицинскую эвакуацию, на вертолете должен находиться полностью весь 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. ПОРЯДОК ПРИВЛЕЧЕНИЯ СУБПОДРЯДЧИКОВ

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 Обществом к Исполнителю. Исполнитель обязан представить Обществу копии всех необходимых лицензий, допусков и разрешений Субподрядчиков до их привлечения к оказанию авиационных услуг по заключенному договору.
* Исполнитель обязан включить в заключаемый с Субподрядчиком договор условия, предусмотренные договором между Обществом 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.

### *СИСТЕМА ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ПРИВЛЕКАЕМЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ*

Реализация системы позиционирования (онлайн-мониторинга) ВС Исполнителей в режиме реального времени, с использованием спутниковой и сотовой связи в рамках проектов по автоматизации авиационного обеспечения Общества должна обеспечивать решение следующих задач:

* сокращение периода времени на организацию поиска ВС, своевременное оказание медицинской помощи и эвакуацию пострадавших в случае чрезвычайной ситуации и потери связи с ВС во время полета;
* возможность непрерывного контроля со стороны Общества за соблюдением экипажем Исполнителя маршрута и режимов полета вертолета. Формирование независимой доказательной базы по фактическому времени полета ВС и соответствующего электронного архива.
* оперативное внесение Обществом изменений в суточный план полетов вертолетов в соответствии с получаемой информацией о нахождении вертолета.

Внедрение системы позиционирования воздушных судов может быть реализовано путем размещения на борту привлекаемых ВС мобильных трекеров, на размещение которых не требуется согласования завода-изготовителя авиационной техники.

Трекер должен представлять собой портативное устройство и обеспечивать обмен сообщениями (уведомления о чрезвычайных ситуациях и сигналах оповещения), и передавать информацию о местоположении, определяемому высокочувствительным приемником глобальной навигационной спутниковой системы GPS/ГЛОНАС, в двух режимах: с использованием спутниковой сети и сотовой связи стандарта GSM.

Информационная платформа онлайн-мониторинга ВС должна отвечать следующим основным требованиям:

* иметь русифицированный интерфейс;
* иметь многопользовательский доступ, с системой разграничения полномочий;
* иметь картографические средства визуализации данных GPS-позиционирования и сообщений, отправленных с трекера;
* иметь возможность просмотра списка всех сообщений, отправленных с трекера и адресованных ему;
* возможность передачи и приема сообщений в виде произвольного текста;
* отображать параметры отслеживания перемещений трекера в пределах заданного интервала времени с отображением информации, в виде требуемого набора данных: бортовой номер вертолета, широта, долгота, скорость, направление и высота;
* иметь возможность посылки на трекер команды с запросом о его текущем местонахождении;
* отображать тревожные сообщения, отправляемые трекером.

***5.1.10 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 Заказчику 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 Компании планировать с интервалом, исключающим возможность опасного сближения ВС;
* работникам ООиОАП УАП, в обязательном порядке проводить совместный брифинг с участием экипажей ВС на оперативных точках перед началом оказания авиационных услуг, с обсуждением порядка выполнения полетных заданий.

1. КОНТРОЛЬ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ
   1. ОПЕРАЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

В ходе исполнения авиационного обеспечения работниками УАП, должен осуществляется контроль по следующим основным направлениям:

* договорные условия.
* диспетчеризация и оформление воздушных перевозок.
* контроль безопасности полётов исполнителей.
* контроль состояния авиационной инфраструктуры.
  + 1. ДОГОВОРНЫЕ УСЛОВИЯ

Договорные условия контролируются УАП по следующим направлениям:

* Контроль над соблюдением Исполнителями условий договоров на оказание авиационных услуг с использованием самолетов и вертолетов.
* Контроль исполнения замечаний и корректирующих мероприятий сформированных по результатам аудитов, выездных плановых (внеплановых) проверок Исполнителя.
  + 1. ДИСПЕТЧЕРИЗАЦИЯ И ОФОРМЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Диспетчеризация и оформление воздушных перевозок контролируются УАП по следующим направлениям:

* Регистрация/учет посадки, высадки пассажиров, взвешивания багажа, погрузки багажа и грузов в ВС.
* Соответствие фактически перевозимых пассажиров и грузов перевозочным документам.
* Документальный учет всех рейсов и формирование агрегированной базы данных, с фиксацией следующей обязательной информации:
* дата полета;
* маршрут полета;
* количество пассажиров и (или) вес груза по участкам маршрута (с учетом транзитных перевозок);
* общий налет часов и количество рейсов с использованием вертолетов и самолетов;
* задержки выполнения рейсов и их причины.
  + 1. КОНТРОЛЬ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Контроль за соблюдением обеспечения безопасности полетов Исполнителей со стороны УАП заключается в следующем.

Проведение контрольного осмотра ВС перед оказанием авиационных услуг для оценки соответствия авиационной техники требованиям нормативных документов в области гражданской авиации и условиям заключенных договоров, с оформлением соответствующей карты контрольного осмотра ВС ([Приложение 15](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_15._ФОРМА)).

Взаимодействие со СП Общества, наземными службами обеспечения безопасности полетов и другими государственными органами, регулирующими деятельность в области авиационных перевозок в случаях наступления АС или риска его наступления. Информация о наступившем АС уполномоченным работником УАП должна быть незамедлительно направлена любыми доступными средствами связи согласно схеме взаимодействия при возникновении АС или предпосылок к нему ([Приложение 23](#_Приложение_23._СХЕМА)).

Учет авиационных событий с ВС Исполнителя, подготовка и направление извещения об авиационных событиях с ВС Исполнителя.

Анализ причин авиационных событий с ВС Исполнителя.

Принятие решения об отказе от выполнения заявленных полетов на ВС в случаях возникновения следующих неблагоприятных условий для выполнения полета:

* если при проведении контрольного осмотра ВС перед вылетом выявлены несоответствия в подготовке ВС нормативным требованиям документов в области гражданской авиации и условиям заключенных договоров. Обнаруженные несоответствия в обязательном порядке отображаются в карте контрольного осмотра ВС [(Приложение 15)](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_15._ФОРМА);
* 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 аварийной ситуации 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 безопасность полетов.

Обо всех случаях отказа от выполнения заявленных полетов на ВС необходимо сообщать руководителю УАП Общества.

Контроль за соблюдением продолжительности полетных смен экипажей воздушных судов осуществляется в соответствии с Руководством по производству полетов авиакомпании, разработанного на основании нормативных документов гражданской авиации.

При оказании авиационных услуг с использованием вертолетов в интересах ООО «РН-Ванкор», УАП осуществляется следующий контроль за соблюдением продолжительности полетных смен экипажей воздушных судов подрядных авиакомпаний.

Накануне дня вылета, на этапе формирования заявки на полет ведущий инженер (или иной уполномоченный работник) сектора планирования авиационных перевозок ООиОАП УАП рассчитывает маршрут исходя из максимальной продолжительности полетной смены экипажа воздушного судна, указанной в Приложениях №1-5 к Приказу Министерства транспорта РФ от 21.11.2005 №139 «Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации РФ» и руководстве по производству полетов авиакомпании, утвержденном территориальным Управлением Росавиации (в часах и минутах).

Максимально допустимая продолжительность полетной смены члена летного экипажа при выполнении авиационных работ не может превышать – 12 часов. При этом при выполнении отдельных видов работ максимально допустимая продолжительность полетного времени не может превышать:

* при раскатке токоведущих проводов – 4-х часов;
* при трелевке древесины на внешней подвеске – 5-и часов;
* при выполнении строительных и монтажных работ – 5-и часов;
* при выполнении гравиметрической съемки с посадками на лед – 5-и часов;
* при перевозке грузов на внешней подвеске\* – 6-и часов;
* при отстреле диких животных с воздуха – 6-и часов;
* при выполнении аэровизуальных, съемочных, поисковых, аварийно-спасательных работ, радиационной разведки местности, полетов на морские (плавучие) буровые установки – 7-и часов.

\* Для завершения полетной смены с грузом на внешней подвеске допускается увеличение полетного времени на один час.

При непредвиденных обстоятельствах, связанных с метеоусловиями, невозможностью выполнить посадку в аэропорту назначения, отказами авиационной техники в полете и других случаях, не предусмотренных заданием на полет, командир воздушного судна обладает исключительным правом увеличить установленную продолжительность полетной смены на два часа.

Решение об увеличении продолжительности полетной смены экипажа оформляется командиром воздушного судна записью в задании на полет. В том случае, если командиром воздушного судна не использовано право на увеличение продолжительности полетной смены или использование этого права не позволяет продолжить полет, командир воздушного судна может принять решение о завершении полетной смены и предоставлении ежедневного отдыха членам экипажа с предоставлением условий для отдыха.

При этом продолжительность ежедневного отдыха может быть уменьшена, но не менее чем до 10 часов, с соответствующим увеличением ежедневного времени отдыха в базовом аэропорту непосредственно после окончания полетной смены.

Продолжительность непрерывного пребывания члена летного экипажа на оперативной точке при выполнении авиационных работ не может превышать 15-ти последовательных календарных дней.

Ведущий инженер (или иной уполномоченный работник) сектора планирования авиационных перевозок ООиОАП УАП согласовывает с КВС заявку на полет: маршрут полета, продолжительность полетной смены экипажа воздушного судна. На основании полученных согласований, с соблюдением норм полетных смен, формирует оперативный план авиационного обеспечения на предстоящие сутки и направляет на обеспечение и контроль главному специалисту (или иному уполномоченному работнику) сектора обеспечения авиационных перевозок ООиОАП УАП.

По окончанию полетов главный специалист (или иной уполномоченный работник) сектора обеспечения авиационных перевозок ООиОАП УАП на основании предоставленного задания на полет вносит фактические данные в Табель контроля за соблюдением продолжительности полетных смен экипажей воздушных судов ([Приложение 24](#_Приложение_24._Форма)).

Ответственность за достоверность предоставленных сведений в полетной порейсовой документации несут КВС, Главный специалист сектора обеспечения авиационных перевозок ООиОАП УАП (иной уполномоченный работник ООиОАП УАП).

Проверка документов, подтверждающих факт прохождения предполетного медицинского осмотра членами экипажей воздушных судов, базирующихся (при ночевке экипажа) на посадочной площадке «Ванкор», осуществляется главным специалистом сектора обеспечения авиационных перевозок, либо лицом его замещающего:

* Выполнить проверку прохождения членами экипажа воздушного судна предполетного медицинского осмотра перед первым вылетом за полетную смену, при выдаче экипажу заявки на полет (наличие отметки в задании на полет, талон предвахтового осмотра или другой документ, подтверждающий факт прохождения членами экипажа предполетного медицинского осмотра перед выполнением полета);
* Направить непосредственному руководителю откопированные (отсканированные) документы, подтверждающие факт прохождения предполетного медицинского осмотра членами экипажей воздушных судов по всем экипажам, задействованным по заявкам ООО «РН-Ванкор»;
* Не выдавать экипажу воздушного судна заявку на полет, в случаях отсутствия или отказа в предоставлении документа, подтверждающего факт прохождения предполетного медицинского осмотра членом экипажа перед выполнением полета. Предоставить непосредственному руководителю доклад по данному обстоятельству.
  1. СИСТЕМА МНОГОУРОВНЕВОГО КОНТРОЛЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

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

Система многоуровневого контроля авиационного обеспечения состоит из 5-ти уровней. Осуществление мероприятий на 1-3 уровнях контроля проводится работниками Общества. 4-ый уровень контроля осуществляется работниками Управления делами ПАО «НК «Роснефть» в рамках проведения плановых (внеплановых) авиационно-технических аудитов. На 5-м уровне работник блока промышленной безопасности, охраны труда и окружающей среды ПАО «НК «Роснефть» в качестве эксперта осуществляет независимый анализ системы авиационного обеспечения, а также мероприятия по оценке и управлению рисками в ходе осуществления авиационного обеспечения производственной деятельности Общества.

* + 1. ПЕРВЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ

6.2.1.1. Первый уровень контроля авиационного обеспечения осуществляется на постоянной (с учетом характера проводимых мероприятий контроля) основе работниками УАП Общества, ответственными за авиационное обеспечение, на рабочем месте (в офисе, в аэропорту, на объектах инфраструктуры воздушного транспорта и др.) в процессе текущей деятельности (Таблица 1).

Таблица 1

1-й этап многоуровневого контроля в области авиационного обеспечения

| **№** | **ЭТАП/ОПЕРАЦИЯ** | **ОТВЕТСТВЕННЫЙ Исполнитель. Срок исполнения** | **МЕТОД И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** |
| 1 | Проверка оперативного плана авиационного обеспечения на сутки. | Инженер СПАП,  Ведущий инженер СПАП, Начальник СПАП.  Ежедневно до 18-00, накануне дня вылета. | ***Вход:***  Заявки на перевозку.  ***Выход:***  Утвержденный оперативный план авиационного обеспечения на сутки.  ***Требования:***  Соответствие оперативного плана авиационного обеспечения на сутки поступившим заявкам на перевозку. |
| 2 | Проверка ВС и КВС. | Инженер СПАП,  Ведущий инженер СПАП, Начальник СПАП.  Ежедневно до 18-00, накануне дня вылета. | ***Вход:***  Договор на оказание авиационных услуг.  ***Выход:***  Утвержденный оперативный план авиационного обеспечения на сутки.  ***Требования:***  Соответствие ВС и КВС, подтвержденных авиакомпанией для выполнения полета, условиям договора. |
| 3 | Проверка предоставленных авиакомпанией ВС и КВС оперативному плану авиационного обеспечения на сутки.  Договор на оказание авиационных услуг. | инженер, ведущий инженер, главный специалист ,  начальник СОАП в аэропорту «Игарка».  Ежедневно перед вылетом. | ***Вход:***  Утвержденный оперативный план авиационного обеспечения  ***Выход:***  Допуск ВС, КВС к полетам, заявка на полет.  ***Требования:***  Соответствие ВС и КВС, предоставленных авиакомпанией для выполнения суточного плана, условиям договора. На посадочной площадке в пункте базирования ВС. |
| 4 | Проверка состояния посадочных площадок. | Ведущий инженер ОАИ,  Главный специалист ОАИ.  Ежедневно, до начала полетов. | ***Вход:***  Состояние посадочных площадок:  - «Ванкор» по визуальному осмотру;  - «Сузун», «Тагул», «НПС-1», «НПС-2», «КНПС», «Прилуки» по телефонному докладу;  - остальные площадки по записям в журнале наблюдения за эксплуатационным состоянием посадочных площадок и принятых корректирующих мерах по устранению выявленных замечаний.  ***Выход:***  Записи в журналах наблюдения за эксплуатационным состоянием посадочных площадок и принятых корректирующих мерах по устранению выявленных замечаний.  ***Требования:***  Соответствие посадочных площадок и авиационной инфраструктуры безопасным условиям полета. |
| 5 | Контроль ознакомления КВС с утвержденным планом авиационного обеспечения на сутки. | инженер, ведущий инженер, главный специалист ,  начальник СОАП в аэропорту «Игарка».  Ежедневно, во время проведения брифингов. | ***Вход:***  Утвержденный план авиационного обеспечения на сутки.  ***Выход:***  Ознакомление КВС под роспись в утвержденном плане авиационного обеспечения на сутки.  ***Требования:***  Ознакомление КВС с предоставленным утвержденным планом авиационного обеспечения. На посадочной площадке в пункте базирования ВС. |
| 6 | Проверка прохождения экипажами предполетного медицинского осмотра. | инженер, ведущий инженер, главный специалист ,  начальник СОАП в аэропорту «Игарка».  Ежедневно за 1 час до начала полетов. | ***Вход:***  Отметка в задании на полет, талон предвахтового осмотра или другой документ, подтверждающий факт прохождения членами экипажа медицинского осмотра перед выполнением полета.  ***Выход:***  Выдача заявки на полет.  ***Требования:***  Ежедневное прохождение экипажем медицинского осмотра. На посадочной площадке в пункте базирования ВС. |
| 7 | Проверка укомплектованности ВС исправными средствами индивидуальной защиты безопасности пассажиров. | инженер, ведущий инженер, главный специалист ,  начальник СОАП в аэропорту «Игарка».  Ежедневно перед вылетом ВС. | ***Вход:***  Согласованное ВС.  ***Выход:***  Допуск ВС к полетам.  ***Требования:***  Проверка укомплектованности ВС исправными средствами индивидуальной защиты безопасности пассажиров, швартовочными сетками, инструкциями по безопасности для каждого пассажира перед каждым вылетом рейса ВС. На посадочной площадке в пункте базирования ВС. |
| 8 | Проверка Заявки на полет и подписания Акта-отчета. | инженер, ведущий инженер, главный специалист ,  начальник СОАП в аэропорту «Игарка».  Ежедневно по окончанию полетов. | ***Вход:***  Заявка на полет.  ***Выход:***  Подтвержденный Заказчиком Акт-отчет о выполнении заявки на полет.  ***Требования:***  Проверка выполненной Заявки на полет в полном объеме и подписание Акта-отчета о выполнении заявки. На посадочной площадке в пункте базирования ВС. |
| 9 | Проверка ресурсного состояния ВС. | Начальник СОАП в аэропорту «Игарка»  Главный специалист ГИБАП (контроль).  Ежемесячно с 5-10 число месяца. | ***Вход:***  Сводка о ресурсном состоянии.  ***Выход:***  Готовность ВС к оказанию авиационных услуг.  ***Требования:***  Проверка на ресурсное состояние ВС. |
| 10 | Проверка оборудования, принадлежащего Обществу, на объектах авиационной инфраструктуры. | Ведущий инженер ОАИ,  Главный специалист ОАИ.  Не реже 2 раз год в период подготовки к ОЗП и ВЛП. | ***Вход:***  Посадочные площадки (ПП) и Оборудование, принадлежащее Обществу, на объектах авиационной инфраструктуры, эксплуатируемых в интересах Общества.  ***Выход:***  Карта контроля соответствия посадочной площадки требованиям к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории и пожарной безопасности.  При необходимости составляется Акт с соответствующими выводами и предложения по установлению выявленных нарушений и несоответствий или по повышению уровня безопасности.  ***Вход:***  ПП и их оборудование принадлежащих Обществу, на объектах авиационной инфраструктуры, эксплуатируемых в интересах Общества. |
| 11 | Проверка ВС на соответствие требованиям нормативных документов в области ГА и условиям заключенных договоров. | инженер, ведущий инженер, главный специалист , начальник СОАП в аэропорту «Игарка».  Проверка ВС выполняется один раз в месяц и/или по прибытию ВС, в рамках действующего договора, ранее непривлекаемого в интересах Общества. | ***Выход:***  Согласованное ВС.  ***Продукт:***  Допуск (устно) ВС к оказанию услуг по заявкам Общества.  ***Требования:***  Проведение контрольного осмотра ВС для оценки соответствия авиационной техники требованиям нормативных документов в области ГА, ЛНД Общества и Компании, условиям заключенных договоров. |

6.2.1.2. Работники УАП Общества 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);
* ВС для оценки соответствия авиационной техники требованиям нормативных документов в области ГА и условиям заключенных договоров. Проверка ВС выполняется один раз в месяц и/или по прибытию ВС, в рамках действующего договора, ранее не привлекаемого в интересах Общества;
* 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, а также состояние светосигнального, метеорологического, топливного, противопожарного, аварийно-спасательного и другого вспомогательного оборудования на объектах инфраструктуры воздушного транспорта, принадлежащих Обществу (с проверкой устранения нарушений (несоответствий), выявленных ранее и зафиксированных в разрабатываемых Обществом Журналах эксплуатационного состояния ПП и другой документации);
* соблюдение предельной коммерческой загрузки ВС;
* контроль устранения замечаний (недостатков) и выполнения корректирующих мероприятий, сформированных по результатам ранее проведенных АТА Исполнителя.

6.2.1.3. При осмотре мест стоянок ВС, ПП и ее оборудования уполномоченный работник УАП 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, ТЗК, АМСГ (АМИС) 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).

6.2.1.4. На первом уровне контроля авиационного обеспечения работниками УАП Общества 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.

6.2.1.5. Выявленные при проверке нарушения (несоответствия) должны быть немедленно устранены под надзором работников УАП. Нарушения (несоответствия), которые не могут быть устранены (требуют определенных сроков для их устранения или устранение их не входит в компетенцию работников УАП), регистрируются в разработанном Обществом Журнале учета нарушений (несоответствий) ([Приложение 29)](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_29._ЖУРНАЛ) для последующего принятия соответствующих мер. Работник УАП об этих нарушениях (несоответствиях) докладывает руководству УАП 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 15](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_15._ФОРМА));
* 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 непосредственному руководителю и/или начальнику УАП Общества, руководителю группы инспекции по безопасности авиаперевозок устно, сразу же после установления факта неблагоприятных условий для выполнения полета, с последующим письменным докладом с указанием данных о ВС и экипаже Исполнителя, описанием обстоятельств неблагоприятных условий.

