

«УТВЕРЖДАЮ»
Генеральный директор
АО «Вологодское авиационное предприятие»

 Ю.В. Мецлер

«05» 02 2025 г.

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ВОЛОГОДСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ»

РУКОВОДСТВО
ПО ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО
ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
АО «ВОЛОГОДСКОЕ АВИАЦИОННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ»

Вологда
2025



«УТВЕРЖДАЮ»
Генеральный директор
АО «Вологодское авиационное предприятие»

_____ Ю.В. Мецлер

«_____» _____ 2025 г.

**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ВОЛОГОДСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ»**

**РУКОВОДСТВО
ПО ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО
ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
АО «ВОЛОГОДСКОЕ АВИАЦИОННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ»**

**Вологда
2025**

РУКОВОДСТВО ПО ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

- 1.1. НАЗНАЧЕНИЕ, ПРАВИЛА ПОДДЕРЖАНИЯ АКТУАЛЬНОСТИ РУКОВОДСТВА
- 1.2. ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОЛИТИКЕ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ;
- 1.3. СТРУКТУРА ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ;
- 1.4. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ОТВЕТСТВЕННЫХ ЗА ОРГАНИЗАЦИЮ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ;
- 1.5. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ СУДОВ АО «ВАП»;
- 1.6. НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АО «ВАП» В СТОРОННИХ АЭРОПОРТАХ И АУДИТ;
- 1.7. ПЕРЕЧЕНЬ ДЕРЖАТЕЛЕЙ РОНО;
2. ОБСЛУЖИВАНИЕ ПассажиРОВ, ОБРАБОТКА РУЧНОЙ КЛАДИ, БАГАЖА, ГРУЗОВ;
 - 2.1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ;
 - 2.2. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ УБЫВАЮЩИХ ПАССАЖИРОВ;
 - 2.3. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ КАТЕГОРИЙ ПАССАЖИРОВ;
 - 2.4. ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ ПРИ ЗАДЕРЖКЕ И ОТМЕНЕ РЕЙСОВ;
 - 2.5. ПОРЯДОК ОБРАБОТКИ БАГАЖА;
 - 2.6. ПОРЯДОК ОБРАБОТКИ РУЧНОЙ КЛАДИ;
 - 2.7. ПОРЯДОК ОБРАБОТКИ СПЕЦИАЛЬНЫХ КАТЕГОРИЙ БАГАЖА;
 - 2.8. ПОРЯДОК ОБРАБОТКИ РЕГИСТРИРУЕМОГО БАГАЖА;
 - 2.9. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ОБРАБОТКИ ГРУЗА;
 - 2.10. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ПО ПРИЕМКЕ И ВЫДАЧЕ ГРУЗА;
 - 2.11. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ ДЛЯ РАСЧЕТА ЦЕНТРОВКИ И ПЛАНИРОВАНИЯ ЗАГРУЗКИ;
 - 2.12. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ОБРАБОТКИ ПОВРЕЖДЕННОГО ГРУЗА;
 - 2.13. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ПО ПОВЕРКЕ И КАЛИБРОВКЕ ВЕСОВ;
 - 2.14. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ПО ХРАНЕНИЮ ГРУЗА НА СКЛАДЕ И ПОДГОТОВКЕ К РЕЙСУ;
 - 2.14.1. ХРАНЕНИЕ ГРУЗА;
 - 2.14.2. РОЗЫСК ГРУЗА
 - 2.14.3. ПОРЯДОК РЕАЛИЗАЦИИ И УНИЧТОЖЕНИЯ НЕВОСТРЕБОВАННОГО ГРУЗА;
 - 2.14.4. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ПО ОБРАБОТКЕ ТРАНСФЕРНОГО ГРУЗА;
3. ПОЛИТИКА И МЕТОДЫ ДЛЯ НЕДОПУЩЕНИЯ СЛУЧАЙНОЙ ПОГРУЗКИ ИЛИ ПЕРЕВОЗКИ НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ.
4. ОХРАНА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В АЭРОПОРТУ ВОЛОГДА АО «ВАП» (ИНСТРУКЦИЯ);
5. АВИАТОПЛИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК (РУКОВОДСТВО);
6. ЦЕНТРОВКА И КОНТРОЛЬ ЗАГРУЗКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ;
7. АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ (БРИФИНГ);
8. ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ ЗАЩИТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (РУКОВОДСТВО);
- ПРИЛОЖЕНИЕ 1 Методы и процедуры противообледенительной обработки
- ПРИЛОЖЕНИЕ 2 Технологические указания по удалению СЛО
- ПРИЛОЖЕНИЕ 3 Рекомендации по защите самолетов
- ПРИЛОЖЕНИЕ 4 «Защита ВС от наземного обледенения»
- ПРИЛОЖЕНИЕ 5 Руководство по применению противообледенительной жидкости
9. ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ГЛАВА 35РПП);
10. ТРЕБОВАНИЯ К ПОДГОТОВКЕ НАЗЕМНОГО ПЕРСОНАЛА;

1.1. НАЗНАЧЕНИЕ, РАСПРОСТРАНЕНИЕ, ПРАВИЛА ПОДДЕРЖАНИЯ АКТУАЛЬНОСТИ РУКОВОДСТВА

Руководство по организации наземного обслуживания (далее РОНО) разработано в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, международной организации гражданской авиации (ИКАО), международной авиатранспортной ассоциации (IATA), внутренними стандартами, руководствами и инструкциями АО «Вологодское авиационное предприятие» и регламентирует организацию наземного обслуживания рейсов АО «Вологодское авиационное предприятие» во всех аэропортах оперирования.