Начальник УАП Общества, после получения информации по факту отказа от выполнения полета, информирует о случившемся своего непосредственного руководителя, 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 УАП Общества обязан направить их копии генеральному директору ООО «РН-Ванкор» и в адрес руководителя Управления делами ПАО «НК «Роснефть».

6.2.1.6. Если при проведенной проверке не выявлены нарушения (несоответствия), то в Журнале учета нарушений (несоответствий) ([Приложение 29)](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_29._ЖУРНАЛ) 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) ([Приложение 29)](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_29._ЖУРНАЛ) для последующего анализа выявленных нарушений (несоответствий) и их причин, а также разработки мероприятий по их устранению.

6.2.1.7. Ответственность за правильную организацию и осуществление первого уровня контроля авиационного обеспечения, наряду с ответственными работниками УАП, несет также непосредственный руководитель (начальник отдела или управления), который обеспечивает устранение выявленных нарушений (несоответствий), не устраненных силами данных работников.

* + 1. ВТОРОЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ

6.2.2.1. Второй уровень контроля авиационного обеспечения осуществляется руководителем (группа инспекции БП, отдел ОиОАП, отдел ОАИ управления АП), ответственного за авиационное обеспечение, не реже чем 2 раза в три месяца. При этом они должны проверять работу по проведению первого уровня контроля и принимать оперативные меры по устранению выявленных нарушений (несоответствий) (Таблица 2).

Таблица 2

2-й этап многоуровневого контроля в области авиационного обеспечения

| **№** | **ЭТАП/ОПЕРАЦИЯ** | **ОТВЕТСТВЕННЫЙ Исполнитель. Срок исполнения** | **МЕТОД И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** |
| 1 | Контроль выполнения 1-го уровня. | Начальник ООиОАП,  Начальник ОАИ,  Руководитель ГИБАП  Начальник УАП.  Не реже 2 раз в три месяца или по необходимости | ***Вход:***  Журнал наблюдения эксплуатационного состояния посадочных площадок.  Карта контроля соответствия посадочной площадки требованиям к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории и пожарной безопасности.  Утвержденный оперативный план авиационного обеспечения на сутки.  ***Выход:***  При необходимости составляется Акт проверки функционирования 2 уровня системы многоуровневого контроля в области авиационного обеспечения с соответствующими выводами и предложениями по устранению выявленных нарушений и несоответствий или по повышению уровня безопасности.  ***Требования:***  Контроль выполнения 1 уровня авиационного обеспечения работниками УАП. |

6.2.2.2. Для обеспечения регулярности проверки всех объектов и полноты проведения второго уровня контроля авиационного обеспечения руководители могут привлекать к проверке объектов своих заместителей и других специалистов.

6.2.2.3. Осуществляя второй уровень контроля авиационного обеспечения, руководитель проверяет:

* работу персонала УАП по проведению первого уровня контроля авиационного обеспечения;
* эксплуатационное состояние ПП и установленного на них оборудования с оформлением карты осмотра ПП один раз в три месяца ([Приложение 14](#_Приложение_14._ФОРМА));
* количество и состояние исправных ВС, заявленных для полетов в рамках договоров на оказание авиационных услуг, а также выполняет осмотр привлекаемых ВС с составлением установленной формой карты осмотра ВС ([Приложение 15](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_15._ФОРМА));
* наличие и правильность ведения документации (Журналов учета нарушений (несоответствий) ([Приложение 29)](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_29._ЖУРНАЛ), эксплуатационного состояния ПП, проверки состояния условий труда, регистрации инструктажей и др.);
* соблюдение требований распоряжений, приказов, указаний;
* 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 персоналом УАП 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.

6.2.2.4. Выявленные при проверке нарушения (несоответствия) должны немедленно устраняться. При невозможности сделать это в ходе проверки нарушения (несоответствия) регистрируются в Журнале учета нарушений (несоответствий) ([Приложение 29)](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_29._ЖУРНАЛ) с указанием исполнителей и сроков устранения. Если выявленные нарушения (несоответствия) не могут быть устранены силами СП или устранение нарушений не входит в компетенцию руководителей, то об этих нарушениях (несоответствиях) руководитель должен проинформировать свое вышестоящее руководство для принятия соответствующих мер.

6.2.2.5. Для анализа работы проверяемого персонала УАП, результаты проверок руководителей оформляются (при необходимости) разработанным Обществом Актом проверки состояния второго уровня контроля авиационного обеспечения ([Приложение 26](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_26._ФОРМА)), содержащим выводы, предложения и конкретных мероприятий по устранению выявленных нарушений (несоответствий). При оформлении результатов контроля второго уровня Актом проверки состояния второго уровня контроля авиационного обеспечения, в Журнале учета нарушений (несоответствий) ([Приложение 29)](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_29._ЖУРНАЛ), лицом, проводившим проверку, оформляется запись о проведенной проверке с указанием даты проверки, состава проверяющих, информации об оформлении указанного Акта и подписей проверяющих.

6.2.2.6. Если при проведенной проверке не выявлены нарушения (несоответствия), то в Журнале учета нарушений (несоответствий) ([Приложение 29)](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_29._ЖУРНАЛ) 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) ([Приложение 29)](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_29._ЖУРНАЛ) для последующего анализа выявленных нарушений (несоответствий) и их причин, а также разработки мероприятий по их устранению.

6.2.2.7. 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 (если применимо).

6.2.2.8. В целях контроля и улучшения качества оказываемых авиационных услуг Общество обеспечивает ежеквартальное анкетирование пассажиров ВС по форме [Приложения 27](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_27._АНКЕТА) с последующей консолидацией и анализом полученной информации для принятия корректирующих мер по выявленным проблемным вопросам.

6.2.2.9. Ответственность за проведение второго уровня контроля авиационного обеспечения и за своевременное устранение выявленных нарушений (несоответствий) возлагается на руководителей УАП.

* + 1. ТРЕТИЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ

6.2.3.1. Третий уровень контроля авиационного обеспечения осуществляется генеральным директором, заместителем генерального директора по промышленной безопасности, охране труда и окружающей среды и заместителем генерального директора по административным вопросам Общества, которые проводят контроль авиационного обеспечения лично или в составе комиссии. Разрабатываемый Обществом график проверок 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) (Таблица 3).

Таблица 3

3-й этап многоуровневого контроля в области авиационного обеспечения

| **№** | **ЭТАП/ОПЕРАЦИЯ** | **ОТВЕТСТВЕННЫЙ Исполнитель. Срок исполнения** | **МЕТОД И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** |
| 1 | Контроль выполнения 1 и 2 уровней контроля авиационного обеспечения. | Генеральный директор, (Заместители генерального директора по административным вопросам и ПБОТОС).  Не реже 2 раз в год (целесообразно при переходе к ВЛП или ОЗП соответственно). | ***Вход:***  Доклад начальника УАП. Результаты выполнения 1 и 2 уровней контроля авиационного обеспечения.  ***Выход:***  При необходимости составляется акт проверки функционирования 3 уровня системы многоуровневого контроля в области авиационного обеспечения с соответствующими выводами и предложениями по устранению выявленных нарушений и несоответствий или по повышению уровня безопасности.  ***Требования:***  Проверяется работа УАП по осуществлению 1 и 2 уровней контроля авиационного обеспечения, а так же за уровнем состояния безопасности полетов подрядных авиакомпаний. Состояние условий труда на рабочих местах работников УАП Общества и авиационного персонала Исполнителя, промышленной, пожарной безопасности, охраны труда и окружающей среды на рабочих местах работников УАП и авиационного персонала Исполнителя. |

6.2.3.2. Должностные лица, указанные в пункте 6.2.3.1. настоящего Положения, обязаны проверять:

* работу руководителей УАП 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 персонала УАП и авиационного персонала Исполнителя, промышленной, пожарной безопасности, охраны труда и окружающей среды на рабочих местах персонала УАП 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 руководителям УАП практическую помощь в их работе.

6.2.3.3. Заместитель генерального директора по промышленной безопасности, охране труда и окружающей среды ООО «РН-Ванкор» проводится независимый анализ системы авиационного обеспечения Общества.

6.2.3.4. Ответственность за осуществление третьего уровня контроля авиационного обеспечения возлагается на генерального директора, заместителя генерального директора по промышленной безопасности, охране труда и окружающей среды и заместителя генерального директора по административным вопросам Общества, а за своевременное устранение выявленных нарушений (несоответствий) и их причин возлагается на руководителя УАП.

В целях повышения уровня безопасности авиационного обеспечения на первом, втором и третьем уровнях контроля, Обществом разработан лист самоконтроля ([Приложение 28](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_28._ЛИСТ)) 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 указные периоды.

* + 1. ЧЕТВЕРТЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ

Четвертый уровень контроля авиационного обеспечения осуществляется в рамках проведения плановых (внеплановых) АТА Исполнителей, с одновременной проверкой деятельности ООО «РН-Ванкор» в области авиационного обеспечения на первом, втором и третьем уровнях контроля. Проводится в соответствии с п.6.1.4. Положения Компании № П2-07 Р-0180 «Организация авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Обществ Группы».

* + 1. ПЯТЫЙ УРОВЕНЬ КОНТРОЛЯ

Пятый уровень контроля авиационного обеспечения проводится в рамках независимого от бизнеса 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 в соответствии с п.6.1.5 Положения Компании № П2-07 Р-0180 «Организация авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Обществ Группы». Пятый уровень контроля проводится работником блока ПБОТиЭ ПАО «НК «Роснефть» по утвержденному графику и поручению вице-президента по ПБОТиЭ ПАО «НК «Роснефть». Схема многоуровневого контроля в области авиационного обеспечения представлена на Рис. 1

Ежедневно/

Ежеквартально/Дважды в год

Ежемесячно

1 раз в полгода

Постоянно

Постоянно

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

* 1. **УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ООО «РН-ВАНКОР»**
     1. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ И ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ

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

* планирование авиационного обеспечения (полнота учета потребностей 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.);
* выбор поставщиков авиационных услуг;
* 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 гражданской авиации РФ);

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;
* 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;
* мониторинг и контроль 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.

Владельцем рисков в области авиационного обеспечения является Управление делами ПАО «НК «Роснефть». УАП 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

и определяются при использовании систем представления данных, инспекций или проверок (аудита).

Согласно «Руководству по управлению безопасностью полетов» (ИКАО) 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.

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, 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 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;
* перспектив изменения государственной политики, законодательной, налоговой, юридической базы и других факторов;
* перспектив развития авиационной промышленности с учетом разработки и производства новой АТ;
* 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 инженерно-технического персонала на соответствие требованиям ПАО «НК «Роснефть» и Общества;
* 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) УАП, , наличие разработанных Исполнителем и согласованных Обществом соответствующих инструкций,по взаимодействию между Обществом и Исполнителем, 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 и сервисных организаций при возникновении нештатных ситуаций с использованием ВС;
* организация: организация работ, взаимодействие с участниками процесса, скорость принятия решений, устранения недостатков и т.п.
  + 1. АНАЛИЗ РИСКОВ

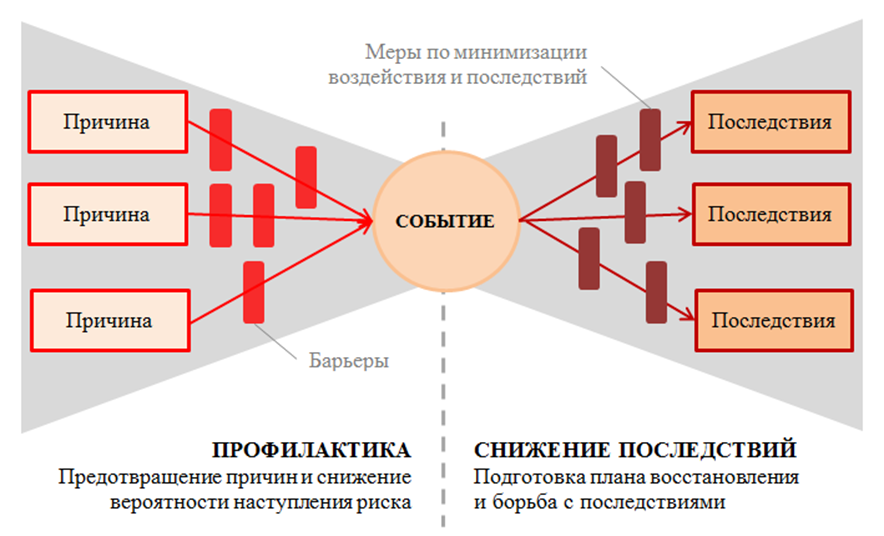
Анализ риска включает в себя анализ и исследование информации о риске. Анализ риска помогает в принятии решений относительно разработки мероприятий по управлению риском, выборе стратегии обработки риска, а также выборе альтернативных вариантов мероприятий по управлению риском, имеющих различные типы 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 (рис. 2). Правила проведения анализа, основные преимущества и область применения данного метода изложены в [ГОСТ Р 58771-2019](consultantplus://offline/ref=87784F5963FB84EAB79642948F97738BC696BDEA06193D5C105AC6C85C60257246CF259852DF6C0F11A22301lDS0O).



**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 БП (ИКАО).

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

В соответствии с ГОСТ Р ИСО 31000 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:

* оценивания 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 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, направлен на:

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

Для оценки эффективности авиационного обеспечения могут рассчитываться определенные количественные показатели БП, 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, включающий 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, 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 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.

# МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВЕРТОЛЕТНОЙ ПЛОЩАДКЕ

Авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающим создание и функционирование служб, обеспечивающих авиационную безопасность, охрану служебно-пассажирского здания, служебно-технической территории вертолетной площадки, воздушных судов и других объектов, расположенных на территории вертолетной площадки, досмотром членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, в том числе с использованием технических средств, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов.

Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, а также органами внутренних дел, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Ответственность за организацию и обеспечение, а также состояние обеспечения авиационной безопасности несет руководитель авиапредприятия или авиакомпании, экипаж ВС.

Работники охранной организации в своей деятельности на территории вертолетной площадки, должны руководствоваться Стандартом ООО «РН-Ванкор» № П3-11.01 С-0013 ЮЛ-583 «Пропускной и внутриобъектовый режим на территории производственных и иных объектов», настоящим Положением и другими нормативно-правовыми актами, регламентирующими деятельность и организацию работ на вертолетной площадке.

Все действия работников охранной организации на территории вертолетной площадки, должны быть согласованы с ответственным работником ООиОАП.

Работники Общества и сторонних организаций, члены экипажа, обслуживающий персонал, находящиеся на территории вертолетной площадки, обязаны соблюдать требования настоящего Положения и других нормативно-правовых документов.

## ПОРЯДОК ПРОПУСКНОГО И ВНУТРИОБЪЕКТОВОГО РЕЖИМА

Вертолетная площадка является объектом, расположенным на территории Общества. ООО «РН-Ванкор» установлены требования пропускного и внутриобъектового режима, территория вертолетной площадки является охраняемым объектом на основании договора на оказание охранных услуг.

Работники охраны осуществляют мероприятия пропускного и внутриобъектвого режима согласно Стандарту ООО «РН-Ванкор» № П3-11.01 С-0013 ЮЛ-583 «Пропускной и внутриобъектовый режим на территории производственных и иных объектов».

Работники охраны в целях Обеспечения внутриобъектового и пропускного режимов на объектах охраны имеют право в соответствии с действующим законодательством РФ:

* требовать от персонала и посетителей объектов охраны соблюдения внутриобъектового и пропускного режимов;
* осуществлять допуск лиц на объекты охраны, на которых установлен пропускной режим, при предъявлении ими документов, дающих право на вход (выход) лиц, въезд (выезд) транспортных средств, внос (вынос), ввоз (вывоз) имущества на объекты охраны (с объектов охраны);
* производить на объектах охраны, на которых установлен пропускной режим, осмотр въезжающих на объекты охраны (выезжающих с объектов охраны) транспортных средств, за исключением транспортных средств оперативных служб государственных военизированных организаций, в случае возникновения подозрения, что указанные транспортные средства используются в противоправных целях, а также осмотр вносимого на объекты охраны (выносимого с объектов охраны) имущества. Осмотр указанных транспортных средств и имущества должен производиться в присутствии водителей указанных транспортных средств и лиц, сопровождающих указанные транспортные средства и имущество;
* применять физическую силу, специальные средства и огнестрельное оружие в случаях и порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации;
* оказывать содействие правоохранительным органам в решении возложенных на них задач.

Нахождение лиц, не связанных с обслуживанием пассажиров и организацией пассажирских перевозок, в служебных помещениях категорически **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**

В местах продажи (выписки) авиабилетов, в зонах регистрации пассажиров, в местах оформления багажа вывешиваются плакаты со специальной информацией по авиационной безопасности, в которых указываются:

* перечни опасных веществ и предметов, запрещенных к воздушной перевозке;
* допустимые нормы провоза ручной клади и багажа;
* соответствующие извлечения из Воздушного кодекса и других нормативных правовых актов по обеспечению авиационной безопасности;
* соответствующие положения из Уголовного кодекса РФ и Кодекса РФ об административных правонарушениях, об ответственности пассажиров за нарушение мер авиационной безопасности.

Пассажиры, в том числе обслуживаемые в зале официальных лиц и делегаций (зал повышенной комфортности), допускаются к посадке после прохождения ими процедуры регистрации в установленном порядке.

Работники охранной организации обязаны предупреждать и пресекать неправомерные действия пассажиров и других лиц, обеспечить охрану общественного порядка, осуществлять совместно с работниками внутренних дел мероприятия по пресечению массовых беспорядков.

При обнаружении на контролируемой территории взрывоопасных, ядовитых, отравляющих и радиоактивных веществ, вызываются соответствующие специалисты (взрывотехники, работники гражданской обороны и т.п.). До прибытия специалистов предпринимать самостоятельные действия по обезвреживанию взрывоопасных, ядовитых, отравляющих и радиоактивных веществ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Контроль за соблюдением требований настоящего Положения пассажирами на территории вертолетной площадки осуществляется работниками ООиОАП совместно с работниками охранной организации.

Груз, вызвавший подозрение не допускается к перевозке, если грузоотправитель не предъявил документы на содержимое груза с его описанием и данный груз относится к категории запрещенных к перевозке на борту воздушного судна предметов и веществ.

Внешняя упаковка груза подлежит осмотру. При повреждении (нарушении целостности) внешней упаковки груз к вылету не допускается.

В случае подозрения признаков взрывного устройства в грузовом отправлении, груз не вскрывается и не перемещается, а вызываются работники правоохранительных органов и специалисты по взрывным устройствам - пиротехники.

Грузы и почта, перевозимые на борту грузовых вертолетов в сопровождении вооруженных работников Федеральной службы безопасности Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации, военнослужащих Министерства обороны Российской Федерации задержанию не подлежат.

Контроль загрузки на борт воздушного судна грузов, аварийно-спасательных средств осуществляется членом экипажа, или работниками ООиОАП и/или работниками охранной организации в присутствии члена экипажа.

Груз, аварийно-спасательные средства не должны содержать предметы и вещества, запрещенные к перевозке на борту воздушного судна.

Перечень запрещенных основных опасных веществ и предметов, запрещенных (разрешенных с соблюдением требуемых условий) к перевозке на борту воздушного судна членами экипажа и пассажирами в зарегистрированном багаже и вещах, находящихся при пассажирах перечислены в [Приложении 1](#_ПРИЛОЖЕНИЕ_1._ПЕРЕЧЕНЬ) к настоящему Положению.

Территория вертолетной площадки должна быть огорожена, въезды (выезды) должны находиться под контролем работников охранной организации.

Место пропуска транспортных средств на территорию вертолетной площадки оборудуется средствами связи, освещением, тревожной сигнализацией, воротами без дистанционного управления.

В периметровом ограждении территории вертолетной площадки предусматривается необходимое количество запасных выездов, оборудованных запираемыми воротами.

Работник охранной организации обязан осуществлять ежедневный осмотр ограждения вертолетной площадки и служебно-технической территории на предмет разрушения целостности, осмотр вертолетной площадки и служебно-технической территории на наличие посторонних предметов.

Авиационный персонал, работники Общества и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории вертолетной площадки, обязаны соблюдать требования по пропускному и внутриобъектовому режиму, изложенные в настоящем Положении.

Члены экипажа вертолета для выполнения полетного задания или иных служебных обязанностей допускаются в рабочую площадь вертолетной площадки, прилегающую к ней территорию и расположенные вблизи здания или часть их, доступ в которые контролируется (далее - контролируемая зона вертолетной площадки) по установленной форме пропусков. Пропуск установленной формы оформляется члену экипажа на основании предъявленного им удостоверения члена экипажа воздушного судна.

Авиационный персонал, работники Общества и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории вертолетной площадки, а также транспортные средства и средства механизации допускаются в контролируемую зону вертолетной площадки, на основании соответствующего пропуска ([Приложение 16](#_Приложение_16._форма) и [Приложение 17](#_Приложение_17._форма)).

Авиационный персонал, работники Общества и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории вертолетной площадки, а также транспортные средства и средства механизации не должны создавать помех и неудобств пассажирам.

Транспортные средства и средства механизации допускаются в контролируемую зону вертолетной площадки по пропускам установленного образца ([Приложение 18](#_Приложение_18._форма)), с соответствующей отметкой ООиОАП в пропуске и в соответствии с требованиями со Стандартом ООО «РН-Ванкор» № П3-11.01 С-0013 ЮЛ-583 «Пропускной и внутриобъектовый режим на территории производственных и иных объектов».

Отметка в пропуске о разрешении допуска транспорта на въезд на территорию вертолетной площадки, осуществляется работником ООиОАП.

Перед въездом транспортного средства и средства механизации на контролируемую территорию, работник охранной организации направляет пассажиров транспортного средства и средства механизации, а так же водителя в ООиОАП для получения данными лицами соответствующих пропусков на допуск в контролируемую зону.

При выезде транспортного средства и средства механизации, водитель и пассажиры транспортного средства (средства механизации) обязаны сдать соответствующие пропуска работнику охранной организации с последующей его передачей в ООиОАП.

Работники Общества, не являющиеся работниками УАП, работники сторонних организаций, и посетители в контролируемую зону вертолетной площадки допускаются по разовым пропускам с указанием разрешения допуска на территорию вертолетной площадки.

В контролируемой зоне вертолетной площадки ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

* эксплуатация автомобилей и механизмов, не зарегистрированных в установленном порядке, а также личного транспорта;
* курение и разведение огня в не предусмотренных для этого местах;
* загромождение территории строительными и другими материалами, предметами, которые затрудняют движение транспорта.

В помещении СПЗ оборудуются стенды с образцами действующих на территории вертолетной площадки пропусков, а также с образцами подписей должностных лиц, имеющих право подписи данных пропусков.

Работник охранной организации обязан предупреждать и пресекать загромождение территории вертолетной площадки строительными и другими материалами, предметами, которые затрудняют движение пассажиров, вертолетов и транспорта.

Работник охранной организации обязан предупреждать и пресекать стоянку транспортных средств, не связанных с обеспечением погрузки и разгрузки вертолетов, на территории вертолетной площадки.

*Примечание: допускается только кратковременная остановка транспортных средств на территории вертолетной площадки для посадки (высадки) пассажиров с условием выполнения требований безопасности;*

Старший смены охраны на вертолетной площадке обязан вести собственный постоянный учет прибывающих и убывающих воздушных судов (дата; время прибытия/убытия; бортовой номер; авиакомпания; заказчик; количество пассажиров; количество и масса груза, багажа), для чего вправе затребовать такие сведения в ООиОАП.

Работники охранной организации обязаны вести постоянный учет транспортных средств, осуществляющих въезд и выезд на /с территорию вертолетной площадки (дата; время прибытия/убытия; наименование и марка транспорта; регистрационный номер; название организации эксплуатанта; Ф.И.О. водителя; характер, количество и масса перевозимого груза; наименование собственника перевозимого груза; данные пропуска), выданного ООиОАП на право въезда на территорию вертолетной площадки).

Работник охранной организации обязан информировать ООиОАП и правоохранительные органы об имеющейся информации о попытках захвата и угона воздушных судов, принимать меры к недопущению подобных фактов в пределах охраняемой территории.

Лица, несанкционированно проникшие на территорию вертолетной площадки, должны быть подвергнуты выдворению силами работников охраны. На данных лиц должен быть составлен соответствующий акт с обязательными подписями работника охранной организации, работника ООиОАП и при необходимости другими лицами. При наличии признаков правонарушения осуществляется уведомление и передача материалов работникам правоохранительных органов.

Работники ООиОАП, авиапредприятий, охранной организации и других предприятий и ведомств, осуществляющие свою деятельность в пределах территории вертолетной площадки на постоянной основе, допускаются на территорию вертолетной площадки по пропускам установленного образца.

## порядок организации безопасного передвижения транспорта и пассажиров на территории вертолетной площадки

Передвижение транспорта, пассажиров, по территории вертолетной площадки, осуществляется только в сопровождении работников ООиОАП и охранной организации, с соблюдением мер безопасности.

Работник охранной организации и работник ООиОАП обязаны сопровождать пассажиров следующих к вертолету (для осуществления посадки на борт), от вертолета (по прилету, с целью покидания территории вертолетной площадки).

### *При сопровождении пассажиров на спецтранспорте*

Работник ООиОАП, при сопровождении пассажиров на спецтранспорте (автобус, автопоезд, вахтовый автотранспорт), во время посадки пассажиров в спецтранспорт должен:

* не допускать перегрузки спецтранспорта;
* убедиться, что все двери и внешние сигнализаторы исправны;
* давать команду водителю об отправке спецтранспорта только после закрытия дверей.

### *При сопровождении пассажиров по территории вертолетной площадки пешком*

При сопровождении пассажиров по территории вертолетной площадки работнику ООиОАП:

* следует не создавать встречного, пересекающего потока пассажиров;
* следует не допускать растягивания группы пассажиров на перроне и путях следования к/от ВС, отклонения их в сторону от намеченного маршрута;
* следует изменить маршрут движения, если на пути имеются опасные препятствия (скопление транспорта, вертолеты с работающими двигателями и т.п.);
* во время нахождения на перроне необходимо быть внимательным, не отвлекаться от выполнения служебных обязанностей, проявлять повышенную осторожность во время неблагоприятных метеорологических условий, особенно в темное время суток;
* необходимо остерегаться падений (из-за скользкого покрытия перрона) и предупреждать об этом пассажиров;
* при сильном шуме (взлет вертолета, запуск двигателя на перроне) следует быть особенно внимательным.

Пассажиры должны передвигаться по территории вертолетной площадки организованной группой в сопровождении работников ООиОАП и охранной организации.

Обходить вертолеты с работающим двигателем необходимо на расстоянии не менее 50 м.

Подходить и отходить к/от ВС, а также обходить ВС необходимо только с носовой части вертолета.

Маршрут сопровождения пассажиров, в случае необходимости, должен предусматривать обход на безопасном расстоянии места на перроне, где ведутся работы на высоте или находятся работающие (вращающиеся) агрегаты, механизмы или токоведущие части электрооборудования, а также шланги, кабеля, тросы заземления воздушных судов, открытые проемы, колодцы, люки, канавы и т.п. Работнику ООиОАП необходимо в данных случаях переводить пассажиров только по специально оборудованным для этих целей переходам.

Для посадки пассажиров на борт ВС или высадки пассажиров с борта ВС необходимо использовать только бортовые трапы вертолета или самоходные пассажирские трапы. Пользоваться для этой цели бортовыми лестницами, стремянками и другими средствами **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**

**ЗАПРЕЩАЕТСЯ:**

* передвигаться по территории вертолетной площадки на трапах, в тележках, в кузове электрокара, на площадках и подножках транспортного средства или средства механизации;
* производить посадку пассажиров на борт ВС во время заправки вертолета топливом и при работающем двигателе после уборки трапа;
* приближаться к ВС во время их обработки спецжидкостями;
* устанавливать связь с членами экипажей вертолетов после окончания посадки пассажиров и уборки трапа и при работающих двигателях путем подачи сигналов, жестов и другим образом. При необходимости связи с членом экипажа после окончания посадки пассажиров и уборки трапа следует обратиться к работнику ООиОАП.

### *При передвижении транспортных средств и средств механизации по территории вертолетной площадки*

Водитель ТС обязан неукоснительно выполнять указания работников ООиОАП и/или охранной организации по безопасному передвижению в контролируемой зоне.

В случае отказа водителя ТС выполнять указания работников ООиОАП и/или охранной организации по безопасному передвижению, ТС и водитель не допускаются в контролируемую зону.

В случае отказа водителя ТС выполнять указания работников ООиОАП и/или охранной организации по безопасному передвижению в период нахождения ТС и водителя в контролируемой зоне, после допуска их в контролируемую зону – работник охранной организации предлагает водителю покинуть контролируемую зону или в случае необходимости принимает меры к остановке ТС, задерживает водителя, составляет соответствующий акт о нарушении требований настоящего Положения ([Приложение 19](#_Приложение_19._БЛАНК)) и передает информацию работнику ООиОАП о необходимости эвакуации ТС из контролируемой зоны. Работник ООиОАП после получения данной информации информирует работника Транспортного управления Общества (при его наличии) или работника РИТС о необходимости оказать содействие по эвакуации ТС, который в свою очередь выделяет автотранспорт с водительским составом для эвакуации данного ТС. После чего, транспортное средство эвакуируется за пределы контролируемой зоны и передается автовладельцу.

Транспорт во всех случаях должен уступать дорогу рулящим или буксируемым воздушным судам, при этом расстояние между крайними точками воздушных судов и транспорта должно составлять не менее 10 м.

Односторонние пути движения транспорта проходят перед стоящими воздушными судами на расстоянии 2 м от края лопасти несущего винта. Ширина одностороннего пути движения составляет 3,5 м. Двусторонние пути движения транспорта проходят за стоящими воздушными судами и имеют ширину 7 м.

### *Подъезд ТС к вертолету, отъезд от него и нахождение ТС вблизи вертолета*

Подъезд транспортного средства или средства механизации к вертолету и отъезд от него осуществляется под руководством и контролем члена экипажа вертолета. Подъезд к вертолету и отъезд от него без разрешения члена экипажа **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**

Водитель транспорта при работе в зоне обслуживания воздушного судна:

* останавливает спецмашину не ближе 10 м от крайних точек воздушного судна;
* въезжает в зону обслуживания только с разрешения члена экипажа вертолета;
* выполняет сигналы для руководства подъездом (отъездом) транспорта к воздушным судам;
* останавливает транспорт при подъезде к воздушному судну на безопасном расстоянии, исключающем повреждения воздушного судна и ставит ТС на стояночный тормоз, после чего осуществляет остановку работы двигателя ТС;
* останавливает транспорт и выезжает из зоны обслуживания по первому требованию члена экипажа воздушного судна или работника ООиОАП или работника охранной организации;
* принимает меры для немедленного удаления, вышедшего из строя транспорта из зоны обслуживания воздушного судна, с перрона и места стоянки, затем докладывает о происшествии главному специалисту ООиОАП.

Член экипажа вертолета или руководитель подъездом (отъездом), назначенный членом экипажа при работе в зоне обслуживания воздушного судна:

* руководит при помощи установленных сигналов ([Приложение 20](#_Приложение_20._СИГНАЛЫ)) движением транспорта в соответствии с типовыми схемами подъезда (отъезда) и маневрирования транспорта при обслуживании воздушных судов ([Приложение 21](#_Приложение_21._ТИПОВЫЕ));
* руководит подъездом (отъездом) транспорта к воздушному судну с удобного места, обеспечивающего контроль над приближением транспорта к воздушному судну и поддержанием визуальной связи с водителем;
* подает сигнал водителю, если убежден, что нет препятствий для маневра транспорта у воздушного судна, а также для подъема (опускания) кузова или рабочего органа спецмашины;
* подает сигнал на остановку транспорта на расстоянии, исключающем повреждение воздушного судна;
* устанавливает под одно колесо упорную колодку, препятствующую движению транспорта к воздушному судну, затем устанавливает колодку с другой стороны колеса;
* проверяет отключение от борта воздушного судна кабелей, разъемов, шлангов и тросов заземления после окончания работы;
* убирает колодку со стороны отъезда транспорта и подает сигнал "отъезжайте";
* убирает вторую колодку после отъезда транспорта на расстояние не менее 5 м от воздушного судна;
* размещает упорные колодки на спецмашине.

Член экипажа или руководитель подъездом (отъездом), назначенный членом экипажа находится у воздушного судна до окончания работы транспорта.

При неправильном маневре транспорта, в результате которого возникает опасность повреждения воздушного судна, член экипажа или руководитель подъездом, назначенный членом экипажа подает водителю сигнал "остановитесь", затем сигнал на выполнение маневра, исключающего повреждение воздушного судна, после этого подает команду на выезд транспорта из зоны обслуживания воздушного судна. После выезда транспорта на расстояние 2-5 м за пределы зоны обслуживания воздушного судна подает водителю транспорта сигнал "остановитесь", а затем обеспечивает повторный подъезд транспорта к воздушному судну.

Остановка транспортного средства при подъезде к вертолету при обслуживании воздушного судна производится на расстоянии не менее 0,5 м от крайних точек воздушного судна; топливозаправщиков, передвижных заправочных агрегатов и маслозаправщиков - не менее 5 м; моторных подогревателей - не менее 3 м; тепловых обдувочных машин - не менее 3,5 м. Остановка спецмашин при погрузочно-разгрузочных операциях производится на расстоянии не менее 0,1 м от люка воздушного судна.

Погрузочно-разгрузочные машины, грузовые автомобили (спецмашины), предназначенные для работы в зоне обслуживания ВС, укомплектовываются средствами пожаротушения и упорными колодками. Кроме того, оборудуются амортизирующими устройствами, предотвращающими жесткий контакт с фюзеляжем ВС. Габариты спецмашин должны быть таких размеров, чтобы беспрепятственно подъезжать к проему грузовых створок ВС.

Подъезд (отъезд) и установка спецмашин в рабочее положение при обслуживании ВС выполняются под руководством члена экипажа (руководитель подъезда (отъезда)).

## НАХОЖДЕНИЕ И ДВИЖЕНИЕ ТС НА ТЕРРИТОРИИ ВЕРТОЛЕТНОЙ ПЛОЩАДКИ

Выезд транспорта на летную полосу, рулежные дорожки производится только после разрешения работника ООиОАП (по согласованию с ЦПИ) и под руководством работника ООиОАП и/или охранной организации и по команде члена экипажа вертолета.

Работник охранной организации, сопровождающий транспорт и пассажиров на территории вертолетной площадки, должен быть обеспечен прямой радиосвязью с работником ООиОАП (по направлению деятельности).

При нахождении транспортного средства на территории вертолетной площадки, у транспортного средства в обязательном порядке должны быть включены ближний свет фар, габаритные огни, аварийная сигнализация, проблесковые огни (при наличии).

Нахождение транспортного средства с неисправными ближним светом фар или габаритными огнями или аварийной сигнализацией или проблесковыми огнями (при наличии) на территории вертолетной площадки **ЗАПРЕЩЕНО.**

Скорость движения транспорта при подъезде к вертолету, отъезде от него и при маневрировании в зоне обслуживания вертолета составляет не более 5 км/ч, при движении транспорта по перрону к местам стоянок воздушных судов - 20 км/ч. Указанные ограничения не распространяются на аэродромные машины при выполнении работ по содержанию искусственных покрытий вертолетной площадки и замерах коэффициента сцепления на искусственных взлетно-посадочных полосах, на пожарные и санитарные машины, а также машины, участвующие в проведении аварийно-спасательных работ.

Не допускается движение по искусственным покрытиям вертолетной площадки, рулежным дорожкам, ВПП, СТТ транспорта с загрязненными колесами, а также тракторов и других механизмов на гусеничном ходу.

В случае необходимости при движении по территории вертолетной площадки в условиях плохой видимости разрешается пользоваться звуковыми сигналами транспорта.

Транспорт, предназначенный для работы в зоне обслуживания воздушного судна, должен быть укомплектован средствами пожаротушения и упорными колодками. Нахождение не укомплектованного средствами пожаротушения транспортного средства на территории вертолетной площадки **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**

Нахождение не укомплектованного упорными колодками транспорта, предназначенного для работы в зоне обслуживания вертолета, на территории вертолетной площадки **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**

Сопровождение транспорта в контролируемой зоне осуществляется в следующей последовательности:

* работник охранной организации: После выдачи пропуска на ТС и водителю, сопровождает данное ТС с водителем. Размещается на пассажирском сиденье рядом с водителем и дает указания по безопасному передвижению в контролируемой зоне.
* работник ООиОАП: совместно с работником охранной организации осуществляет сопровождение транспорта, оказывая необходимое содействие по соблюдению мер безопасности.
* водитель: неукоснительно выполняет указания работников ООиОАП и охранной организации.

В случае возникновения спорных вопросов по безопасному передвижению в контролируемой зоне, преимущество имеет указание работника ООиОАП.

## НАХОЖДЕНИЕ ПОСЕТИТЕЛЕЙ НА ТЕРРИТОРИИ ВЕРТОЛЕТНОЙ ПЛОЩАДКИ

Работник охранной организации обязан сопровождать посетителей вертолетной площадки в течение всего периода времени нахождения данных лиц на территории вертолетной площадки.

Отклонение от маршрута сопровождения посетителями вертолетной площадки **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**

Посетители вертолетной площадки, нарушившие требования настоящего Положения или отказавшиеся выполнять указания работника ООиОАП и/или охранной организации о безопасном передвижении должны быть задержаны с составлением соответствующего акта работником охранной организации и сопровождены за пределы контролируемой территории.

Привлечение работника охранной организации, осуществляющего сопровождение ТС или посетителей, к другим обязанностям или действиям, без осуществления его замены **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**

В случае возникновения спорных вопросов по безопасному передвижению в контролируемой зоне, преимущество имеет указание работника ООиОАП.

Сопровождение посетителей осуществляется в следующей последовательности:

* работник ООиОАП: сообщает старшему смены охранной организации о необходимости сопровождения посетителей с указанием маршрута сопровождения.
* старший смены охранной организации: выделяет работника охранной организации для сопровождения и инструктирует его о маршруте предстоящего сопровождения.
* работник охранной организации: осуществляет сопровождение посетителей с учетом требований настоящего Положения и с соблюдением мер безопасности, не допуская отклонения посетителей от указанного маршрута.
* работник ООиОАП: при необходимости осуществляет совместно с работником охранной организации сопровождение посетителей в контролируемой зоне, оказывая необходимое содействие по соблюдению мер безопасности.

## меры безопасности при выполнении погрузочно-разгрузочных работ на борту воздушного судна

Основным условием безопасности при выполнении погрузочно-разгрузочных работ является внимательность лиц, производящих работы и соблюдение ими требований техники безопасности.

Загрузка и выгрузка груза в/из вертолета осуществляется через грузовой люк по трапам, а также через переднюю дверь, расположенную на левом борту вертолета при выключенных двигателях, после полной остановки несущего и хвостового винтов вертолета.

Все лица, осуществляющие погрузку и разгрузку ВС, должны соблюдать правила противопожарной безопасности.

Перед началом погрузочно-разгрузочных работ, бригадиру грузчиков необходимо убедиться в том, что экипаж вертолета открыл и зафиксировал в открытом положении створки грузового люка, установил трап под необходимую колею загружаемой самоходной техники (или груза на тележке).

Погрузка и выгрузка груза в/из ВС осуществляется грузчиками только с соответствующего разрешения экипажа вертолета.

Загрузка колесной техники (или грузов на тележке) с земли в вертолет по трапам через грузовой люк производится с помощью загрузочной электролебедки, установленной в грузовой кабине вертолета, если ее наличие предусмотрено эксплуатационной документацией вертолета. Управление лебедкой осуществляется экипажем ВС.

Загрузка и выгрузка самоходной техники производится своим ходом, при этом необходима страховка колодками. В случае закатки двух единиц техники, сцепленных между собой, колодки подкладываются под колеса техники, идущей впереди.

Производить загрузку бесколесной техники и грузов волоком ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Швартовку и крепление грузов в салоне вертолета осуществляет экипаж ВС. В случае необходимости грузчики оказывают содействие экипажу ВС по швартовке и креплению грузов в салоне ВС.

Мелкие грузы должны быть увязаны между собой и загружены в специальные ящики которые крепятся к полу ВС с помощью швартовочных сеток и швартовочных тросов.

Тяжеловесные грузы без тары (электромоторы, двигатели и т.п.) должны предъявляться к перевозке смонтированными на специальных деревянных поддонах, либо должны быть упакованы прокладочным материалом в виде деревянных брусьев или досок с таким расчетом, чтобы нагрузка на пол ВС не превышала установленной нормы и обеспечивала возможность работы погрузчиков.