РОНО содержит все необходимые правила, требования, ограничения, процедуры и инструкции, необходимые для обеспечения вылета воздушного судна или завершения полета по прибытию в аэропорт, за исключением обслуживания воздушного движения и технического обслуживания, включающее обслуживание пассажиров, обработку багажа, груза и почты, обслуживание и загрузку воздушного судна, контроль загрузки, топливом и анти/противообледенительную обработку воздушных судов АО «Вологодское авиационное предприятие».

РОНО содержит или может содержать коммерческую тайну, авторский материал, конфиденциальную информацию, затрагивающую интересы АО «Вологодское авиационное предприятие», и не может быть воспроизведено, передано или скопировано без предварительного письменного согласия от руководства АО «Вологодское авиационное предприятие».

Руководство распространяется на бумажном носителе или в электронном виде. В «Перечне держателей РОНО» содержится информация о виде носителя, находящегося у конкретного держателя.

Требования настоящего РОНО распространяются на всех работников, агентов, представителей АО «Вологодское авиационное предприятие», работников обслуживающих организаций, обеспечивающих наземное обслуживание рейсов АО «Вологодское авиационное предприятие».

В каждом аэропорту оперирования, на каждом производственном участке, где проводятся работы по наземному обслуживанию, должна быть действующая редакция данного РОНО в приемлемом для использования формате.

Ответственность за наличие на производственном участке, где проводятся работы по наземному обслуживанию, несет руководитель данного участка, службы (направления наземного обслуживания).

Доведение РОНО до заинтересованных подразделений АО «Вологодское авиационное предприятие», обслуживающих компаний аэропортов оперирования осуществляется начальником ПКК АО «Вологодское авиационное предприятие» путем рассылки экземпляров РОНО в электронном виде.

Ответственность за соответствие РОНО нормативным требованиям возлагается: в целом - на начальника ПКК АО «Вологодское авиационное предприятие», а также на руководителей по направлениям наземного обслуживания – в части их касающейся.

Для удобства, РОНО распространяется в электронном виде.

В дальнейшем каждый из руководителей по направлениям наземного обслуживания распечатывает РОНО в бумажном варианте для удобства в работе.

Каждый держатель РОНО должен назначить сотрудника, ответственного за его сохранность и своевременное внесение поправок в свой рабочий и электронный экземпляры.

Каждый держатель рабочего экземпляра РОНО на бумажном носителе самостоятельно и своевременно вносит поправки в свой экземпляр руководства путем замены/добавления страниц.

Держатели РОНО в электронном виде поддерживают актуальную версию только заменой актуальной электронной файловой версии.

Руководители обслуживающих компаний, участков, служб (направлений наземного обслуживания) обязаны организовать изучение актуальной версии РОНО собственным персоналом относительно своих обязанностей и функций в организации наземного обслуживания, и в подтверждение прохождения обучения персонал должен поставить подпись на бланке учета прохождения подготовки, хранящимся у непосредственного руководителя по направлению наземного обслуживания.

Каждый держатель РОНО должен обеспечить нахождение всех используемых непосредственно при производстве наземного обслуживания или для его обеспечения документов (выдержек из РОНО) в доступном для использования формате, отвечающем потребностям персонала служб наземного обслуживания.

Все данные, содержащиеся в рабочих процедурах, должны быть представлены максимально четко и точно, без возможных искажений и двусмысленности понимания.

Держателем эталонного экземпляра РОНО на бумажном носителе является начальник ПКК АО «Вологодское авиационное предприятие».

Держателями рабочих экземпляров РОНО на бумажном и электронном носителях являются руководители структурных подразделений АО «Вологодское авиационное предприятие» по направлениям наземного обслуживания.

Контрольная актуальная версия РОНО в электронном виде расположена на сайте АО «Вологодское авиационное предприятие»: <https://www.avia35.ru/> и соответствует эталонному экземпляру РОНО.

Необходимость внесения изменений в РОНО может возникнуть в процессе повседневной деятельности, при изменении действующих и издании новых нормативных и распорядительных документов в области гражданской авиации, на основании которых было разработано РОНО.

Необходимость подготовки изменения в текст РОНО определяет начальник ПКК АО «Вологодское авиационное предприятие», а также руководители структурных подразделений по направлениям наземного обслуживания.

Все поправки и изменения в РОНО проходят процедуру согласования с руководителями структурных подразделений АО «Вологодское авиационное предприятие» по направлениям наземного обслуживания.

Начальник ПКК АО «Вологодское авиационное предприятие»:

- контролирует подготовку изменений и дополнений в РОНО;
- производит согласование изменений и дополнений в РОНО;
- организует процесс доведения изменений и дополнений до держателей экземпляров РОНО;
- организует анализ информации по безопасности полетов в целях выявления факторов опасности и проведения анализа информации и данных, связанных с эксплуатацией воздушных судов, и предоставляет результаты (в виде карты риска, утвержденной начальником инспекции по безопасности полетов) анализа начальнику инспекции по безопасности полетов не реже одного раза в квартал;
- обеспечивает ведение эталонного экземпляра РОНО;
- доведение информации по безопасности полетов до подразделений, занятых в организации наземного обслуживания возлагается на начальника инспекции по безопасности полетов в соответствии с приказом №69 от 16.04.2019г.

Все изменения и дополнения в РОНО вводятся приказом Генерального директора АО «Вологодское авиационное предприятие».