При выполнении погрузки и выгрузки грузов в/из ВС необходимо соблюдать следующие правила:

* перемещение грузов внутри ВС должно производиться с осторожностью, чтобы полностью исключить возможность повреждения полов, обшивки и оборудования ВС. Волочить, кантовать грузы в салоне ВС ЗАПРЕЩАЕТСЯ;
* грузы, в зависимости от их свойств, должны размещаться в салоне ВС и в автомашинах в соответствии с требованиями технологии их перевозки. Особенно осторожно следует обращаться с жидкими веществами, не допуская укладки их на «бок» или вверх дном, а также с грузами, имеющими этикетки «стекло», «осторожно», «не кантовать» и т.д.;
* размещение в салоне ВС грузов со стеклянной и другой хрупкой тарой или посудой, наполненной жидкостью, допускается в один ряд без установки на них других грузов. Размещение других грузов округлой формы, например, радиоламп в обрешетках и т.п. разрешается также в один ряд или с установкой на верхние ряды других грузов при условии обязательного закрепления, исключающего возможность его падения или перемещения во время полета.

Лица, осуществляющие погрузочно-разгрузочные работы, в целях безопасности производства данного вида работ обязаны заблаговременно подготовить необходимое оборудование для выполнения погрузки или выгрузки груза и проверить его надежность и работоспособность, проверить наличие швартовочных средств для закрепления груза на ВС.

Перед началом проведения работ по погрузке (разгрузке) ВС, КВС проводит инструктаж с представителями заказчика, водителем спецмашины и бригадой грузчиков.

Все погрузочно-разгрузочные работы, размещение грузов в ВС производятся под непосредственным руководством экипажа ВС, бригадира грузчиков или кладовщика.

Подъем и переноску груза весом 40 кг и более должны производить не менее двух человек.

Пути, по которым грузы перемещаются вручную, должны быть освобождены от посторонних грузов и предметов.

При работе с ящиками и кипами особое внимание необходимо обратить на их края и углы с целью предостережения травматизма и повреждения спецодежды.

При работе с грузами, имеющими свойство произвольного перемещения (бочки и т.п.) запрещается перемещать их на себя при перемещении на спуск, разгонять, а при перемещении на подъем идти непосредственно за данным грузом.

При подъеме и спуске бочек и рулонов бумаги по наклонной плоскости обязательно применение покатов с крючьями или специальных трапов.

При подъеме и спуске бочек грузчики обязаны катить их только с боков покатов и трапов. При работе с бочками весом более 200 кг необходимо обязательно применять проверенные на прочность веревки.

Бочки с жидкостями при транспортировке должны устанавливаться пробками вверх.

Погрузка, разгрузка, переноска кислот должна обязательно производиться двумя грузчиками. Бутылки должны быть закупорены пробками и установлены в исправные корзины.

Категорически запрещается производить переноску бутылей с кислотами одним грузчиком в обхват, на спине и плечах.

При ожоге кислотой необходимо немедленно промыть водой место ожога и незамедлительно обратиться в медпункт.

При переноске длинномерных грузов на плече, необходимо брать груз на тоже плечо, на которое взял его другой грузчик.

Выполнение работ по перемещению, подъему и спуску тяжеловесных грузов производится под непосредственным руководством экипажа ВС или бригадира. Выполнять указания посторонних лиц или отдельных членов бригады грузчиков ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

При закреплении груза на катках, длина катков должна быть такой, чтобы концы их выступали из-под груза не более чем на 400 мм.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ находиться впереди перемещаемого груза и направлять каток для размещения на нем очередного груза до того, как каток полностью освободится от размещенного на нем груза.

Груз должен быть равномерно распределен по кузову транспортного средства с целью исключения опрокидывания груза при движении на территории вертолетной площадки.

Грузы, возвышающиеся над уровнем бортов кузова транспортного средства, необходимо увязывать прочными пеньковыми канатами или веревками. Увязывать грузы металлическими канатами или проволокой ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Перед тем как открывать борта грузовой платформы транспортного средства, следует убедиться в том, что размещенный груз не опирается на открываемые борта.

Внутрифюзеляжная погрузка (разгрузка) грузов массой от 80 до 500 кг в вертолет типа Ми-8 (любой модификации) должна производиться с применением спецтранспорта и средств механизации.

Погрузка и разгрузка грузов массой более 500 кг должна производиться только с помощью спецтранспорта и средств механизации.

Ручная погрузка и разгрузка разрешается только на временных площадках при условии, что нагрузка на одного работника не превышает 50 кг.

## меры безопасности при посадке пассажиров на борт, находящихся на борту и покидающих борт воздушного судна

Подход к вертолету должен производиться только спереди по оси вертолета (с носовой части), во избежание попадания под хвостовой винт вертолета.

Посадка пассажиров в вертолет производится через входные двери, расположенные по левому борту или в хвосте вертолета.

Руководит посадкой пассажиров бортпроводник, а в случае его отсутствия любой член экипажа ВС.

Находясь на борту вертолета, пассажир обязательно должен быть, пристегнут привязными ремнями безопасности к креслу (застегнув пряжку привязного ремня) перед взлетом, в течение полета и на посадке.

Перевозка пассажиров на грузовых створках ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

В салоне вертолета, в период выполнения полета ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

* курить, пользоваться открытым огнем, аэрозолями;
* пользоваться мобильными телефонами, если они не переведены в режим полета;
* перемещаться по салону (разрешается перемещение по салону вертолета только одному пассажиру – старшему группы);
* прикасаться к кнопкам, тумблерам, переключателям, органам управления, стопорящим устройствам дверей;
* отвлекать экипаж ВС;
* давать какие либо указания экипажу, требовать изменения плана полета, высоты, пункта посадки.

При ухудшении самочувствия, пассажиру необходимо пользоваться гигиеническими пакетами, а в экстренных случаях сообщить экипажу по внутренней связи.

При обнаружении дыма или запаха гари необходимо сообщить об этом экипажу по внутренней связи.

При возникновении аварийной ситуации следует не допускать паники, строго выполнять указания командира экипажа ВС.

При вынужденной посадке с неработающим двигателем пассажиру необходимо подтянуть привязные ремни, сгруппироваться, после приземления и открытия экипажем дверей покинуть салон вертолета и отойти на безопасное расстояние, указанное экипажем.

После посадки вертолета в конечном пункте и открытия двери экипажем, выходить пассажирам из вертолета разрешается только по команде экипажа.

После выхода из вертолета необходимо перемещаться только вперед по оси вертолета во избежание попадания под хвостовой винт.

## ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОХРАНЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ОБЪЕКТОВ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА ТЕРРИТОРИИ ВЕРТОЛЕТНОЙ ПЛОЩАДКИ

Под постоянной охраной в контролируемой зоне вертолетной площадки должны находиться: воздушные суда (заказчиком которых является ООО «РН-Ванкор» и находящиеся в оперативном управлении Общества); СПЗ; СТТ; территории отдельно стоящих объектов и транспортные средства с горюче-смазочными материалами (принадлежащие ООО «РН-Ванкор» на праве собственности, аренды), специальными жидкостями и газами; КПП; сооружения, оборудование и механизмы, расположенные на территории вертолетной площадки, оборудованной и маркированной в соответствии с требованиями Воздушного законодательства РФ.

Прием-передача воздушных судов и объектов вертолетной площадки под охрану, а также снятие из под охраны осуществляется с записью в журнал приема-передачи объектов под охрану ([Приложение 22](#_Приложение_22._Форма)), который находится у работника охранной организации ответственного за охрану данных объектов.

Территория вертолетной площадки и территория расположенных за пределами вертолетной площадки объектов управления воздушным движением и навигации в период наименьшей интенсивности полетов, а также в иной период при необходимости, патрулируются работниками охранной организации.

Места стоянок воздушных судов, СТТ, СПЗ, территории отдельно стоящих объектов с горюче-смазочными материалами, специальными жидкостями и газами и КПП оборудуются охранным освещением.

Территория вертолетной площадки (с высокой интенсивностью использования) и СТТ должны иметь сплошное ограждение высотой 1,8 метра по всему периметру с предупредительными аншлагами, запрещающими проникновение в контролируемую зону. Расстояние между предупредительными аншлагами не более 100 метров.

В ограждении в качестве средства обеспечения безопасности могут быть использованы системы защитной сигнализации, системы видеонаблюдения и видеозаписи, охранное освещение, а также иные инженерные и технические средства охраны, типы и виды которых согласуются с ООиОАП, УЭБ и охранной организацией, осуществляющей охрану вертолетной площадки и объектов ее инфраструктуры.

Поверх периметрового ограждения устанавливаются металлические конструкции различного профиля (козырьки из угловых консолей с несколькими рядами колючей проволоки, армированной колючей ленты и др.).

С внутренней и внешней сторон периметрового ограждения полоса шириной 3 метра должна быть очищена от мусора, кустарника и деревьев. На ней не допускается строительство объектов, складирование оборудования и материалов, стоянка транспортных средств и т.п.

На участках ограждения вдоль периметра объектов вертолетной площадки дополнительно могут устанавливаться:

* постовые вышки или смотровые площадки для наблюдения за состоянием ограждения и прилегающей местностью;
* системы охранной (защитной) сигнализации;
* электронные устройства обнаружения и подачи сигнала тревоги при преодолении или попытке преодоления ограждения нарушителем.

Подразделения охраны, осуществляющие охрану вертолетной площадки и объектов ее инфраструктуры, размещаются в отдельном помещении (комнате) охраны. Хранение оружия и боеприпасов обеспечивается в соответствии с требованиями, установленными нормативными правовыми актами Российской Федерации, регламентирующих оборот служебного оружия в частной охранной деятельности, в специально оборудованном помещении (комнате хранения оружия).

Под охрану принимаются только ВС авиакомпаний, выполняющих рейсы, Заказчиком которых является ООО «РН-Ванкор» и при условии, что по условиям договора между авиакомпанией и Обществом, на оказание авиационных услуг с использованием вертолетов – охрана ВС на оперативных точках Общества обеспечивается за счет заказчика.

# ССЫЛКИ

1. Решение Комиссии Таможенного союза от 18.10.2011 N 826 «О принятии технического регламента Таможенного союза "О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту (вместе с "ТР ТС 013/2011. Технический регламент Таможенного союза. О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту».
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)" от 30.11.1994 N 51-ФЗ.
3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ.
4. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ.
5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ.
6. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции».
7. Постановление Правительства РФ от 18.06.1998 N 609 "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации».
8. Приказ Минтранса России от 05.11.2020 №449 «Об утверждении порядка разработки и применения аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) гражданской авиации, аэронавигационная информация о котором публикуется в сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации, типовых схем аэронавигационного паспорта аэродрома(вертодрома, посадочной площадки) и типовые инструкции по производству полетов в районе аэродрома (вертодрома), аэроузла.
9. Приказ Минтранса РФ от 04.03.2011 N 69 "Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории»
10. Приказ Минтранса России от 19.08.2015 N 250 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "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"
11. Приказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей".
12. Приказ Минтранса России от 31.07.2009 N 128 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации"
13. Приказ Минтранса России от 12.09.2008 N 147 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации".
14. Приказ Министерства гражданской авиации СССР № 26.1.7-498 от 17.06.1988 «Правила подготовки стропов и грузов заказчиком для транспортировки грузов на внешней подвеске вертолетов».
15. Приказ Минтранса России от 25.08.2015 № 262 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов».
16. Приказ Минтранса России от 27.11.2020 № 518 «Об утверждении федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов вертодромам».
17. Приказ Минтранса РФ от 21.11.2005 N 139 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации».
18. Приказ Минтруда России от 14.09.2022 N 526н «Об утверждении профессионального стандарта "Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее».
19. ГОСТ 10227-86. Топлива для реактивных двигателей. Технические условия.
20. ГОСТ 2517-2012. Нефть и нефтепродукты. Методы отбора проб.
21. ГОСТ Р ИСО 31000-2019. Менеджмент риска. Принципы и руководство.
22. ГОСТ Р 58771-2019. Менеджмент риска. Технологии оценки риска.
23. Стандарт Компании № П3-10 С-0003 «Основные принципы бизнес-планирования и бюджетирования».
24. Положение Компании № П2-07 Р-0180 «Организация авиационного обеспечения ПАО «НК «Роснефть» и Обществ Группы».
25. Положение Компани № П2-08 Р-0019 «О закупке товаров, работ, услуг».
26. Методические указания Компании № П2-08 М-0013 «Формирование лотов при планировании и подготовке процедуры закупки товаров, работ и услуг».
27. Методические указания Компании № П3-01.01 М-0030 «Определение стоимости авиационных услуг».
28. Паспорт документации типового проектирования Компании№ П1-01.04 ПДТП-0033 «Типовые технические решения. Посадочная площадка для вертолетов типа Ми-8, Ми-26 и вертолетов с меньшей максимальной взлетной массой (без стоянки)».
29. Стандарт ООО «РН-Ванкор» № П3-11.01 С-0013 ЮЛ-583 «Пропускной и внутриобъектовый режим на территории производственных и иных объектов».
30. Регламент бизнес-процесса ООО «РН Ванкор» № П3-01.01 РГБП-0001 ЮЛ-583 «Направление работников в служебные командировки».
31. Положение ООО «РН-Ванкор» № П2-03 Р-0072 ЮЛ-583 «Вахтовый метод организации работ».
32. Положение ООО «РН-Ванкор» № П2-02 Р-0475 ЮЛ-583 «Документальное оформление приемки, перемещения, хранения и отпуск материально-технических ресурсов на складах Общества и организаций-хранителей».
33. Положение ООО «РН-Ванкор» №П3-06 Р-0018 ЮЛ-583 «О стандартизации договоров».
34. Инструкция ООО «РН-Ванкор» № П2-09 И-01045 ЮЛ-583 «Медицинская эвакуация на производственных объектах с использованием воздушного транспорта».

# 9. 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. 9261-AN/903 Руководство по вертодромам.
4. Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc. 9284-AN/905), утвержденные Советом ИКАО от 2006.
5. Пособие по проектированию вертолетных станций, вертодромов и посадочных площадок для вертолетов гражданской авиации. Часть VII. Вертолетные станции, вертодромы и посадочные площадки для вертолетов. МГА. ГПИиНИИ Аэропроект.

# 10. РЕГИСТРАЦИЯ ИЗМЕНЕНИЙ ЛОКАЛЬНОГО НОРМАТИВНОГО ДОКУМЕНТА

**Таблица 4**

**Перечень изменений Положения ООО «РН-Ванкор»**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **версия** | **вид и наименование документа** | **номер документа** | **ДАТА УТВЕРЖДЕНИЯ** | **дата ввЕДЕНИЯ в действие** | **РЕКВИЗИТЫ РД** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| 1.00 | Положение ООО «РН-Ванкор» «Организация авиационного обеспечения» | П2-07 Р-0180 ЮЛ-583 | 07.11.2017 | 07.11.2017 | Приказ от 07.11.2017 №РНВ-332/лнд |

# ПРИЛОЖЕНИЯ

Таблица 5

Перечень Приложений к Положению

| **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 | Форма заявки на перевозку работников ООО «РН-Ванкор» | Включено в настоящий файл |
| 3 | Форма заявки на перевозку работников сервисной организации | Включено в настоящий файл |
| 4 | Форма заявки на перевозку груза ООО «РН-Ванкор» | Включено в настоящий файл |
| 5 | Форма заявки на перевозку груза сервисной организации | Включено в настоящий файл |
| 6 | Список пассажиров | Включено в настоящий файл |
| 7 | Форма заявки на перевозку работников регулярными рейсами | Включено в настоящий файл |
| 8 | Форма заявки о возврате, обмене билетов на регулярные рейсы | Включено в настоящий файл |
| 9 | Форма заявки на перевозку груза Общества вертолетом Ми-26 | Включено в настоящий файл |
| 10 | Форма заявки на перевозку груза Сервисной организации вертолетом Ми-26 | Включено в настоящий файл |
| 11 | Форма приложения к служебной записке, письму сервисной организации – Перечень ТМЦ | Включено в настоящий файл |
| 12 | Форма плана авиационных перевозок грузов вертолетами Ми-26 | Включено в настоящий файл |
| 13 | Образец оформления авиагрузовой накладной | Включено в настоящий файл |
| 14 | Форма карты контроля соответствия посадочной площадки требованиям к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории и пожарной безопасности | Включено в настоящий файл |
| 15 | Форма карты контрольного осмотра воздушного судна (с примером заполнения) | Включено в настоящий файл |
| 16 | Форма личного разового пропуска | Включено в настоящий файл |
| 17 | Форма личного постоянного пропуска | Включено в настоящий файл |
| 18 | Форма разового транспортного пропуска | Включено в настоящий файл |
| 19 | Бланк акта нарушения требований положения ООО «РН-Ванкор» «Организация авиационного обеспечения» | Включено в настоящий файл |
| 20 | Сигналы для руководства подъездом (отъездом) транспорта к воздушным судам | Включено в настоящий файл |
| 21 | Типовые схемы подъезда (отъезда) и маневрирования транспорта при обслуживании воздушных судов | Включено в настоящий файл |
| 22 | Форма журнала передачи объектов под охрану и снятия с охраны | Включено в настоящий файл |
| 23 | Схема взаимодействия при возникновении авиационного события или предпосылок к нему | Включено в настоящий файл |
| 24 | Форма табеля контроля за соблюдением продолжительности полетной смены экипажа воздушного судна | Включено в настоящий файл |
| 25 | Критерии отбора претендентов на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов в интересах ПАО «НК «Роснефть» и ООО «РН-Ванкор». | Включено в настоящий файл |
| 26 | Форма акта проверки функционирования системы многоуровневого контроля 2 уровня в области авиационного обеспечения | Включено в настоящий файл |
| 27 | Анкета пассажира | Включено в настоящий файл |
| 28 | Лист самоконтроля организации авиационного обеспечения в ООО «РН-Ванкор». | Включено в настоящий файл |
| 29 | Журнал учета нарушений (несоответствий) | 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 Стандартом ООО «РН-Ванкор» № П3-11.01 С-0013 ЮЛ-583 «Пропускной и внутриобъектовый режим на территории производственных и иных объектов».

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. ФОРМА заявкИ НА ПЕРЕВОЗКУ РАБОТНИКОВ ООО «РН-ВАНКОР»

*Форма плановой заявки на перевозку работников сервисной организации*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  | **Начальнику Управления авиационных перевозок**  **ООО "РН-Ванкор" Фамилия И.О.** | | | | |
|  | Утверждаю: |  |  | | | |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_ | |  |  |  |  |  |
|  | подпись | И.О. Фамилия Начальника Управления |  |  |  |  |  |
|  |  |  | **Уважаемый Имя Отчество!** | | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Прошу Вас включить в список пассажиров **дд .мм. гг**. по маршруту **« - »** следующих работников ООО "РН-Ванкор": | | | | | | | | |  |  |  |
| **№ п/п** | **Ф.И.О. (заполняется полность)** | **Организация** | **Маршрут перевозки** | | **Подразделение** | **Должность** | **Паспортные данные** | **Дата рождения** | **№ агентского договора** | **№ пропуска или № заявки в ООО "РН-Ванкор"** | **Телефон (мобильный)** | **Примечание** |
| **из пункта** | **до пункта** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** |
| **Красноярск – Игарка – Ванкор, Сузун, Тагул, НПС-1, НПС-2 дд.мм.гггг** | | | | | | | | | | | | |
| 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| …. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **НПС-2, НПС-1, Тагул, Сузун, Ванкор – Игарка – Красноярск дд.мм.гггг** | | | | | | | | | | | | |
| 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| …. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *Исп. ФИО* | | | |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *тел. ХХХХХХХХХХХ* | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *2 - Ф.И.О. работника (полностью)* | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *3 - наименование организации без указания формы собственности, например: РН-Ванкор* | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  | *4, 5 - наименование города, пункта вылета/назначения, например: Красноярск, Ванкор, Сузун; также должен соответствовать маршруту указанному в объединенной ячейке - зеленая заливка* | | | | | | | | | | | |
|  | *6 - аббревиатура структурного подразделения работника организации, например: УАП* | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  | *7 - наименование должности без указания структурного подразделения, например: ведущий специалист* | | | | | | | |  |  |  |  |
|  | *8 - указываются только серия и номер паспорта, например: 4444 444444* | | | | | |  |  |  |  |  |  |
|  | *9 - указывается дата рождения в формате дата, например: 01.01.1981* | | | | | |  |  |  |  |  |  |
|  | *10 - указывается номер договора и дата, например: 1715714/1238Д от 01.01.2014* | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  | *11 - указывается номер пропуска или номер заявки в ООО "РН-Ванкор", например: 25698 или К2569* | | | | | | | |  |  |  |  |
|  | *12 - указывается номер мобильного телефона в формате 8-ххх-ххх-хх-хх* | | | | | |  |  |  |  |  |  |
|  | *13 - дополнительные условия* | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *\*\*\* - столбцы и графы не объединять, не удалять, не добавлять* | | | | |  |  |  |  |  |  |  |

*Форма внеплановой заявки на перевозку работников сервисной организации*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  | **Начальнику Управления авиационных перевозок  ООО "РН-Ванкор" Фамилия И.О.** | | | | |
|  | Утверждаю: |  |  | | | |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_ | |  |  |  |  |  |
|  | подпись | И.О. Фамилия Начальника Управления |  |  |  |  |  |
|  |  |  | **Уважаемый Имя Отчество!** | | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Прошу Вас включить в список пассажиров **дд .мм. гг**. по маршруту **« - »** следующих работников ООО "РН-Ванкор": | | | | | | | | |  |  |  |
| **№ п/п** | **Ф.И.О.** | **Организация** | **Маршрут доставки** | | **Подразделение** | **Должность** | **Паспорт** | **Дата рождения** | **№ агентского договора** | **№ пропуска или № заявки в ООО "РН-Ванкор"** | **Телефон (мобильный)** | **Примечание** |
| **Пункт убытия** | **Пункт прибытия** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** |
| **Красноярск – Игарка – Ванкор, Сузун, Тагул, НПС-1, НПС-2 дд.мм.гггг** | | | | | | | | | | | | |
| 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *Исп. ФИО* |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *тел. ХХХХХХХХХХХ* |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **Предупреждение: Настоящее сообщение содержит персональные данные работников, эти данные могут быть использованы лишь в целях, для которых они сообщены.  Лица, осуществляющие обработку, а также получающие персональные данные работника, обязаны соблюдать режим секретности (конфиденциальности) –  недопустимости их распространения без согласия субъекта персональных данных или наличия иного законного основания. Лица, допустившие умышленное или по неосторожности разглашение конфиденциальной информации, несут ответственность в соответствии с Законодательством Российской Федерации.** | | | | | | | | | | | |
|  | *Примечание (порядок заполнения граф):* | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *1- номер по порядку* | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *2 - Ф.И.О. работника (полностью)* | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *3 - наименование организации без указания формы собственности, например: РН-Ванкор* | | | | | |  |  |  |  |  |  |
|  | *4, 5 - наименование города, пункта вылета/назначения, например: Красноярск, Ванкор, Сузун; также должен соответствовать маршруту указанному в объединенной ячейке - зеленая заливка* | | | | | | | | | | | |
|  | *6 - аббревиатура структурного подразделения работника Общества, например: УАП* | | | | | |  |  |  |  |  |  |
|  | *7 - наименование должности без указания структурного подразделения, например: ведущий специалист* | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  | *8 - указываются только серия и номер паспорта, например: 4444 444444* | | | | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *9 - указывается дата рождения в формате дата, например: 01.01.1981* | | | | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *10 - необходимо для заполнения только для подрядных организаций* | | | | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *11 - необходимо для заполнения только для подрядных организаций* | | | | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *12 - указывается номер мобильного телефона в формате 8-ххх-ххх-хх-хх* | | | | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *13 - дополнительные условия* | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | *\*\*\* - столбцы и графы не объединять, не удалять, не добавлять* | | | | |  |  |  |  |  |  |  |

## Приложение 3. ФОРМА заявкИ НА ПЕРЕВОЗКУ РАБОТНИКОВ СЕРВИСНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

*Форма плановой заявки на перевозку работников сервисной организации*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  | **Начальнику Управления авиационных перевозок  ООО "РН-Ванкор" 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 « - » работников название организации: | | | | | | | | | | | | | | | |
|
| **№ п/п** | **Ф.И.О.** | **Организация** | **Маршрут доставки** | | **Подразделение** | **Должность** | **Паспорт** | **Дата рождения** | **№ агентского договора** | **№ пропуска или № заявки в ООО "РН-Ванкор"** | | **Телефон (мобильный)** | | | **Примечание** |
| **Пункт убытия** | **Пункт прибытия** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | | **12** | | | **13** |
| **Красноярск – Игарка – Ванкор, Сузун, Тагул, НПС-1, НПС-2 дд.мм.гггг** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  | |
| 2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  | |
| **НПС-2, НПС-1, Тагул, Сузун, Ванкор – Игарка – Красноярск дд.мм.гггг** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  | |
| 2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  | |  | |
| **Наличие пропусков установленного образца для проезда на объекты Общества у специалистов, вылетающих из аэропорта г. Красноярска, 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 "РН-Ванкор" перевезти работника воздушным транспортом, а также в случае не явки работника на вылет по любым причинам, обязуюсь оплатить все расходы отсутствующего на борту.** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Директор (название организации)** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | | | | | |  |  |  | |  | | |
| подпись ФИО | | | | | | | | | | | | |  | | |
|  | *Исп. ФИО* |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  | | |
|  | *тел. ХХХХХХХХХХХ* |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  | | |
|  | Предупреждение: Настоящее сообщение содержит персональные данные работников, эти данные могут быть использованы лишь в целях, для которых они сообщены. Лица, осуществляющие обработку, а также получающие персональные данные работника, обязаны соблюдать режим секретности (конфиденциальности) – недопустимости их распространения без согласия субъекта персональных данных или наличия иного законного основания. Лица, допустившие умышленное или по неосторожности разглашение конфиденциальной информации, несут ответственность в соответствии с Законодательством Российской Федерации. | | | | | | | | | | | | | | |
|  | *Примечание (порядок заполнения граф):* | | | |  |  |  |  |  |  |  | |  | | |
|  | *1- номер по порядку* | |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  | | |
|  | *2 - Ф.И.О. работника (полностью)* | | |  |  |  |  |  |  |  |  | |  | | |
|  | *3 - наименование организации без указания формы собственности, например: РН-Ванкор* | | | | | | | |  |  |  | |  | | |
|  | *4, 5 - наименование города, пункта вылета/назначения, например: Красноярск, Ванкор, Сузун; также должен соответствовать маршруту указанному в объединенной ячейке - зеленая заливка* | | | | | | | | | | | | | | |
|  | *6 - аббревиатура структурного подразделения работника Общества, например: УАП* | | | | | | |  |  |  |  | |  | | |
|  | *7 - наименование должности без указания структурного подразделения, например: ведущий специалист* | | | | | | | | |  |  | |  | | |
|  | *8 - указываются только серия и номер паспорта, например: 4444 444444* | | | | | |  |  |  |  |  | |  | | |
|  | *9 - указывается дата рождения в формате дата, например: 01.01.1981* | | | | | |  |  |  |  |  | |  | | |
|  | *10 - необходимо для заполнения только для подрядных организаций* | | | | | |  |  |  |  |  | |  | | |
|  | *11 - необходимо для заполнения только для подрядных организаций* | | | | | |  |  |  |  |  | |  | | |
|  | *12 - указывается номер мобильного телефона в формате 8-ххх-ххх-хх-хх* | | | | | | |  |  |  |  | |  | | |
|  | *13 - дополнительные условия* | | |  |  |  |  |  |  |  |  | |  | | |
|  | *\*\*\* - столбцы и графы не объединять, не удалять, не добавлять* | | | | | |  |  |  |  |  | |  | | |

*Форма внеплановой заявки на перевозку работников сервисной организации*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  | |  | |  | | **Начальнику Управления авиационных перевозок  ООО "РН-Ванкор" 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 « - » работников название организации: | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|
| **№ п/п** | **Ф.И.О.** | **Организация** | **Маршрут доставки** | | **Подразделение** | **Должность** | | **Паспорт** | | **Дата рождения** | | **№ агентского договора** | | **№ пропуска или № заявки в ООО "РН-Ванкор"** | | **Телефон (мобильный)** | **Примечание** |
| **Пункт убытия** | **Пункт прибытия** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | | **8** | | **9** | | **10** | | **11** | | **12** | **13** |
| **Красноярск – Игарка – Ванкор, Сузун, Тагул, НПС-1, НПС-2 дд.мм.гггг** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 |  |  |  |  |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |
| 2 |  |  |  |  |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |
| **Наличие пропусков установленного образца для проезда на объекты Общества у специалистов, вылетающих из аэропорта г. Красноярска, 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 "РН-Ванкор" перевезти работника воздушным транспортом, а также в случае не явки работника на вылет по любым причинам, обязуюсь оплатить все расходы отсутствующего на борту.** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Директор (название организации)** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| подпись ФИО | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | *Исп. ФИО* |  |  |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |
|  | *тел. ХХХХХХХХХХХ* |  |  |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |
|  | Предупреждение: Настоящее сообщение содержит персональные данные работников, эти данные могут быть использованы лишь в целях, для которых они сообщены.  Лица, осуществляющие обработку, а также получающие персональные данные работника, обязаны соблюдать режим секретности (конфиденциальности) –  недопустимости их распространения без согласия субъекта персональных данных или наличия иного законного основания. Лица, допустившие умышленное или по неосторожности разглашение конфиденциальной информации, несут ответственность в соответствии с Законодательством Российской Федерации. | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |
|  | *Примечание (порядок заполнения граф):* | | | | | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |
|  | *1- номер по порядку* | | |  |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |
|  | *2 - Ф.И.О. работника (полностью)* | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |
|  | *3 - наименование организации без указания формы собственности, например: РН-Ванкор* | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | *4, 5 - наименование города, пункта вылета/назначения, например: Красноярск, Ванкор, Сузун; также должен соответствовать маршруту указанному в объединенной ячейке - зеленая заливка* | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | *6 - аббревиатура структурного подразделения работника Общества, например: УАП* | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | *7 - наименование должности без указания структурного подразделения, например: ведущий специалист* | | | | | | | | | | | | | | | |  |
|  | *8 - указываются только серия и номер паспорта, например: 4444 444444* | | | | | | | | | | | |  | |  |  |  |
|  | *9 - указывается дата рождения в формате дата, например: 01.01.1981* | | | | | | | | | | | |  | |  |  |  |
|  | *10 - необходимо для заполнения только для подрядных организаций* | | | | | | | | | |  | |  | |  |  |  |
|  | *11 - необходимо для заполнения только для подрядных организаций* | | | | | | | | | |  | |  | |  |  |  |
|  | *12 - указывается номер мобильного телефона в формате 8-ххх-ххх-хх-хх* | | | | | | | | | | | |  | |  |  |  |
|  | *13 - дополнительные условия* | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |
|  | *\*\*\* - столбцы и графы не объединять, не удалять, не добавлять* | | | | | | | | | |  | |  | |  |  |  |

## 

## Приложение 4. ФОРМА заявкИ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА ООО «рн-вАНКОР»

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | | | | | | | | | **Начальнику** | | | |
| **Управления авиационных перевозок** | | | |
|  | | | | | |  | | | | | | **ООО "РН-Ванкор"** | | | |
|  | | | | | | | | | | | | **Фамилия И.О.** | | | |
| **Уважаемый Имя Отчество!** | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |
| Прошу Вас организовать перевозку груза, являющегося собственностью ООО «РН-Ванкор», согласно заявке: | | | | | | | | | | | | | | | |
| **№ п/п** | **Общий вес, кг** | **Наименование ТМЦ** | **Кол-во мест** | **Организация** | **Маршрут доставки** | | **Масса каждого места груза, кг** | **Габариты каждого места, м** | **Внутрифюзеляжно/подвеска** | **ОГ / Не ОГ** | **Номер агентского договора** | **Телефон грузоотправителя (моб./раб.)** | **Телефон грузополучателя (моб./раб.)** | **ФИО исполнителя заявки, тел.исполнителя** | |
| **пункт убытия** | **пункт прибытия** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | **15** | |
| **Красноярск-Игарка-Ванкор дд.мм.гг** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1050 | Задвижка | 7 | РН-Ванкор | Красноярск | Ванкор | 150 | 3 х 0,20 х 0,20 | Внутрифюзеляжно | Не ОГ |  | 8-985-757-36-36 | 8-985-757-36-36 | Иванов И.И.,  сот. тел.: 8-985-757-36-36,  раб. тел.: 8(391) 274-56-99 (3636) | |
| 2 | 1050 | Труба метал. | 3 | РН-Ванкор | Красноярск | Ванкор | 350 | 1 х 1,5 х 0,85 | Подвеска | Не ОГ |  | 8-985-757-36-36 | 8-985-757-36-36 | Иванов И.И.,  сот. тел.: 8-985-757-36-36,  раб. тел.: 8(391) 274-56-99 (3636) | |
| … |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |
| **Итого:** | **2100** | **Задвижка, Труба метал. и др.** | **10** | **РН-Ванкор** | **Красноярск** | **Ванкор** |  |  | **Внутрифюзеляжно  и Подвеска** | **Не ОГ** |  | **8-985-757-36-36** | **8-985-757-36-36** | **Иванов И.И.,  сот. тел.: 8-985-757-36-36,  раб. тел.: 8(391) 274-56-99 (3636)** | |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |
| **Начальник Управления \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ И.О. Фамилия** | | | | | | | | | | | | | | | |
| подпись  **Примечание (порядок заполнения граф):** 1- номер по порядку  2 - общий вес, кг 3 - количество мест груза 4 - наименование груза, например: Задвижка 5 - наименование организации без указания формы собственности, например: ООО «РН-Ванкор» 6, 7 - наименование города, пункта вылета/назначения, например: Красноярск, Ванкор, Сузун; также должен соответствовать маршруту указанному в объединенной ячейке - зеленая заливка 8 - масса каждого места груза, кг 9 - габариты каждого места, м; например: 3 х 0,20 х 0,20 10 - необходимо выбрать тип перевозки; например: Внутрифюзеляжно 11 - необходимо выбрать тип груза (опасный (ОГ) или не опасный (Не ОГ)); например: Не ОГ 12 - необходимо заполнить номер агентского договора на организацию перевозки авиатранспортом между ООО "РН-Ванкор" и Сервисной организацией (необходимо для заполнения только для Сервисных организаций) 13 - необходимо указать номер телефона грузоотправителя (мобильный/рабочий), указывается номер мобильного телефона в формате 8-ххх-ххх-хх-хх) 14 - необходимо указать номер телефона грузополучателя (мобильный/рабочий), указывается номер мобильного телефона в формате 8-ххх-ххх-хх-хх) 15 - необходимо указать ФИО исполнителя заявки, телефон исполнителя; указывается номер мобильного телефона в формате 8-ххх-ххх-хх-хх)  \*\*\* - столбцы и графы не объединять, не удалять, не добавлять | | | | | | | | | | | | | | | |

## 

## Приложение 5. ФОРМА заявкИ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА СЕРВИСНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | | | | | | | |  | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |  | |
| Фирменный Логотип Полные реквизиты организации | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | **Начальнику** | | | | | |
| **Управления авиационных перевозок** | | | | | |
|  | | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | **ООО "РН-Ванкор"** | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | **Фамилия И.О.** | | | | | |
| **Уважаемый Имя Отчество!** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |  | |
| Прошу Вас организовать перевозку груза на основании Агентского договора (№..), для выполнения работ (……………) по основному договору (№….): | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **№ п/п** | **Общий вес, кг** | | **Наименование ТМЦ** | | **Кол-во мест** | | **Организация** | | **Маршрут доставки** | | | | **Масса каждого места груза, кг** | | | | | **Габариты каждого места, м** | **Внутрифюзеляжно /подвеска** | | **ОГ / Не ОГ** | | | **Номер агентского договора** | | **Телефон грузоотправителя (мобильный)** | | **Телефон грузополучателя (мобильный)** | | **ФИО исполнителя заявки, тел.испролнителя** | |
| **пункт убытия** | | **пункт прибытия** | |
| **1** | **2** | | **3** | | **4** | | **5** | | **6** | | **7** | | **8** | | | | | **9** | **10** | | **11** | | | **12** | | **13** | | **14** | | **15** | |
| **Красноярск – Игарка - Ванкор дд.мм.гг** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1050 | | Задвижка | | 7 | | ООО «ФИЛЬТР» | | Красноярск | | Ванкор | | | 150 | | 3 х 0,20 х 0,20 | | | Внутрифюзеляжно | | Не ОГ | | | 7512568/2456Д | | 8-985-757-36-36 | | 8-985-757-36-36 | | Иванов И.И.,  сот. тел.: 8-985-757-36-36,  раб. тел.: 8(391) 274-56-99 (3636) | |
| 2 | 1050 | | Труба метал. | | 3 | | ООО «ФИЛЬТР» | | Красноярск | | Ванкор | | | 350 | | 1 х 1,5 х 0,85 | | | Подвеска | | Не ОГ | | | 7512568/2456Д | | 8-985-757-36-36 | | 8-985-757-36-36 | | Иванов И.И.,  сот. тел.: 8-985-757-36-36,  раб. тел.: 8(391) 274-56-99 (3636) | |
| … |  | |  | |  | |  | |  | |  | | |  | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| **Итого:** | **2100** | | **Задвижка, Труба метал. и др.** | | **10** | | **ООО «ФИЛЬТР»** | | **Красноярск** | | **Ванкор** | | |  | |  | | | **Внутрифюзеляжно  и Подвеска** | | **Не ОГ** | | | **7512568/2456Д** | | **8-985-757-36-36** | | **8-985-757-36-36** | | **Иванов И.И.,  сот. тел.: 8-985-757-36-36,  раб. тел.: 8(391) 274-56-99 (3636)** | |
| **Директор (название организации)** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ **И.О. Фамилия** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| подпись | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Примечание (порядок заполнения граф):** 1- номер по порядку  2 - общий вес, кг 3 - количество мест груза 4 - наименование груза, например: Задвижка 5 - наименование организации без указания формы собственности, например: ООО «ФИЛЬТР» 6, 7 - наименование города, пункта вылета/назначения, например: Красноярск, Ванкор, Сузун; также должен соответствовать маршруту указанному в объединенной ячейке - зеленая заливка 8 - масса каждого места груза, кг 9 - габариты каждого места, м; например: 3 х 0,20 х 0,20 10 - необходимо выбрать тип перевозки; например: Внутрифюзеляжно 11 - необходимо выбрать тип груза (опасный (ОГ) или не опасный (Не ОГ)); например: Не ОГ 12 - необходимо заполнить номер агентского договора на организацию перевозки авиатранспортом между ООО "РН-Ванкор" и Сервисной организацией (необходимо для заполнения только для Сервисных организаций) 13 - необходимо указать номер телефона грузоотправителя (мобильный/рабочий), указывается номер мобильного телефона в формате 8-ххх-ххх-хх-хх) 14 - необходимо указать номер телефона грузополучателя (мобильный/рабочий), указывается номер мобильного телефона в формате 8-ххх-ххх-хх-хх)  15 - необходимо указать ФИО исполнителя заявки, телефон исполнителя; указывается номер мобильного телефона в формате 8-ххх-ххх-хх-хх)  \*\*\* - столбцы и графы не объединять, не удалять, не добавлять | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

## Приложение 6. СПИСОК ПАССАЖИРОВ

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Ф.И.О.** | **Организация** | **Маршрут доставки** | | | **СП** | **Должность** | **Паспорт** | **Дата рождения** | **№ агентского договора** | **№ пропуска или № заявки в ООО "РН-Ванкор"** | | **Примечание** |
| **Пункт убытия** | **Пункт прибытия** | |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | | **12** |
| **Красноярск-Игарка-Ванкор дд.мм.гг** | | | | | | | | | | | | | |
| 1 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 2 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 3 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 4 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 5 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 6 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 7 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 8 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 9 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 10 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 11 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 12 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 13 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 14 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 15 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 16 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 17 |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |

## Приложение 7. ФОРМА ЗАЯВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ РАБОТНИКОВ РЕГУЛЯРНЫМИ РЕЙСАМИ

|  |  |
| --- | --- |
|  | Начальнику  Управления авиационных перевозок  И.О. Фамилия |

Прошу Вас заказать билеты на регулярный рейс работникам:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **ДОЛЖНОСТЬ** | **Ф.И.О.** | **ПАСПОРТНЫЕ ДАННЫЕ (СЕРИЯ НОМЕР)**  **ДАТА РОЖДЕНИЯ (ОБЯЗАТЕЛЬНО)** | **ДАТА ВЫЛЕТА** | **РЕЙС** | **МАРШРУТ** |
| Пример  1. | инженер | Климов Иван Иванович | 0000 112233  01.02.1973г. | 05.03.15 | Су-1102  Су-1143 | Краснодар  Москва  Красноярск |
| 2. | инженер | Климова Ирина Федоровна | 0011 223344  06.09.1980г. | 14.03.15 | Ют-205 | Сургут-Уфа |
| 3. | мастер | Королева Алена Семеновна | 0022 334455  15.03.69 | 20.03.15 | С7-72  С7-1145 | Красноярск-Москва-  Краснодар |
| … |  |  |  |  |  |  |

Просьба сообщить о результатах по адресу: ***электронная почта*** *(как в глобальном списке на русском языке).*

***Примечание.*** Дополнительно можно указать личный электронный адрес, в случае отсутствия у СП специалиста по табелированию. Электронные билеты направляются ответственным специалистом УАП на личные электронные адреса только при вылете с места жительства к месту рабочей вахты.