Весь персонал предприятия имеет право принимать участие в разработке изменений и дополнений в РОНО. Руководители всех уровней обязаны принимать предложения по изменениям и дополнениям в РОНО к рассмотрению.

Изменения, дополнения и исключения обозначаются жирной вертикальной чертой, проходящей по внешнему полю страницы, напротив материала, который изменен. На измененной странице проставляется дата редакции.

В том случае, когда в первоначальное издание необходимо вставить дополнительную страницу или страницы, на этой странице ставится номер предшествующей страницы с добавлением через тире порядковых номеров дополнительных страниц (для примера: 55-1, 55-2 т. д.).

Внесение поправок в РОНО производится путем замены листов.

Внесение поправок в эталонный, контрольный и рабочие экземпляры должно быть произведено после издания приказа Генерального директора АО «Вологодское авиационное предприятие» о введении поправки.

Внесение поправок в эталонный, контрольные, рабочие и электронный (размещенный на сайте АО «Вологодское авиационное предприятие») экземпляры должно быть произведено начальником ПКК и руководителями структурных подразделений АО «Вологодское авиационное предприятие» по направлениям наземного обслуживания не позднее, чем через 15 дней после издания приказа Генерального директора АО «Вологодское авиационное предприятие» о введении поправки.

Непосредственным исполнителем процедуры внесения поправки в эталонный бумажный и контрольный электронный экземпляры РОНО является начальник ПКК АО «Вологодское авиационное предприятие».

Непосредственными исполнителями процедуры внесения поправки в рабочие электронные и бумажные экземпляры Руководства являются руководители структурных подразделений АО «Вологодское авиационное предприятие» по направлениям наземного обслуживания.

Ответственность за организацию внесения поправок в рабочие электронные и бумажные экземпляры РОНО возлагается на руководителей структурных подразделений АО «Вологодское авиационное предприятие».

Внесение поправки в электронные экземпляры РОНО, разосланные в организации, работающие по договору о наземном обслуживании, осуществляется рассылкой уведомительных электронных писем с описанием поправки и ссылкой на скачивание актуальной версии РОНО.

Внесение поправок и изменений в рукописном виде не разрешается, за исключением тех случаев, когда срочное внесение поправок и изменений требуется в интересах обеспечения безопасности полетов.

Такие изменения с отметкой даты их внесения и ввода в действие осуществляют начальник ПКК, а также руководители структурных подразделений по направлениям наземного обслуживания, заверяя своей подписью.

В дальнейшем необходимо принять меры по скорейшему внесению поправок в соответствии с принятой процедурой. Листы регистрации внесенных поправок размещаются вначале РОНО перед содержанием. Все внесенные поправки в РОНО отражаются в листе регистрации внесенных поправок.

Каждый держатель РОНО обеспечивает сохранность и своевременное внесение поправок в свой экземпляр РОНО на бумажном носителе.

Руководители обслуживающих компаний, участков, служб (направлений наземного обслуживания) обязаны организовать изучение изменений, дополнений, поправок в РОНО, и в подтверждение их изучения персонал должен поставить подпись на бланке учета изучения изменений, дополнений, поправок в РОНО, хранящимся у непосредственного руководителя по направлению наземного обслуживания.

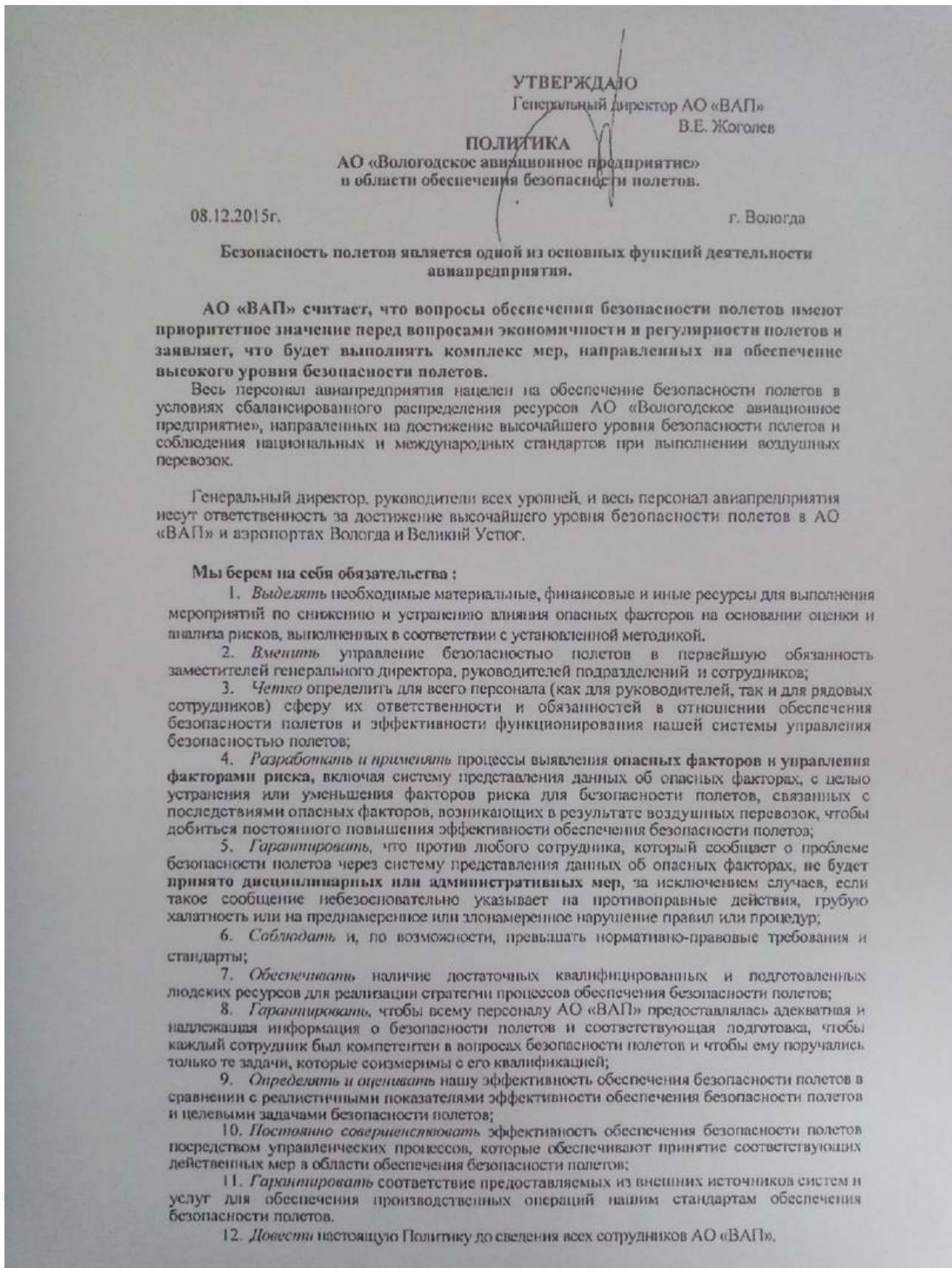
Существенная информация срочного характера предоставляется держателям РОНО в виде уведомлений, которые выпускаются должностными лицами, имеющими право издания распорядительных документов по направлению деятельности по наземному обслуживанию.

Уведомления обязательны к исполнению с момента получения.

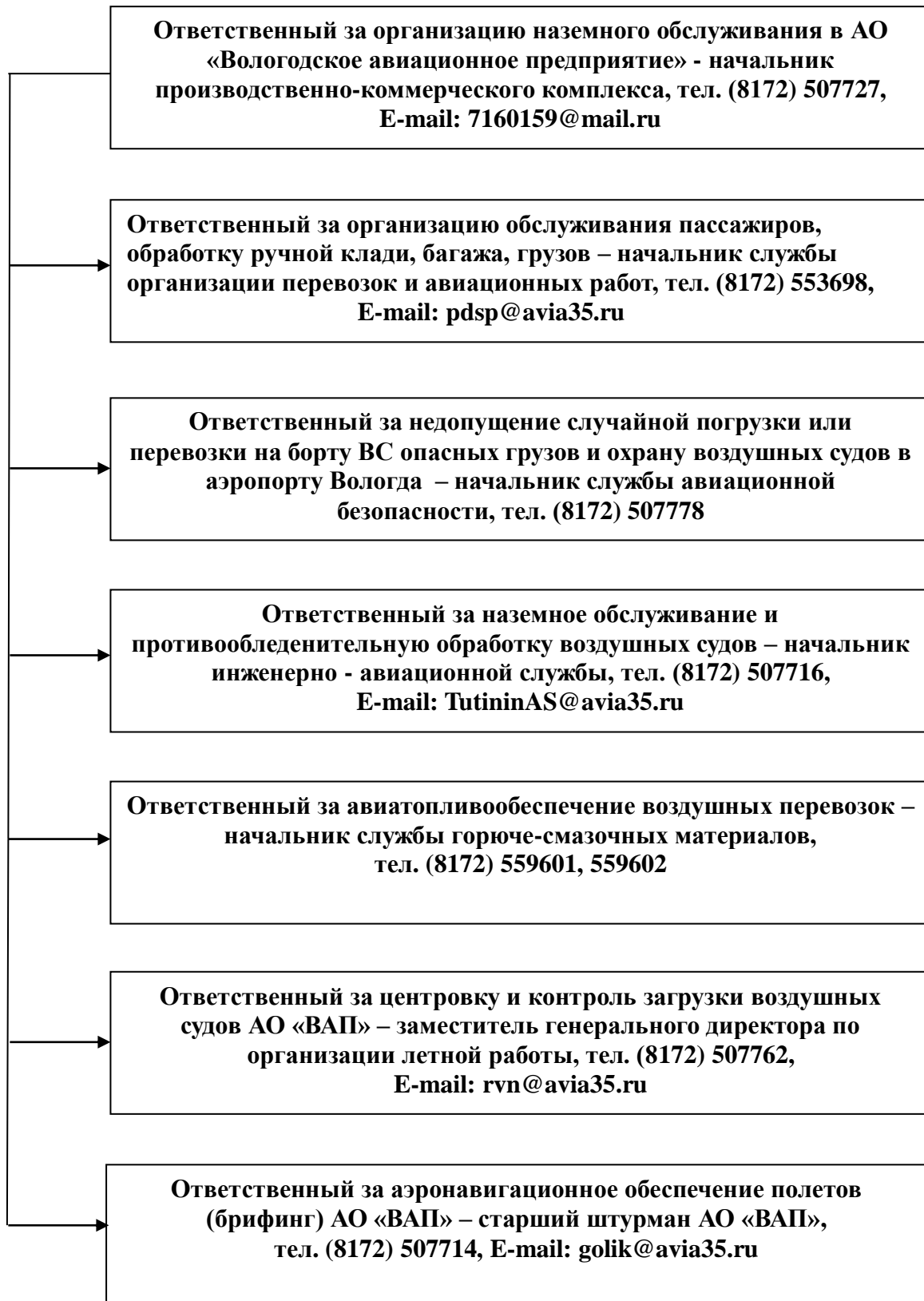
Срок действия уведомлений не должен превышать 6 месяцев.