*Должность руководителя подпись ФИО*

*Исп. ФИО*

*тел. ХХХХ*

## Приложение 8. ФОРМА ЗАЯВКИ О ВОЗВРАТЕ, ОБМЕНЕ БИЛЕТОВ НА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Начальнику управления авиационных перевозок  И.О. Фамилия  **Заявка на возврат/обмен**  **Заявка № от** |  |

Прошу Вас оформить возврат/обмен билета на регулярный рейс по причине \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **ДОЛЖНОСТЬ/**  **СТРУКТУРНОЕ**  **ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ** | **Ф.И.О.** | **Номер билета** | **ДАТА ВЫЛЕТА** | **РЕЙС** | **МАРШРУТ** |
|  |  |  |  |  |  |  |

Должность руководителя СП ФИО

Исп. ФИО

## 

## Приложение 9. ФОРМА ЗАЯВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА ОБЩЕСТВА ВЕРТОЛЕТОМ МИ-26

Начальнику управления авиационных перевозок

И.О. Фамилия

Начальнику управления складской логистики и грузоперевозок

И.О. Фамилия

Служебная записка

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

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

*О перевозке грузов вертолетом Ми-26*

Прошу Вас организовать перевозку груза собственности ООО «РН-Ванкор» вертолетом Ми-26 в соответствии с приложением:

1. Цель перевозки и основание – (указывается цель перевозки груза, протоколы или поручения как основание – при их наличии);

2. Маршрут с промежуточными пунктами посадок – (указывается маршрут перевозки груза, при необходимости с участком подлета вертолета);

3. Планируемая дата перевозки - (указывается планируемая дата или период перевозки груза с учетом регламентированных сроков подачи заявки и планируемого срока готовности груза к перевозке);

4. Информация о характере груза, количестве грузомест, общем весе груза, контактное лицо грузоотправителя и грузополучателя с номерами телефонов – (указывается общая информация о характере груза, об итоговом количестве грузомест, итоговом весе груза и контакты).

Приложение: Перечень ТМЦ к перевозке на 1 л.

Заместитель генерального директора

по направлению И.О. Фамилия

Исп.

## Приложение 10. ФОРМА ЗАЯВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА СЕРВИСНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ВЕРТОЛЕТОМ МИ-26

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Фирменный Логотип | | |
|  |  |  | |
| Полные реквизиты организации | | | |
| Начальнику управления  авиационных перевозок  ООО «РН-Ванкор»  И.О. Фамилия | | | |
| Начальнику управления складской  логистики и грузоперевозок  ООО «РН-Ванкор»  И.О. Фамилия | | | |
| *О перевозке груза* | | | |
| Уважаемый Имя Отчество!  Уважаемый Имя Отчество! | | | |
| Прошу Вас организовать перевозку груза в соответствии с приложением, вертолетом Ми-26 на основании Агентского договора №… (указывается номер агентского договора с Обществом на организацию перевозок воздушным транспортом), для выполнения работ ……………(указывается вид работ для которых доставляется груз) по основному договору №… (указывается номер договора с Обществом на выполнение работ или оказание услуг, или указывается № и наименование организации, с которой заключен договор субподряда). | | | |

1. Цель перевозки и основание – (указывается цель перевозки груза, протоколы или поручения как основание – при их наличии);

2. Маршрут с промежуточными пунктами посадок – (указывается маршрут перевозки груза, при необходимости с участком подлета вертолета);

3. Планируемая дата перевозки - (указывается планируемая дата или период перевозки груза с учетом регламентированных сроков подачи заявки и планируемого срока готовности груза к перевозке);

4. Информация о характере груза, количестве грузомест, общем весе груза, контактное лицо грузоотправителя и грузополучателя с номерами телефонов – (указывается общая информация о характере груза, об итоговом количестве грузомест, итоговом весе груза и контакты);.

Приложение: Перечень ТМЦ к перевозке на 1 л.

Генеральный директор И.О. Фамилия

Исп.

Тел.

## Приложение 11. ФОРМА ПРИЛОЖЕНИЯ К СЛУЖЕБНОЙ ЗАПИСКЕ, ПИСЬМУ СЕРВИСНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ – ПЕРЕЧЕНЬ ТМЦ

Приложение к заявке №\_\_\_ от \_\_\_\_

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | № заявки | Дата подачи | Период завоза | Маршрут | | СП, организация подающее заявку | ФИО нициатора заявки | Контактный телефон инициатора заявки | №№ документов перевозимого груза, номенклатурный номер КСМ, № тр. ср-ва | Наименование ТМЦ | Привязка к объекту | Ед,изм, | Характеристика груза | | | | Особые отметки |
| Откуда и № склада | Куда (склад, месторождение) | Кол-во | Масса единицы груза, тн | Общий вес, тн. | Габариты, м. |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Возвратные авиационная тара, стропа |  |  |  |  |  |  |  |
| ИТОГО: | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |

## Приложение 12. ФОРМА ПЛАНА АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ВЕРТОЛЕТАМИ МИ-26

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Планируемая дата рейса** | **Маршрут перевозки** | **Наименование груза** | **Кол-во мест, шт.** | **Вес груза, тн** | **Основание перевозки (№ в ЛОТУС)** | **Привязка к объекту** | **Позиция по списку заявок приведённых в ТОП** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Начальник,

заместитель начальника

диспетчерской службы УСЛиГ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ И.О. Фамилия

дд.мм.гггг

## Приложение 13. образец оформления авиа грузовой накладной

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Аэропорт отправления** | | |  | **Без права распоряжением грузом** | |  |  |  | |
| Емельяново | | | | **Грузовая накладная** | |  | **№** | **456 456** | |
| **Наименование отправителя** | | **Телефон отправителя** | | **Дата рейса** | **15.12.2016** | |  |  | |
| ОАО "Интегра" | | 8(391)2-541-22 | | **Номер рейса** | 123 | |  |  | |
| **Адрес отправителя** | | | | ЭКЗЕМПЛЯРЫ 1,2 И 3 ГРУЗОВОЙ НАКЛАДНОЙ ЯВЛЯЮТСЯ ОРИГИНАЛАМИ И ИМЕЮТ ОДИНАКОВУЮ СИЛУ. ИСПРАВЛЕНИЯ НЕ ДОПУСКАЮТСЯ. ЗА ПРАВИЛЬНОСТЬ ВНЕСЕННЫХХ ДАННЫХ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ НЕСЕТ ОТПРАВИТЕЛЬ | | | | | |
| г. Красноярск, ул. Партизана Железняка, 23/2 | | | | **Дата отпуска груза** | 14.12.2016 | | Отправитель удостоверяет, что данные указанные в документе, верны и в случае наличия в грузе опасных предметов (веществ) они точно описаны и упакованы для перевозки согласно применяемым Правилам перевозки опасных грузов | | |
| **Собственник груза** | | | | **ФИО отправителя** | Петров П.П. | |
| ООО «РН-Ванкор» | | | | **№ и дата доверенности отправителя** | |  | 123 от 12.12.2014 | | |
| **Аэропорт назначения** | | | |  |  |  |  |  |  |
| Игарка | | | |  |  |  |  |  |  |
| **Наименование получателя** | | **Телефон получателя** | |  |  |  |  | М.П. |  |
| ООО «РН-Ванкор» | | 8(391) 2-745-699 доб. 2537 | | **Подпись отправителя** | |  | | | |
| **Адрес получателя** | | | | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | |
| г. Красноярск, ул. Мира, 19 | | | |  | | | |
| **Название авиакомпании перевозчика** | | | | **Дата отправки груза** | **Дата прибытия  груза** | | **Информация по обработке груза** | | |
| ООО «АбаканЭир» | | | | 15.12.2016 | 15.12.2016 | |
| **Код перевозчика** | | | | **Информация об уведомлении грузополучателя о прибытии груза** | | | | | |
| 1234 | | | |
| **Документ основание перевозки** | | | |
| **№ вх. письма в**  **ООО «РН-Ванкор»** | | **№ вн. служебной записки в ООО «РН-Ванкор»** | |
| 12345 от 11.12.2016 | | 3256 от 10.12.2016 | |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Наименование груза | | | | | |  | **Количество мест** | | **Вес брутто, кг** |
| Заглушка (Ø 800м) | | | | | |  | 21 | | 250 |
| Комплект прокладок | | | | | |  | 4 | | 21 |
| Задвижка (Ø 100м) | | | | | |  | 2 | | 30 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **ФИО получателя** |  | **№ и дата доверенности получателя** |  | **Дата получения груза** | |  | **Подпись получателя** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | |
| Иванов И.И. |  | 124 от 01.01.2015 |  | 15.12.2016 | |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  | М.П. |
| **Дата оформления** |  | **Подпись перевозчика** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | |  | | |  |
| **14.12.2016** |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

## Приложение 14. ФОРМА КАРТЫ КОНТРОЛЯ СООТВЕТСТВИЯ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ ТРЕБОВАНИЯМ к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории И ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование площадки |  |

Дата проверки «\_\_\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_\_\_\_\_г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **КОНТРОЛЬНАЯ ПОЗИЦИЯ** | **ОТМЕТКА О СООТВЕТСТВИИ** | **ПРИМЕЧАНИЕ** |
| **1** | **2** | **3** | **4** |
| 1 | **Соответствие размеров и состояние элементов площадки:** |  |  |
| 1.1 | Зона конечного этапа захода на посадку и взлета (FATO) |  |  |
| 1.2 | Зона приземления и отрыва (TLOF) |  |  |
| 1.3 | Зона безопасности |  |  |
| 2 | **Наличие и состояние опознавательной маркировки:** |  |  |
| 2.1 | Зона конечного этапа захода на посадку и взлета (FATO) |  |  |
| 2.2 | Маркировка зоны приземления и отрыва (TLOF) |  |  |
| 2.3 | Наличие угловых знаков (конусы, автопокрышки). |  |  |
| 2.4 | Наличие щитов-ориентиров (сезонное оборудование) |  |  |
| 3 | **Наличие и состояние ветроуказателя.** |  |  |
| 4 | **Наличие и состояние светосигнального оборудования.** |  |  |
| 5 | **Неровности зоны приземления и отрыва (TLOF) более 10 см.** |  |  |
| 6 | **Наличие препятствий, пересекающих ограничительные плоскости (в том числе лес, кустарники)** |  |  |
| 7 | **Наличие на полосах безопасности посторонних предметов и растительности, высотой более 25 см.** |  |  |
| 8 | **Наличие и организация заправки авиатопливом (для площадок, имеющих топливозаправочный комплекс):** |  |  |
| 8.1 | Огнетушитель углекислотный ОУ-5 или ОУ-8 – 2 шт.; |  |  |
| 8.2 | Ящик с песком 0,5м3 – 1 шт.; |  |
| 8.3 | Лопата – 1 шт.; |  |
| 8.4 | Лом – 1 шт.; |  |
| 8.5 | Топор – 1 шт.; |  |
| 8.6 | Полотно войлочное/асбестовое (2×1,5 м) – 2шт.; |  |
| 8.7 | Стационарные места заземления ВС с сопротивлением до 100 Ом. |  |
| 8.8 | Емкость для слива ГСМ (на расстоянии от края зоны TLOF не менее 25 м) |  |  |

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

Проверку выполнили:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(должность) (подпись) (ФИО)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(должность) (подпись) (ФИО)

## ПРИЛОЖЕНИЕ 15. ФОРМА КАРТы КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА ВОЗДУШНОГО СУДНА (с примером заполнения)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 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: : |  |

| **№** | **МЕРОПРИЯТИЕ** | | | | **КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ДОПУСК** | | | **НЕ ДОПУСК** | **КОММЕНТАРИИ** |
| **1.** | **ОБЕСПЕЧЕНИЕ СТОЯНКИ** | | | |  | | |  |  |
| 1.1 | Установка ВС по разметке | | | | да | | | нет |  |
| 1.2 | Установка упорных колодок (швартовка ВС) | | | | да | | | нет |  |
| 1.3 | Наличие стопорных устройств для заземления ВС | | | | да | | | нет |  |
| 1.4 | Наличие противопожарных средств на стоянке ВС | | | | да | | | нет |  |
| **2.** | **ПРОВЕРКА ВНЕШНЕГО СОСТОЯНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА** | | | |  | | |  |  |
| 2.1. | Состояние и повреждения (отсутствуют «+», присутствуют «-»): | | | |  | | |  |  |
|  | - дверей, люков и трапов; | | | | + | | | - |  |
|  | - шасси; | | | | + | | | - |  |
|  | - фюзеляжа; | | | | + | | | - |  |
|  | - остекления кабины, иллюминаторов. | | | | + | | | - |  |
| 2.2 | Видимые следы ремонта, повреждения (отсутствуют «+», присутствуют «-») | | | | + | | | - |  |
| 2.3 | Течи (следы подтекания) топлива, масла, жидкостей (отсутствуют «+», присутствуют «-») | | | | + | | | - |  |
| **3.** | **НАЛИЧИЕ ДОКУМЕНТАЦИИ, КОТОРАЯ ДОЛЖНА БЫТЬ НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА** | | | |  | | |  |  |
| 3.1. | Сертификат эксплуатанта и эксплуатационные спецификации (копии) | | | | да | | | нет |  |
| 3.2. | Свидетельство о государственной регистрации | | | | да | | | нет |  |
| 3.3. | Сертификат летной годности | | | | да | | | нет |  |
| 3.4. | Руководство по производству полетов (в части, относящиеся к порядку подготовки и  выполнения полетов) эксплуатанта | | | | да | | | нет |  |
| 3.5. | Разрешение на бортовые радиостанции | | | | да | | | нет |  |
| 3.6. | Перечень минимально необходимого исправного оборудования | | | | да | | | нет |  |
| 3.7. | Инструкция экипажу по действиям в особых случаях полета, разработанная эксплуатантом | | | | да | | | нет |  |
| 3.7. | Страховые полисы (копии, заверенные эксплуатантом) членов экипажа ВС и ответственности владельца ВС перед третьими лицами | | | | да | | | нет |  |
| 3.8 | Санитарный журнал (актуализированные записи) | | | | да | | | нет |  |
| 3.9 | Свидетельство (запись в бортовом журнале) о техническом обслуживании ВС и годности его к эксплуатации | | | | да | | | нет |  |
| 3.10 | Форма донесения об авиационном происшествии, инциденте, опасном сближении | | | | да | | | нет |  |
| 3.11 | Бортовой журнал | | | | да | | | нет |  |
| **4.** | **ПРОВЕРКА ДОКУМЕНТАЦИИ ЭКИПАЖА ПЕРЕД ПОЛЕТОМ** | | | |  | | |  |  |
| 4.1 | Задание на полет, рабочий план полетов | | | | да | | | нет |  |
| 4.2 | Свидетельства специалистов членов летного и кабинного экипажа | | | | да | | | нет |  |
| 4.3 | Наличие медицинского заключения (справка ВЛЭК) | | | | да | | | нет |  |
| 4.4 | Список лиц (пассажиров), находящихся на борту ВС | | | | да | | | нет |  |
| 4.5 | Сводная загрузочная ведомость | | | | да | | | нет |  |
| **5.** | **ПРОВЕРКА САЛОНА ВОЗДУШНОГО СУДНА** | | | |  | | |  |  |
| 5.1. | Аварийные выходы (наличие обозначений, световых табло, свободный доступ) | | | | да | | | нет |  |
| 5.2 | Аварийное освещение и световые дорожки (наличие, исправность) | | | | да | | | нет |  |
| 5.3. | Целостность стекол иллюминаторов | | | | да | | | нет |  |
| 5.4 | Состояние пассажирских кресел и привязных ремней (наличие, отсутствие повреждений) | | | | да | | | нет |  |
| 5.5. | Табло «Не курить», «Пристегнуть ремни» (наличие, исправность) | | | | да | | | нет |  |
| 5.6. | Переносное (стационарное) противопожарное оборудование (огнетушители, отметка о ТО, дымозащитные маски, огнеупорные перчатки, топор) | | | | да | | | нет |  |
| 5.7 | Переносное (стационарное) кислородное оборудование (кислородные маски с дымозащитными очками, кислородные баллоны) | | | | да | | | нет |  |
| 5.8 | Переносные фонари, мегафоны (для самолетов) | | | | да | | | нет |  |
| 5.9 | Радиомаяки, радиобуи (для самолетов). | | | | да | | | нет |  |
| 5.10 | Целостность стекол иллюминаторов | | | | да | | | нет |  |
| 5.11 | Состояние пассажирских кресел (сидений) и привязных ремней (наличие, отсутствие повреждений) | | | | да | | | нет |  |
| 5.12 | Табло «Не курить», «Пристегнуть ремни», «Выход» (наличие, исправность) | | | | да | | | нет |  |
| 5.13 | Наличие комплектов средств оказания первой медицинской помощи | | | | да | | | нет |  |
| 5.14 | Наличие средств защиты органов слуха для всех пассажиров | | | | да | | | нет |  |
| 5.15 | Наличие инструкции по безопасности для всех пассажиров (соответствие типу ВС) | | | | да | | | нет |  |
| 5.16 | Наличие швартовочного оборудования для багажа и грузов ВС | | | | да | | | нет |  |
| 5.17 | Наличие посторонних предметов в салоне, не относящихся к штатному оборудованию | | | | да | | | нет |  |
| **6.** | **ПРОЦЕДУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРОВ В ПОЛЕТЕ (при выполнении аудита Авиапредприятия в полете)** | | | |  | | |  |  |
| 6.1 | Безопасность провоза на ВС ручного багажа, груза (размещение, превышение веса и габаритов) | | | | да | | | нет |  |
| 6.2 | Информирование пассажиров о правилах безопасности и мерах поведения на борту в нештатных ситуациях. | | | | да | | | нет |  |
| 6.3 | Демонстрация аварийных выходов и световых дорожек, использования привязных ремней, использование кислородного оборудования, спасательных жилетов, инструкций по безопасности. | | | | да | | | нет |  |
| 6.4 | Информирование пассажиров, сидящих около аварийных выходов о правилах использования аварийного выхода | | | | да | | | нет |  |
| Выявленные несоответствия: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | | | | | | | |
| Представитель Заказчика: | |  |  |  | |  |  | | |
|  | | должность |  | подпись | |  | ФИО | | |
| Представитель Авиапредприятия: | |  |  |  | |  |  | | |
|  | | должность |  | подпись | |  | ФИО | | |

## Приложение 16. форма личного РАЗОВОГО пропуска

|  |
| --- |
| **Личный разовый пропуск на территорию вертолетной площадки «\_\_\_\_\_\_\_\_\_» ООО «РН-Ванкор»**  логотип елки без фона**№\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **Срок действия**  **с \_\_\_\_ч.\_\_\_\_\_\_мин. « »\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20 г.**  **по \_\_\_\_ч.\_\_\_\_\_\_мин. « »\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20 г.**  **Фамилия\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **Имя\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **Отчество\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **Организация \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **Структурное подразделение \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **Должность \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **Подпись выдавшего пропуск\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **(подпись) (Ф.И.О.)**  **Подпись сопровождающего**  **(работник охраны) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **(подпись) (Ф.И.О.)**  **Доступ на территорию**  **разрешил (ООиОАП) \_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **(подпись) (Ф.И.О.)**  **М.П.**  **С Положением ООО «РН-Ванкор» «Организация авиационного обеспечения» ознакомлен и обязуюсь соблюдать (подпись и ФИО посетителя)**  **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **(подпись) (Ф.И.О. полностью)** |

## Приложение 17. форма личного постоянного пропуска



## Приложение 18. форма РАЗОВОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОПУСКА

|  |
| --- |
| **РАЗОВЫЙ** **ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОПУСК НА ТЕРРИТОРИЮ ВЕРТОЛЕТНОЙ ПЛОЩАДКИ**  **«\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» ООО «РН-Ванкор»**  логотип елки без фона**№ \_\_\_\_\_\_\_**  **Организация перевозчик (автовладелец)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **Марка транспортного средства \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **Государственный номер Т.С. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **П/прицеп, прицеп (номер)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **Срок действия пропуска:**  **с \_\_\_\_\_ч.\_\_\_\_\_мин. « » \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_ г.**  **по \_\_\_\_\_ч.\_\_\_\_\_мин. « » \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_ г.**  **Подпись выдавшего пропуск \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **(подпись) (Ф.И.О.)**  **Подпись сопровождающего (работник охраны) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **(подпись) (Ф.И.О.)**  **Въезд на территорию разрешил (ООиОАП) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **(подпись) (Ф.И.О.)**  **М.П.**  **С Положением ООО «РН-Ванкор» «Организация авиационного обеспечения» ознакомлен и обязуюсь соблюдать (подпись и ФИО водителя)**  **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  **(подпись) (Ф.И.О. полностью)** |

## Приложение 19. БЛАНК АКТА НАРУШЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ПОЛОЖЕНИЯ ООО «РН-ВАНКОР» «ОРГАНИЗАЦИЯ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ»

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | | | | | | | | **АКТ №** | | | | |  | | | | | | | | |
| **нарушения требований**  **Положения ООО «РН-Ванкор» «Организация авиационного обеспечения»** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Вертолетная площадка | | | | |  | | | | | | |  | | | | | | " | |  | " |  | 20 г. | |
| (наименование) | | | | | | | | | | | |  | | | | | | \_\_\_\_\_ч. \_\_\_\_\_\_мин. | | | | | | |
| Я, | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (наименование должности, инициалы, фамилия) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| составил настоящий акт о том, что гражданин | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (фамилия, имя, отчество) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| был задержан | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | (место задержания) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| по причине | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (подробно указать причины задержания с указанием нарушенных | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Разделов и пунктов Положения) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Факт задержания удостоверяют свидетели: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | (фамилия, имя, отчество, адрес) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (фамилия, имя, отчество, адрес) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Подписи свидетелей: 1. | | | | | | |  | | | | | | | | | | | |  | | | | | |
|  | | | | | | |  | | | | | | | | | | | |  | | | | | |
| 2. | | | | | | |  | | | | | | | | | | | |  | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (подпись задержанного) | | | | | | | | |  | | | | | | | (подпись лица, составившего акт) | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Сведения о нарушителе: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Фамилия, имя, отчество | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | (полностью) | | | | | | | | | | | |
| 2. Год и место рождения | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. Место работы, службы или учебы | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (наименование предприятия, учреждения, адрес) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. Сведения о задержанном транспортном средстве: | | | | | | | | | | | | | | | | |  | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | (марка, цвет, гос.рег.номер, | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ФИО автовладельца, номер доверенности, др. информация) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. Место жительства | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Ф.И.О. выдавшего и номер пропуска на территорию вертолетной площадки | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Документ, удостоверяющий личность | | | | | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | (наименование документа, номер, кем и когда выдан) | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Объяснение пассажира: | | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Данные сведения и объяснение записаны с моих слов правильно, копию акта получил. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | (подпись нарушителя) | | | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | |
|  | | | (подпись лица, составившего акт) | | | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | |

## Приложение 20. СИГНАЛЫ ДЛЯ РУКОВОДСТВА ПОДЪЕЗДОМ (ОТЪЕЗДОМ) ТРАНСПОРТА К ВОЗДУШНЫМ СУДАМ

|  |  |
| --- | --- |
|  | **1. "ЕЗЖАЙТЕ НА МЕНЯ"** - руки подняты вверх ладонями назад и двигаются назад-вперед. |
|  | **2. "ВОЗЬМИТЕ ВПРАВО"** (по ходу движения) - левая рука вытянута горизонтально в сторону ладонью вниз, правая рука поднята и двигается вперед-назад. |
|  | **3. "ВОЗЬМИТЕ ВЛЕВО"** (по ходу движения) - правая рука вытянута горизонтально в сторону ладонью вниз, левая рука поднята и двигается вперед-назад. |
|  | **4. "ОСТАНОВИТЕСЬ"** - руки подняты вверх и несколько раз скрещиваются над головой. |
|  | **5. "ОТЪЕЗЖАЙТЕ ДЛЯ ПОВТОРЕНИЯ МАНЕВРИРОВАНИЯ"** - руки опущены и несколько раз скрещиваются у ног перед собой. |
|  | **6. "ПОДНИМИТЕ РАБОЧЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ"** - руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вверх и двигаются вверх - в стороны. |
|  | **7. "ОПУСТИТЕ РАБОЧЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ"** - руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вниз и двигаются вниз - в стороны. |
|  | **8. "ПРЕКРАТИТЕ ПОДЪЕМ (ОПУСКАНИЕ) РАБОЧЕГО ОБОРУДОВАНИЯ"** - руки вытянуты горизонтально в стороны ладонями вперед и двигаются вперед - в стороны. |
|  | **9. "ВСЕ В ПОРЯДКЕ"** - правая рука, поднятая вверх, неподвижна, левая рука опущена. |
|  | **10. "ОТЪЕЗЖАЙТЕ"** - правая рука, поднятая вверх ладонью вперед, двигается вперед-назад, левая рука опущена. |

## Приложение 21. ТИПОВЫЕ СХЕМЫ ПОДЪЕЗДА (ОТЪЕЗДА) И МАНЕВРИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

****

**Рис. 3 Вертолет Ми-8 (Ми-171)**



**Рис. 4 Вертолет Ми-26**

## Приложение 22. Форма журнала передачи объектов под охрану и снятия с охраны

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Вертолетная площадка |  |
|  |  | |

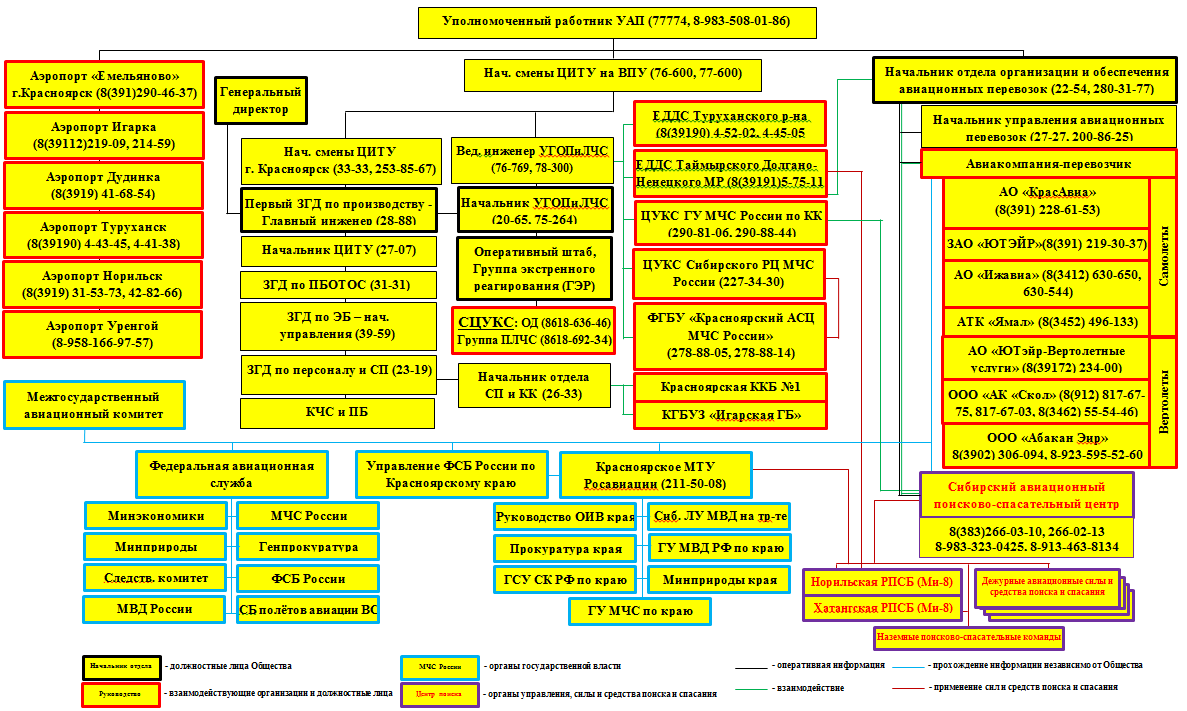
# 

# ЖУРНАЛ

**передачи объектов под охрану и снятия с охраны**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Дата и время постановки под охрану | Дата и время снятия с охраны | Наименование объекта и его характеристики (номер и т.д.) | ФИО и подпись передавшего под охрану (принявшего с охраны) | ФИО и подпись принявшего под охрану (передавшего с охраны) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 4 | 5 |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

## Приложение 23. СХЕМА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВИАЦИОННОГО СОБЫТИЯ ИЛИ ПРЕДПОСЫЛОК К НЕМУ



## Приложение 24. Форма табеля контроля за соблюдением продолжительности полетной смены экипажа воздушного судна

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ П/П** | **ДАТА ПОЛЕТА** | **НОМЕР ВС** | **НОМЕР ПОЛЕТНОГО ЗАДАНИЯ** | **КВС** | **НОРМА ПОЛЕТНОЙ СМЕНЫ ЭКИПАЖА, ЧАС** | **ФАКТ ПОЛЕТНОЙ СМЕНЫ ЭКИПАЖА, ЧАС** | **КОЛИЧЕСТВО ПОСАДОК** | **ПРИМЕЧАНИЕ** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 25. КРИТЕРИИ ОТБОРА ПРЕТЕНДЕНТОВ НА ОКАЗАНИЕ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ САМОЛЕТОВ ИЛИ ВЕРТОЛЕТОВ В ИНТЕРЕСАХ ПАО «НК «РОСНЕФТЬ» И ООО «РН-ВАНКОР»

| **НАИМЕНОВАНИЕ КРИТЕРИЯ** | **СОДЕРЖАНИЕКРИТЕРИЯ** | **ПОДТВЕРЖДАЮЩИЙ ДОКУМЕНТ** |
| --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** |
| Допуск к осуществлению коммерческих воздушных перевозок | Наличие действующего на дату подачи заявки сертификата Эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок со спецификациями на заявленные ВС к нему (специальные разрешения – опасные грузы). Перевозка грузов классов опасности, указанных в Техническом задании, должна быть разрешена представленными спецификациями | Копия сертификата Эксплуатанта на осуществление коммерческих воздушных перевозок со спецификациями к нему на заявленные ВС |
| Допуск к выполнению авиационных работ (если применимо) | Наличие действующего на дату подачи заявки сертификата эксплуатанта на выполнение авиационных работ со спецификациями к нему на заявленные ВС | Копия сертификата эксплуатанта на выполнение авиационных работ со спецификациями к нему на заявленные ВС |
| Летная годность ВС, заявленных для оказания услуг | Наличие действующих на дату подачи заявки сертификатов летной годности на заявленные ВС | Копии действующих сертификатов летной годности на заявляемые ВС |
| Регистрация в установленном порядке ВС, заявленных для оказания услуг | Наличие свидетельства о регистрации заявленных ВС. | Копии свидетельств о регистрации гражданских ВС |
| Обеспечение ТО (оперативное и периодическое) заявленных ВС | Наличие действующих на дату подачи заявки сертификатов соответствия на ТО (оперативное и периодическое) заявленных ВС или соответствующих действующих на дату подачи заявки договоров на их ТО | Копия сертификата организации по ТО (оперативному и периодическому) участника закупки или копии договоров на ТО (оперативное и периодическое) с сертифицированными организациями (с приложением копии сертификата) |
| Требования к опыту работы | Наличие договоров на оказание авиационных услуг с использованием ВС, указанных в техническом задании, – не менее одного договора за последние 3 года до даты подачи заявки на участие в закупке | Сведения об опыте выполнения аналогичных договоров по форме, приведенной в Документации о закупке.  Копии договоров оказание авиационных услуг с использованием ВС (при необходимости) |
| Требования к персоналу | 1. **КВС**   Наличие у КВС свидетельства линейного пилота.  Налет КВС в качестве командира 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.\*\*   \* В том числе 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.  \*\* При этом налет в качестве КВС на двухдвигательных вертолетах максимальной взлетной массой от 8 до 16 тонн должен составлять не менее 1000 часов.  Самолеты:   * 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.\*\*\*   \*\*\* При этом налет в качестве КВС на многодвигательных самолетах должен составлять не менее 1000 часов.  Количество заявленных КВС не должно быть меньше количества ВС, предусмотренного Техническим заданием.   1. **Второй пилот**   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. **Бортинженер (бортмеханик)**   Налет бортинженера (бортмеханика) на вертолетах Ми-8МТВ, Ми-8АМТ, Ми-171, Ми-26 должен составлять не менее 500 часов. Для других типов ВС данное требование не применяется. | Сведения о кадровых ресурсах по форме, приведенной в Документации о закупке.  Копии свидетельств линейного пилота (для КВС).  Копии свидетельств коммерческого пилота (для вторых пилотов).  Копии свидетельств бортинженера (бортмеханика). |
| Требования к материально-техническим ресурсам | 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 заявленных ВС не должен превышать:  Вертолеты:   * 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.  Самолеты:   * 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-26 – 45 лет; | Данные о материально-технических ресурсах заявляемых ВС по форме указанной в Документации о закупке. |
| Судебные разбирательства  с ПАО «НК «Роснефть»  или Общества | Отсутствие в течение последних 2 (двух) лет до даты подачи заявки случаев судебных разбирательств в качестве ответчика с ПАО «НК «Роснефть» или Общества в связи с существенными нарушениями договора, исковые требования по которым были удовлетворены. | Гарантийное письмо за подписью руководителя организации |

*Примечание: Указанные критерии в последующем при проведении закупочных процедур могут быть скорректированы по решению закупочного органа в зависимости от условий конкретной закупки, в том числе в целях повышения уровня БП и расширения конкуренции.*

**КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ПРЕТЕНДЕНТОВ НА ОКАЗАНИЕ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВЕРТОЛЕТОВ В ИНТЕРЕСАХ ПАО «НК «РОСНЕФТЬ» И ООО «РН-ВАНКОР»**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **НАИМЕНОВАНИЕ КРИТЕРИЯ** | **ЗНАЧЕНИЕ ПО КРИТЕРИЮ** | **КОЛИЧЕСТВО БАЛЛОВ** | **УДЕЛЬНЫЙ ВЕС КРИТЕРИЯ** | **ВЕС ЧАСТИ В ОБЩЕМ ПРЕДЛОЖЕНИИ** |
| **Техническая часть** | | | | | **60%** |
| **1.** | **Безопасность полетов** | | | |
| 1.1. | Комплексный (интегральный) показатель БП | Определяется по формуле | Ti = Ki / Kmax х ВесКр / 100 % х 100 баллов | **30%** |
| **2.** | **Ресурсное состояние заявляемых претендентом ВС** | | | |
| **2.1.** | Календарный срок службы заявленных ВС | Среднее значение календарного срока службы заявленных ВС, лет | Ti = Kmin / Ki х ВесКр /  100 % х 100 баллов | **15%** |
| **2.2.** | Наработка заявленных ВС с начала эксплуатации | Среднее значение наработки заявленных ВС, в часах | Ti = Kmin / Ki х ВесКр /  100 % х 100 баллов | **10%** |
| **3.** | **Производственная база** | | | |
| **3.1.** | Организация ТО (периодическое и оперативное) заявленных ВС | Собственными силами. Наличие сертификата / сертификатов соответствия на ТО (периодическое и оперативное). | 100 | **5%** |
| С привлечением сертифицированной организации. Наличие действующего договора / договоров на ТО (периодическое и оперативное). | 0 |
| **3.2.** | Расположение собственной или привлеченной (на основании договора / договоров с сертифицированной организацией) авиационно-технической базы по выполнению периодического ТО заявленных ВС | Удаленность АТБ от точки базирования, в км. | Ti = Kmin / Ki х ВесКр /  100 % х 100 баллов | **5%** |
| **4.** | **Летный персонал авиакомпании** | | | |
| **4.1.** | Налёт КВС в качестве командира на заявленных ВС | Среднее значение налёта КВС в качестве командира на заявленных ВС, в часах | Ti = Ki / Kmax х ВесКр / 100 % х 100 баллов | **20%** |
| **4.2.** | Налёт второго пилота на заявленных ВС | Среднее значение налёта второго пилота на заявленных ВС, в часах | Ti = Ki / Kmax х ВесКр / 100 % х 100 баллов | **15%** |
| **Коммерческая часть** | | | | | **40%** |
| **Итого** | | | | | **100%** |

*Указанные критерии и их весовые значения в последующем при проведении закупочных процедур могут быть скорректированы по решению закупочного органа в зависимости от условий конкретной закупки, в том числе в целях повышения уровня БП и расширения конкуренции.*

Итоговый Балл рассчитывается по следующей формуле: Балл = Т + К

Участнику закупки, набравшему наибольшее общее количество баллов (Т+К), присуждается первое место.

Следующим по убыванию общего количества набранных баллов участникам присуждается второе, третье и далее места соответственно.

Победителем закупки признается участник, занявший первое место.

Общий балл оценки по техническим критериям определяется по формуле: T = ΣТi х ВесТч / 100 %, где:

ВесТч – вес технической части в общем предложении,

Ti – балл оценки по соответствующему техническому критерию.

Комплексный (интегральный) показатель БП рассчитывается по формуле:

**,** где

*N инц*, СИ, АВ, КАТ – количество авиационных событий, связанных с возникновением в полете особых ситуаций, оцененных как авиационный инцидент (инц), серьезный авиационный инцидент (СИ), авария (АВ) или катастрофа (КАТ).

*К* инц, СИ, АВ, КАТ *–* коэффициент учитывающий долю влияния каждого вида особой ситуации в полете на БП в целом.

Степень опасности событий определяется путем присвоения каждому событию коэффициента опасности: *К*инц = 1; *К*СИ = 10; *К*АВ = 1 000; *К*КАТ = 10 000. *N –* количество часов налета.

Количество авиационных событий и часов налета определяется за последние 5 лет до даты подачи заявки.

Балл оценки по техническим критериям в пп.1.1., 2.1., 2.2., 3.2., 3.3, 4.1., 4.2. определяется по формуле:

Ti = Ki / Kmax(min) х ВесКр / 100 % х 100 баллов, где:

Ti – балл оценки по соответствующему техническому критерию,

Kmax(min) – максимальное (минимальное) значение по соответствующему критерию оценки среди предложений участников закупки,

Ki – значение по критерию оценки согласно предложению конкретного участника закупки,

ВесКр – удельный вес критерия оценки.

Балл оценки по коммерческому критерию оценки определяется по формуле:

K = Cmin / Ci х ВесКч / 100 % х 100 баллов, где:

Сmin – минимальная цена из предложенных участниками,

Сi –цена конкретного участника,

ВесКч – вес коммерческой части в общем предложении.

**КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ПРЕТЕНДЕНТОВ НА ОКАЗАНИЕ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ САМОЛЕТОВ В ИНТЕРЕСАХ ПАО «НК «РОСНЕФТЬ» И ООО «РН-ВАНКОР»**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **НАИМЕНОВАНИЕ КРИТЕРИЯ** | **ЗНАЧЕНИЕ ПО КРИТЕРИЮ** | **КОЛИЧЕСТВО БАЛЛОВ** | **УДЕЛЬНЫЙ ВЕС КРИТЕРИЯ** | **ВЕС ЧАСТИ В ОБЩЕМ ПРЕДЛОЖЕНИИ** |
| **Техническая часть** | | | | | **60%** |
| **1.** | **Безопасность полетов** | | | |
| 1.1. | Комплексный (интегральный) показатель БП | Определяется по формуле | Ti = Ki / Kmax х ВесКр / 100 % х 100 баллов | **25%** |
| **2.** | **Ресурсное состояние заявляемых претендентом ВС** | | | |
| **2.1.** | Календарный срок службы заявленных ВС | Среднее значение календарного срока службы заявленных ВС, лет | Ti = Kmin / Ki х ВесКр / 100 % х 100 баллов | **15%** |
| **2.2.** | Наработка заявленных ВС с начала эксплуатации | Среднее значение наработки заявленных ВС, в часах | Ti = Kmin / Ki х ВесКр / 100 % х 100 баллов | **10%** |
| **3.** | **Производственная база** | | | |
| **3.1.** | Организация ТО (периодическое и оперативное) заявленных ВС | Собственными силами. Наличие сертификата / сертификатов соответствия на ТО (периодическое и оперативное). | 100 | **10%** |
| С привлечением сертифицированной организации. Наличие действующего договора / договоров на ТО (периодическое и оперативное). | 0 |
| **3.2.** | Обеспечение аэропортового (наземного) обслуживания заявленных ВС в указанных в Техническом задании аэропортах (точках маршрута) | Наличие договора / договоров на аэропортовое (наземное) обслуживание в указанных в Техническом задании аэропортах. | 100 | **5%** |
| Отсутствие договора / договоров на аэропортовое (наземное) обслуживание в указанных в Техническом задании аэропортах (точках маршрута). | 0 |
| **4.** | **Летный персонал авиакомпании** | | | |
| **4.1.** | Налёт КВС в качестве командира на заявленных ВС | Среднее значение налёта КВС в качестве командира на заявленных ВС, в часах | Ti = Ki / Kmax х ВесКр / 100 % х 100 баллов | **20%** |
| **4.2.** | Налёт второго пилота на заявленных ВС | Среднее значение налёта второго пилота на заявленных ВС, в часах | Ti = Ki / Kmax х ВесКр / 100 % х 100 баллов | **15%** |
| **Коммерческая часть** | | | | | **40%** |
| **Итого** | | | | | **100%** |

*Указанные критерии и их весовые значения в последующем при проведении закупочных процедур могут быть скорректированы по решению закупочного органа в зависимости от условий конкретной закупки, в том числе в целях повышения уровня БП и расширения конкуренции.*

Итоговый Балл рассчитывается по следующей формуле: Балл = Т + К

Участнику закупки, набравшему наибольшее общее количество баллов (Т+К), присуждается первое место.