Уведомления размещаются вначале соответствующей главы РОНО.

1.2. ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОЛИТИКЕ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.



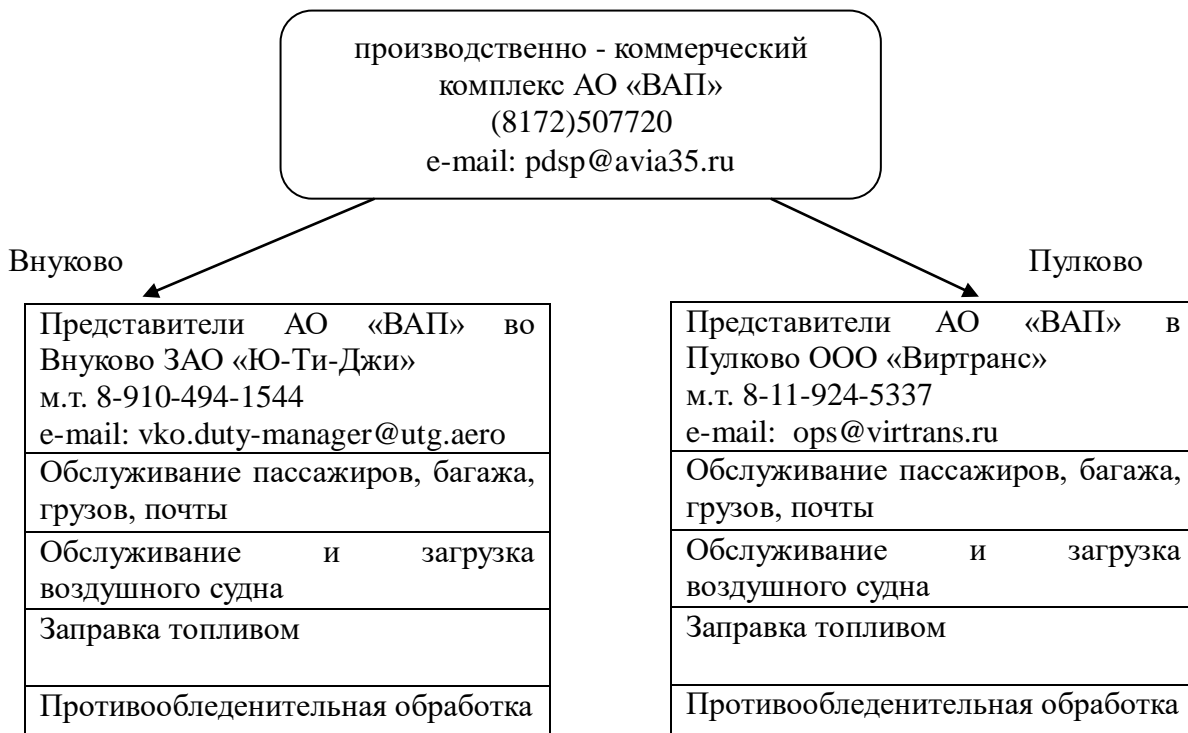
1.3. СТРУКТУРА ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ



Порядок организации взаимодействия со сторонними организациями, в т.ч. аудит.

АО «ВАП», при выполнении регулярных рейсов в аэропорты «Внуково» и «Пулково», передает внешним поставщикам услуги выполнения работ в рамках наземного обслуживания.

Для обеспечения полетов, организован следующий порядок взаимодействия со сторонними организациями:



АО «ВАП» применяет аудиторскую проверку (не реже 1 раза в 2 года), как процедуру контроля внешних поставщиков услуг, гарантируя, что продукция в т.ч. услуги, приобретенные у внешних поставщиков, которые непосредственно затрагивают безопасность полетов и предотвращение авиационных происшествий соответствуют требованиям, предъявляемым к наземному обслуживанию ВС АО «ВАП».

Целью аудита является выявление:

- соответствия внешним и внутренним требованиям;
- соответствия установленным требованиям по наземному обслуживанию;
- требующих совершенствования процедур, технологий и нормативных документов;
- областей, требующих улучшения;
- выявления несоответствий и факторов опасности при наземном обслуживании.

Планирование аудитов поставщиков осуществляется таким образом, чтобы охватить деятельности всех поставщиков наземного обслуживания. Для проведения аудита составляется комиссия из сотрудников АО «ВАП» по каждому направлению наземного обслуживания. По результатам аудита, составляется акт проверки, который утверждается генеральным директором.

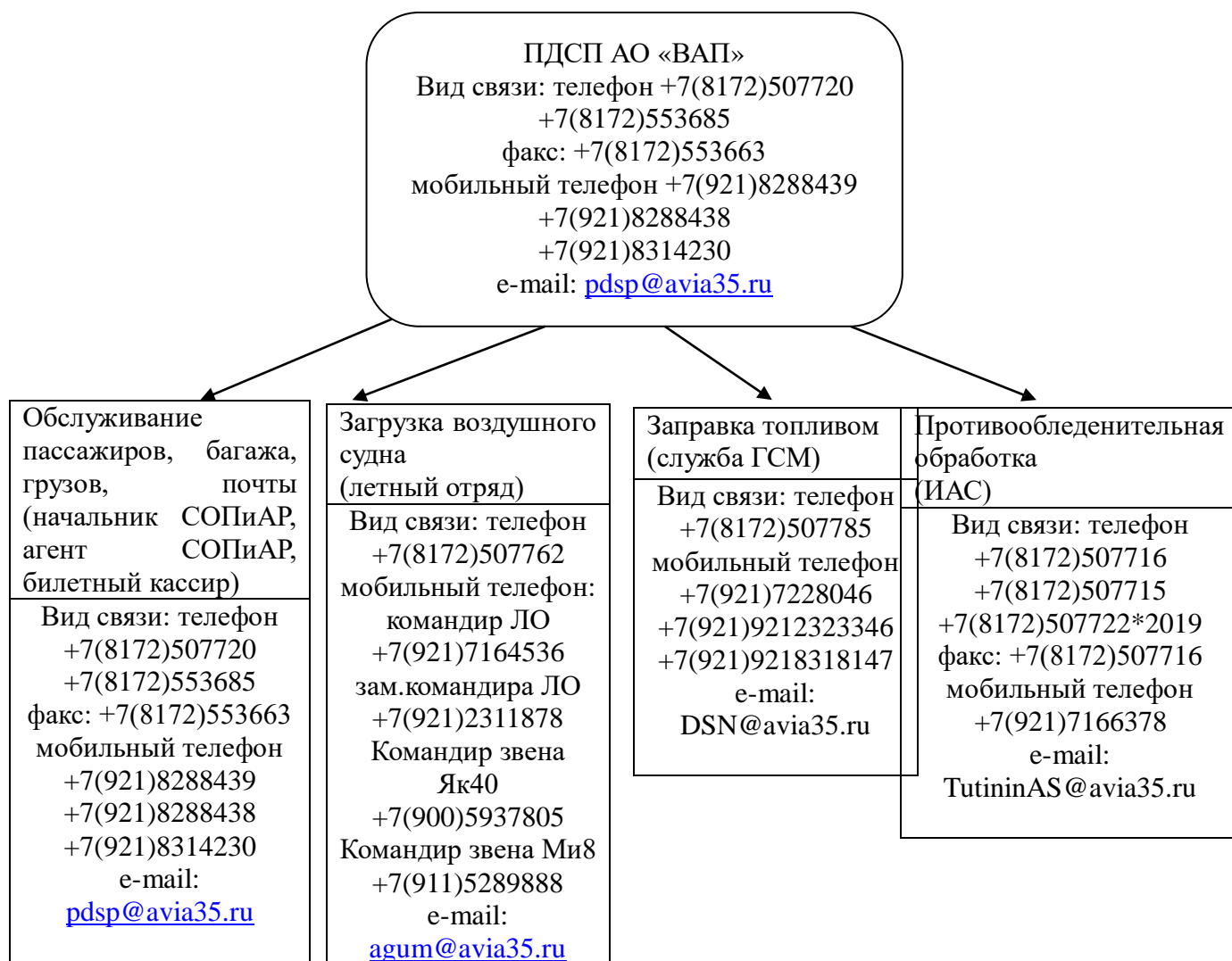
При выявлении несоответствий у поставщика продукции и услуг, при появлении претензий от потребителей и заинтересованных сторон, а также по желанию потребителей могут быть проведены внеплановые внутренние проверки на основании соответствующего приказа генерального директора.

Комиссия проводит анализ выявленных несоответствий, который должен включать в себя проведение необходимых исследований, направленных на установление основных причин несоответствия. Анализируются все выявленные причины несоответствия в действии

должностных лиц, работе оборудования, руководящих документов и т.п. с определением степени влияния этих несоответствий. Анализ причин несоответствия оформляется также в акте проверки.

Разработка корректирующих мероприятий должна быть осуществлена в срок не более 5-6 дней. Факт проведения корректирующих мероприятий и устранения несоответствия в указанный срок, комиссия фиксирует в акте проверки. Эффективность проведенных корректирующих мероприятий определяется в результате повторной проверки. Закрытие акта о проверке происходит после устранения организацией указанных несоответствий.

Порядок взаимодействия подразделений при организации наземного обслуживания.



Инженер службы ОВД и ЭРТОС отвечает за радиотехнические средства связи, соблюдение техники безопасности при использовании средств связи, два раза в год во время подготовки в ВЛП и ОЗП, контролирует состояние средств связи и устранять выявленные недостатки.

Инженер по автоматизированным системам управления (инженер по АСУ) АО «ВАП» отвечает за бесперебойную работу электронной почты. При сбоях в работе электронной почты, сотрудники сразу должны обратиться к инженеру по АСУ с целью устранения неполадок. Инженер по АСУ проводит проверку работоспособности оборудования периодически, в соответствии со своей должностной инструкцией.

1.4. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ОТВЕТСТВЕННЫХ ЗА ОРГАНИЗАЦИЮ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.

Ответственный за организацию наземного обслуживания в АО «Вологодское авиационное предприятие» - начальник ПКК:

1. Контролирует организацию обслуживания пассажиров, обработку ручной клади, багажа, грузов в аэропорту Вологда АО «Вологодское авиационное предприятие» и других аэропортах, в которые осуществляются полеты воздушных судов АО «Вологодское авиационное предприятие».
2. Контролирует осуществление процедур по недопущению случайной погрузки или перевозки на борту воздушных судов АО «Вологодское авиационное предприятие».
3. Контролирует организацию охраны воздушных судов АО «Вологодское авиационное предприятие» и других авиакомпаний в аэропорту Вологда.
4. Контролирует организацию наземного обслуживания воздушных судов АО «Вологодское авиационное предприятие» и других авиакомпаний в аэропорту Вологда.
5. Контролирует организацию противообледенительной обработки воздушных судов АО «Вологодское авиационное предприятие» и других авиакомпаний в аэропорту Вологда.
6. Контролирует организацию центровки и загрузки воздушных судов АО «Вологодское авиационное предприятие».
7. Контролирует авиатопливообеспечение воздушных перевозок в аэропорту Вологда.