Следующим по убыванию общего количества набранных баллов участникам присуждается второе, третье и далее места соответственно.

Победителем закупки признается участник, занявший первое место.

Общий балл оценки по техническим критериям определяется по формуле: T = ΣТi х ВесТч / 100 %, где:

ВесТч – вес технической части в общем предложении,

Ti – балл оценки по соответствующему техническому критерию.

Комплексный (интегральный) показатель БП рассчитывается по формуле:

**,** где

*N инц*, СИ, АВ, КАТ – количество авиационных событий, связанных с возникновением в полете особых ситуаций, оцененных как авиационный инцидент (инц), серьезный авиационный инцидент (СИ), авария (АВ) или катастрофа (КАТ).

*К* инц, СИ, АВ, КАТ *–* коэффициент учитывающий долю влияния каждого вида особой ситуации в полете на БП в целом.

Степень опасности событий определяется путем присвоения каждому событию коэффициента опасности: *К*инц = 1; *К*СИ = 10; *К*АВ = 1 000; *К*КАТ = 10 000. *N –* количество часов налета.

Количество авиационных событий и часов налета определяется за последние 5 лет до даты подачи заявки.

Балл оценки по техническим критериям в пп.1.1., 2.1., 2.2., 4.1., 4.2. определяется по формуле:

Ti = Ki / Kmax(min) х ВесКр / 100 % х 100 баллов, где:

Ti – балл оценки по соответствующему техническому критерию,

Kmax(min) – максимальное (минимальное) значение по соответствующему критерию оценки среди предложений участников закупки,

Ki – значение по критерию оценки согласно предложению конкретного участника закупки,

ВесКр – удельный вес критерия оценки.

Балл оценки по коммерческому критерию оценки определяется по формуле:

K = Cmin / Ci х ВесКч / 100 % х 100 баллов, где:

Сmin – минимальная цена из предложенных участниками,

Сi –цена конкретного участника,

ВесКч – вес коммерческой части в общем предложении.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ПРИЛОЖЕНИЕ 26. ФОРМА АКТА ПРОВЕРКИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ МНОГОУРОВНЕВОГО КОНТРОЛЯ 2 УРОВНЯ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ: | | | | |
|  | **Дата (период) проведения проверки:** " \_\_\_\_\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_ 20 \_\_\_ г. | | | |
|  | **ФИО, должность проверяющего(их): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** | | | |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | |
|  |  |  |  |  |
| **№** | **МЕРОПРИЯТИЯ К ПРОВЕРКЕ** | **КРИТЕРИИ СООТВЕТСТВИЯ** | | |
| **ДА** | **НЕТ** | **ПРИМЕЧАНИЕ** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| **1** | **Работа работников УАП по проведению первого уровня контроля авиационного обеспечения** | | | |
| 1.1 | Состояние готовности планирования и оказания авиационных услуг: (заявки на полеты, списки пассажиров и грузов, заявленные ВС и летные экипажи на соответствие договорным условиям) |  |  |  |
| 1.2 | Контроль ресурсного состояния ВС |  |  |  |
| 1.3 | Фактические метеоусловия в районе и на маршруте (наличие соответствующих допусков для членов летных экипажей ВС) |  |  |  |
| 1.4 | Соблюдение предельной коммерческой загрузки ВС |  |  |  |
| **2** | **Планирование авиационного обеспечения** | | | |
| 2.1 | Наличие оперативного плана авиационного обеспечения на сутки. |  |  |  |
| 2.2 | Прохождении экипажем медицинского осмотра. |  |  |  |
| 2.3 | Доведение под роспись КВС утвержденного плана авиационного обеспечения на сутки. |  |  |  |
| **3** | **Авиационная инфраструктура** | | | |
| 3.1 | Эксплуатационное состояние посадочных посадок и установленного на них оборудования |  |  |  |
| 3.2 | Наличие и ведение журнала наблюдения эксплуатационного состояния посадочных площадок. |  |  |  |
| 3.3 | Наличие карт контроля соответствия посадочной площадки требованиям к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории и пожарной безопасности (2 раза в год) |  |  |  |
| 3.4 | Состояние служебно-пассажирских зданий и других производственных помещений, мест досмотра и регистрации пассажиров и багажа, взвешивания грузов (багажа). |  |  |  |
| 3.5 | Состояние противопожарной безопасности на объектах инфраструктуры, обеспеченность средствами пожаротушения |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| **4** | **Контроль состояния ВС** | | | |
| 4.1 | Количество и состояние исправных ВС, заявленных для полетов в рамках договоров на оказание авиационных услуг, |  |  |  |
| 4.2 | Наличие карт контрольного осмотра ВС (за квартал). |  |  |  |
| 4.3 | Наличие бортовой документации |  |  |  |
| 4.4 | Укомплектованность ВС исправными средствами индивидуальной защиты безопасности пассажиров, швартовочными сетками, инструкциями по безопасности для каждого пассажира, наличие бортовой документации. |  |  |  |
| 4.5 | Контроль мероприятий приема и передачи ВС по охрану |  |  |  |
| **5** | **Контроль летного состава** | | | |
| 5.1 | Наличие документации летного состава (приказ, свидетельства, допуск). |  |  |  |
| 5.2 | Проведение предполетного брифинга и послеполетного разбора летным составом |  |  |  |
| 5.3 | Контроль соблюдения трудового регламента и распорядка дня. |  |  |  |
| **6** | **Контроль организации ПИО** | | | |
| 6.1 | Состояние командно-диспетчерского пункта |  |  |  |
| 6.2 | Наличие документации и ее состояние (приказы, инструкции, законодательная и информационная документация) |  |  |  |
| 6.3 | Исправность оборудования |  |  |  |
| 6.4 | Квалификация диспетчерсого состава |  |  |  |
| **7** | **Дополнительные мероприятия** | | | |
| 7.1 | Жилищно-бытовые условия проживания летного состава. |  |  |  |
| 7.2 | Выполнение работниками УАП своих должностных обязанностей, предусмотренных положениями и должностными инструкциями |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | **Выводы (выявленные недостатки): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** | | | |
|  |  | | | |
|  |  |  |  |  |
|  | **Мероприятия по устранению (предложения):** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | |
|  |  | | | |
|  |  | | | |
|  |  | | | |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  | (должность, Ф.И.О.) |  | (подпись) | |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | |
|  | (должность, Ф.И.О.) |  | (подпись) | |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 27. АНКЕТА ПАССАЖИРА

Дата\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Тип и номер воздушного судна \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

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

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | **Вопрос** | **Да** | **Нет** |
| 1 | Производилось ли взвешивание и досмотр Вашей ручной клади/багажа 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 аварийных выходов? |  |  |
| 6 | Предоставлены ли Вам средства защиты органов слуха (противошумные наушники) *(при перевозке вертолетом)* ? |  |  |
| 7 | Закреплен ли багаж швартовочной сеткой на борту воздушного судна во время выполнения полета *(при перевозке вертолетом)*? |  |  |
| 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 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 рейса? |  |  |
| 13 | Остались ли Вы довольны полетом? |  |  |

1. Ваши замечания  и предложения по организации и выполнению полета \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Если места для выражения мыслей в формате анкеты недостаточно, убедительная просьба — зафиксировать их на оборотной стороне анкеты**

Подпись участника *(по желанию)* \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

## ПРИЛОЖЕНИЕ 28. ЛИСТ САМОКОНТРОЛЯ организации авиационного обеспечения в ООО «РН-Ванкор»

| **№** | **ТРЕБОВАНИЕ** | **ОЦЕНКА РЕАЛИЗАЦИИ (ДА/НЕТ)** | **ПОДТВЕРЖДАЮЩИЕ ДОКУМЕНТЫ/ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ, ССЫЛКИ, КОММЕНТАРИИ** | **ПРИМЕЧАНИЯ** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| 1 | Учитываются ли опасные факторы при формировании логистических схем и маршрутов воздушных перевозок |  |  |  |
| 2 | Для авиационного обеспечения должны привлекаться самолеты, имеющие два и более двигателя |  |  |  |
| 3 | Запрещается привлечение однодвигательных вертолетов для выполнения воздушных перевозок персонала и ледовой разведки |  |  |  |
| 4 | Используются ли беспилотные летательные аппараты более 30 кг только сертифицированные и зарегистрированные |  |  |  |
| 5 | Осуществляется ли выбор Исполнителей (поставщиков) для авиационного обеспечения в соответствии с Положением Компании «О закупке товаров, работ, услуг» |  |  |  |
| 6 | Выдерживаются ли критерии отбора и оценки претендентов на оказание авиационных услуг с использованием самолетов и вертолетов в соответствии с Положением «Организация авиационного обеспечения» ООО «РН-Ванкор». |  |  |  |
| 7 | Используется ли при контрактовании авиационных услуг стандартные договоры на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов |  |  |  |
| 8 | Выдерживаются ли общие требования к Исполнителю, летному, инженерно-техническому персоналу и бортпроводникам (бортоператорам) Исполнителя |  |  |  |
| 9 | Выполняется ли Исполнителем, субподрядчиком обязательство о страховании своих работников от несчастных случаев. Проверяется ли наличие договоров страхования при плановых проверках в течение год |  |  |  |
| 10 | Выдерживаются ли требования к привлекаемым воздушным судам Исполнителя |  |  |  |
| 11 | Выполняются ли процедуры регистрации, взвешивания багажа, осмотра пассажиров и предполетного медицинского осмотра в специально отведенных для этого служебно-пассажирских зданиях |  |  |  |
| 12 | Производится ли посадка/ высадка пассажиров, погрузка/разгрузка вертолетов при остановленных двигателях в соответствии с приказом ФСВТ России от 01.07.1999г. № 5 «Об утверждении и введении в действие типовой инструкции по охране труда для членов экипажа вертолета Ми-8», РЛЭ вертолета Ми-8 и пункта 5.51 стандартного договора об оказании авиационных услуг с использованием вертолетов |  |  |  |
| 13 | Проводится ли инструктаж для пассажиров ВС по мерам безопасности и правилам посадки (высадки) в вертолет |  |  |  |
| 14 | Соблюдаются ли правила посадки пассажиров, погрузки багажа и грузов в воздушное судно, в том числе правила перевозки грузов на внешней подвеске. |  |  |  |
| 15 | Соблюдаются ли требования документов, определяющих требования к авиационной инфраструктуре, находящейся в ООО «РН-Ванкор». |  |  |  |
| 16 | Выдерживаются ли сроки проверки (не реже 2 раза в год) посадочных площадок для ВС на соответствие требований ФАП |  |  |  |
| 17 | Поддерживается ли в эксплуатационном состояние оборудование посадочных площадок |  |  |  |
| 18 | Уделяется ли внимание размерам и маркировке зоны приземления и отрыва (зона TLOF), зоны конечного этапа захода на посадку и взлета (зона FATO) и зоны безопасности посадочных площадок. |  |  |  |
| 19 | Разработаны ли справочники используемых посадочных площадок с оформлением информационной карты на каждую посадочную площадку временного использования. |  |  |  |
| 20 | Разработаны ли и зарегистрированы аэронавигационные паспорта посадочных площадок постоянного использования в соответствии с требованиями Приказа Минтранса России от 05.11.2020 №449 «Об утверждении порядка разработки и применения аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) гражданской авиации, аэронавигационная информация о котором публикуется в сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации, типовых схем аэронавигационного паспорта аэродрома(вертодрома, посадочной площадки) и типовые инструкции по производству полетов в районе аэродрома (вертодрома), аэроузла. |  |  |  |
| 21 | Организована ли медицинская эвакуация и поисково-спасательные операции с использованием ВС на производственных объектах ООО «РН-Ванкор». |  |  |  |
| 22 | Определен ли порядок привлечения Субподрядчиков к оказанию авиационных услуг |  |  |  |
| 23 | Реализована ли автоматизация авиационного обеспечения |  |  |  |
| 24 | Реализована ли программа системы позиционирования привлекаемых ВС |  |  |  |
| 25 | Реализованы ли принципы контроля авиационного обеспечения:  - договорные условия;  - диспетчеризация и оформление воздушных перевозок;  - контроль безопасности полетов Исполнителей;  - контроль состояния авиационной инфраструктуры;  - ведение претензионной работы с Исполнителями (если применимо). |  |  |  |
| 26 | Реализация диспетчеризации и оформления воздушных перевозок:  - Регистрация посадки, высадки пассажиров, взвешивания и погрузки багажа и грузов в ВС.  - Соответствие фактически перевозимых пассажиров и грузов перевозочным документам.  - Документальный учет всех рейсов и формирование агрегированной базы данных, с фиксацией следующей обязательной информации:  - дата полета с указанием планируемого и фактического вылета и прилета;  - маршрут полета;  - количество пассажиров и (или) вес груза по участкам маршрута (с учетом транзитных перевозок);  - общий налет часов и количество рейсов с использованием вертолетов или самолетов;  - задержки выполнения рейсов и их причины. |  |  |  |
| 27 | Проводятся ли контрольные осмотры ВС перед вылетом с оформлением соответствующей карты контрольного осмотра ВС |  |  |  |
| 28 | Планируются ли полеты привлекаемых ВС с учетом погодных условий и времени года (ОЗП/ВЛП) |  |  |  |
| 29 | Осуществляется ли учет авиационных событий с ВС Исполнителя, подготовка и направление извещения об авиационных событиях с ВС Исполнителя |  |  |  |
| 30 | Проводится ли анализ причин авиационных событий с ВС Исполнителя |  |  |  |
| 31 | Принимаются ли решения об отказе от выполнения заявленных полетов на ВС Исполнителя в случаях возникновения неблагоприятных условий для выполнения полета (сложные метеоусловия, несоответствие КВС и ВС требованиям Компании и условиям стандартных договоров на оказание авиационных услуг с использованием самолетов или вертолетов, привлечение несогласованного Субподрядчика и др.) |  |  |  |
| 32 | Функционирует ли организация информирования и взаимодействия ООО «РН-Ванкор» с подрядными авиакомпаниями, специализированными региональными и федеральными государственными организациями, осуществляющими поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полётов гражданской авиации, в случаях возникновения внештатных ситуаций (происшествий) при выполнении авиационных перевозок в интересах Компании. |  |  |  |
| 33 | Выполнен ли план мероприятий, направленный на усиление мер безопасности авиаперевозок при выполнении воздушных перевозок с использованием вертолетов, предусматривающий:  - проведение анализа существующих районов полетов (маршрутной сети) с целью определения максимально безопасной и эффективной логистики авиаперевозок;  - проведение анализа действующих авиационных топливозаправочных комплексов (ТЗК), задействованных при оказании авиационных услуг с использованием вертолетов в интересах производственной деятельности Компании. В случае необходимости и экономической целесообразности, разработать комплекс мероприятий по организации новых ТЗК;  - оборудование вертолетов дополнительными техническими средствами (с использованием технологий GPS-трекинга) обнаружения и отслеживания текущего местоположения вертолетов, задействованных в авиационном обеспечении производственной деятельности Компании;  - оснащение находящихся в собственности Компании посадочных площадок метеостанциями, светосигнальным оборудованием и спасательными средствами;  - проработку необходимости и экономической целесообразности организации на постоянно используемых посадочных площадках ТЗК. |  |  |  |
| 33 | Выполняется ли обязательное проведение инструктажей, по правилам поведения при перелетах воздушным транспортом, а также по действиям пассажиров при нештатных ситуациях. Разработаны ли Исполнителями инструкции по безопасности полетов с оснащением всех пассажирских мест |  |  |  |
| 34 | Проанализирована ли актуальность анализа работы диспетчерских служб на предмет выполнения непрофильных работ и степени загруженности несвойственными функциями, по результатам анализа в работу диспетчерских служб внесены ли соответствующие корректировки (при выявлении несоответствий) |  |  |  |
| 35 | Размещены ли в настоящее время в местах ожидания вылета на посадочных площадках для вертолетов памятки по поведению на борту вертолета и порядке действий пассажиров при возникновении нештатных ситуаций. |  |  |  |
| 36 | Установлены ли на используемых посадочных площадках предупреждающие аншлаги |  |  |  |
| 37 | Имеются ли в ООО «РН-Ванкор» распорядительные документы об ограничении полетов в темное время суток с целью перевозки персонала (за исключением медицинской эвакуации). В случае производственной необходимости, выполняются ли ночные полеты с разрешения генерального директора ООО «РН-Ванкор». |  |  |  |
| 38 | Выполняется ли Исполнителем, субподрядчиком обязательство о страховании своих работников от несчастных случаев. |  |  |  |
| 39 | Проверяется ли наличие договоров авиационного страхования на этапе допуска подрядных/субподрядных организаций к закупке и при плановых проверках в течение календарного года |  |  |  |
| 40 | Выполнено ли требование по планированию взлетно-посадочных операций вертолетов на производственных объектах Компании с интервалом, исключающим возможность опасного сближения воздушных судов (рекомендуемый интервал - не менее 10 минут). |  |  |  |
| 41 | Проводится ли в обязательном порядке работниками ООиОАП УАП совместный брифинг с участием экипажей воздушных судов на оперативных точках перед началом оказания авиационных услуг, с обсуждением порядка выполнения полетных заданий. |  |  |  |
| 42 | Проработана ли возможность создания на производственных объектах медицинских пунктов в целях контроля за состоянием здоровья экипажей вертолетов. Проводится ли предполетный медицинский осмотр экипажей вертолетов и инженерно-технического персонала Исполнителя (Субподрядчика). |  |  |  |
| Ответственный представитель \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Ф.И.О  подпись | | | | |

## 

## ПРИЛОЖЕНИЕ 29. ЖУРНАЛ УЧЕТА НАРУШЕНИЙ (НЕСООТВЕТСВИЙ)

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |

**ЖУРНАЛ**

**учета нарушений (несоответствий) при проведении контроля первого уровня**

**в рамках системы многоуровневого контроля**

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

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ П/П** | **ДАТА И ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ** | **ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ ПРОВЕРКЕ НАРУШЕНИЯ (НЕСООТВЕТСТВИЯ)** | **ПРИЧИНА НАРУШЕНИЯ (НЕСООТВЕТСТВИЯ)** | **ЗАПИСЬ ВНЕС**  **(ДОЛЖНОСТЬ, ФИО, ПОДПИСЬ)** | **ОТМЕТКА ОБ УСТРАНЕНИИ НАРУШЕНИЯ (НЕСООТВЕТСТВИЯ)**  **(ДАТА, ВРЕМЯ, ДОЛЖНОСТЬ, ФИО, ПОДПИСЬ)** | **ОЗНАКОМЛЕНИЕ КОМАНДИРА АВИАГРУППЫ (ИНОГО УПОЛНОМОЧЕННОГО РАБОТНИКА АВИАКОМПАНИИ)**  **(ДАТА, ВРЕМЯ, ДОЛЖНОСТЬ, ФИО, ПОДПИСЬ)** | **ПРИМЕЧАНИЯ** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **5** |
| 1 |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |  |  |  |
| 3 |  |  |  |  |  |  |  |
| 4 |  |  |  |  |  |  |  |
| 5 |  |  |  |  |  |  |  |
| 6 |  |  |  |  |  |  |  |

1. Исполнители могут пометить внешнюю сторону пряжки, чтобы облегчить проверку корректного пристёгивания. [↑](#footnote-ref-1)