Ответственный за организацию обслуживания пассажиров, обработку ручной клади, багажа, грузов – начальник службы организации перевозок и авиационных работ:

1. Организует обслуживание убывающих пассажиров в аэропорту Вологда.
2. Организует обслуживание прибывающих, трансфертных и транзитных пассажиров в аэропорту Вологда.
3. Организует обслуживание специализированных категорий пассажиров.
4. Организует обслуживание пассажиров при задержке и отмене рейсов в аэропорту Вологда.
5. Организует обработку багажа.
6. Организует обработку ручной клади.
7. Организует обработку специальных категорий багажа.
8. Организует обработку регистрируемого багажа.
9. Организует выполнение требований и процедур обработки груза.
10. Организует выполнение требований и процедур по приемке и выдаче груза.
11. Организует выполнение требований и процедур передачи данных для расчета центровки и планирования загрузки.
12. Организует выполнение требований и процедур обработки поврежденного груза.
13. Организует выполнение требований и процедур по поверке и калибровке весов.
14. Организует выполнение требований и процедур по хранению груза на складе и подготовке к рейсу.
15. Организует выполнение требований и процедур по обработке трансфертного груза.

Ответственный за недопущение случайной погрузки или перевозки на борту ВС опасных грузов и охрану воздушных судов в аэропорту Вологда – начальник службы авиационной безопасности:

1. Организует проведение предполетного досмотра грузов, курьерских, срочных отправок и почты с целью недопущения случайной погрузки или перевозки на борту ВС опасных грузов.

2. Организует сопровождение груза от склада до борта ВС.
3. Организует контроль загрузки на борт ВС грузов и почты.
4. Организует прием/передачу воздушных судов под охрану в аэропорту Вологда.
5. Организует охрану воздушных судов в аэропорту Вологда.

Ответственный за наземное обслуживание и противообледенительную обработку воздушных судов АО «Вологодское авиационное предприятие» – начальник ИАС:

1. Организует наземное обслуживание воздушных судов в аэропорту Вологда.
2. Организует выполнение противообледенительной обработки воздушных судов в аэропорту Вологда.
3. Организует обучение персонала для выполнения противообледенительной обработки воздушных судов.

Ответственный за центровку и контроль загрузки воздушных судов АО «Вологодское авиационное предприятие» – заместитель генерального директора по организации летной работы:

1. Организует выполнение процедур расчета центровки и контроля загрузки воздушных судов.
2. Организует работы по обмену данными о центровке и загрузке воздушных судов.

Ответственный за авиатопливообеспечение воздушных перевозок АО «Вологодское авиационное предприятие» – начальник службы горюче-смазочных материалов:

1. Организует оценку поставщиков авиатоплива.
2. Организует приемку топлива на склад ГСМ из автоцистерн.
3. Организует топливо-слива из воздушного судна.
4. Организует процесс внутрискладских перекачек топлива.
5. Организует складское хранение топлива.
6. Организует процесс отстаивания топлива.
7. Организует процесс фильтрации топлива.
8. Организует подготовку к выдаче топлива со склада на заправку.
9. Организует подготовку технических средств к выдаче на заправку воздушных судов.
10. Организует выдачу топлива на заправку воздушных судов.
11. Организует хранение противокристаллизационных жидкостей.
12. Организует прием на склад затаренных продуктов.
13. Организует хранение противообледенительных жидкостей.
14. Организует отбор проб топлива.
15. Организует проверку эксплуатационной чистоты топлива.
16. Организует проведение лабораторного контроля топлива.
17. Организует эксплуатацию оборудования пунктов налива в процессе выдачи топлива на заправку.
18. Организует эксплуатацию технических средств заправки топливом.
19. Организует техническое обслуживание оборудования склада ГСМ.

Ответственный за аэронавигационное обеспечение полетов (брифинг) АО «Вологодское авиационное предприятие» – старший штурман АО «Вологодское авиационное предприятие»:

1. Организует получение аэронавигационной информации.
2. Организует хранение аэронавигационной информации.
3. Организует прием и выдачу документов аэронавигационной информации.

1.5. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ СУДОВ АО «ВОЛОГОДСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ».

Под понятием процедур наземного обслуживания следует понимать перечень работ и операций по послеполетному обслуживанию и подготовки к вылету воздушных судов АО «Вологодское авиационное предприятие».

Процедуры по наземному обслуживанию направлены на повышение качества обслуживания рейсов АО «Вологодское авиационное предприятие» и применяются с целью обеспечения безопасности, своевременного обслуживания ВС, выполнения требований нормативных актов, регламентирующих стандарты и нормы при наземном обслуживании ВС в аэропортах оперирования.

В случае наличия у обслуживающей компании собственных стандартных процедур наземного обслуживания перед заключением договора на наземное обслуживание в рамках проведения предварительного аудита данные стандарты рассматриваются на предмет их соответствия и одобряются.

В случае выявления существенных несоответствий за основу при наземном обслуживании принимаются стандартные процедуры АО «Вологодское авиационное предприятие», изложенные в данном РОНО.

Наземное обслуживание воздушных судов начинается с момента постановки ВС на оперативную стоянку с целью подготовки его к вылету и заканчивается отправлением ВС в виде начала его движения, связанного с вылетом.

Процедуры выполнения работ при наземном обслуживании включают в себя:

а) Обслуживание на месте стоянки:

1. Встреча и выпуск воздушного судна;
2. Установка связи с экипажем;
3. Заземление воздушного судна;
4. Обеспечение электроснабжения воздушного судна от наземного источника;
5. Кондиционирование воздуха в пассажирском салоне и кабине экипажа при помощи наземного источника;
6. Подогрев авиадвигателей и систем воздушного судна аэродромными подогревателями (при холодных погодных условиях);
7. Открытие/закрытие грузовых люков;
8. Запуск авиадвигателей с использованием устройства воздушного запуска;
9. Визуальный контроль за запуском двигателей;
10. Буксировка воздушного судна;
11. Внешний осмотр воздушного судна.

а) Сервисное обслуживание:

1. Обслуживание системы питьевой воды;
2. Обслуживание туалетной системы (при её наличии);
3. Заправка и слив топлива.

с) Противо- и антиобледенительная обработка.

д) Дезинсекционная обработка.

Обслуживающая компания должна гарантировать, что к выполнению указанных работ и эксплуатации оборудования будет допущен только квалифицированный и уполномоченный персонал, прошедший соответствующую теоретическую и практическую подготовку, а также стажировку в соответствии с установленными местными правилами.

При наземном обслуживании воздушное судно должно использоваться только исправное, проходящее регулярное техническое обслуживание и соответствующее типу воздушного судна оборудование.

Более того, на каждое вспомогательное оборудование, средство механизации,

используемое в процессе наземного обслуживания, в установленном обслуживающей компанией порядке ведется обязательный учет проведения планово-профилактических и регламентных работ по поддержанию его в исправном состоянии.

Обслуживающая компания должна гарантировать, чтобы все подразделения, участвующие в производстве наземного обслуживания и его обеспечении, были оснащены всеми необходимыми видами связи, рабочие места оборудованы современным программным обеспечением, помещения учитывали специфику деятельности подразделения.

Все работники должны быть обеспечены специальной одеждой, учитывающей их вид деятельности, в том числе средствами индивидуальной защиты.

Ответственным за качество и безопасность проведения процедур наземного обслуживания воздушного судна является специалист, выполняющий данный объем работ.

Контроль за качеством выполнения наземного обслуживания в целом со стороны обслуживающей компании должен осуществляться назначенным ответственным специалистом, имеющим необходимую подготовку и навык, со стороны АО «Вологодское авиационное предприятие» - сотрудником, выполняющим представительские функции в данном аэропорту, либо при его отсутствии летным экипажем.

В случае выявления экипажем в процессе приемки воздушного судна несоответствия нормативным требованиям по безопасности полетов, персонал по наземному обслуживанию должен устранить данное несоответствие.

1.6. НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АО «ВОЛОГОДСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ» В СТОРОННИХ АЭРОПОРТАХ И АУДИТ.

Наземное обслуживание воздушных судов АО «Вологодское авиационное предприятие» в сторонних аэропортах, в которые выполняются регулярные, чартерные рейсы или авиационные работы осуществляется на основании заключенных договоров или соглашений с внешними поставщиками - обслуживающими компаниями (аэропортами, операторами).

Требование о заключении договорных отношений распространяются на все выполняемые работы в области наземного обслуживания, включая такие, как заправка топливом, противо- и антиобледенительная подготовка.

В договорах или соглашениях с внешними поставщиками должны быть отражены все процедуры выполнения работ при наземном обслуживании, а именно:

а) Обслуживание на месте стоянки:

1. Встреча и выпуск воздушного судна;
2. Установка связи с экипажем;
3. Заземление воздушного судна;
4. Обеспечение электроснабжения воздушного судна от наземного источника;
5. Кондиционирование воздуха в пассажирском салоне и кабине экипажа при помощи наземного источника;
6. Подогрев авиадвигателей и систем воздушного судна аэродромными подогревателями (при холодных погодных условиях);
7. Открытие/закрытие грузовых люков;
8. Запуск авиадвигателей с использованием устройства воздушного запуска;
9. Визуальный контроль за запуском двигателей;
10. Буксировка воздушного судна;
11. Внешний осмотр воздушного судна.

б) Сервисное обслуживание воздушного судна:

1. Обслуживание системы питьевой воды;
2. Обслуживание туалетной системы (при её наличии);
3. Заправка и слив топлива. В аэропортах, обеспечивающих централизованную заправку ВС, слив отстоя топлива не производится.

в) Противо- и антиобледенительная обработка.

г) Дезинсекционная обработка.

Обслуживающая компания несет полную ответственность за выполнение этих функций в соответствии с требованиями эксплуатационной безопасности.

Договорные отношения со сторонними организациями возможны только после проведения аудита и одобрения процедур по топливному обеспечению, наземному и аэропортовому обслуживанию, их соответствия стандартам АО «Вологодское авиационное предприятие», изложенным в данном РОНО.

Соглашение или договор на наземное обслуживание ВС должны предусматривать право АО «Вологодское авиационное предприятие» в лице его полномочного представителя:

1. Производить регулярные (не реже 1 раза в 2 года) проверки качества используемых обслуживающей компанией материалов (авиатоплива, прочих горюче-смазочных материалов, противообледенительной жидкости, воды и других жидкостей).

2. Требовать проведения дополнительного лабораторного анализа образцов используемых материалов.

3. Запрашивать любую, предусмотренную для данного материала, документацию, подтверждающую прохождение контроля качества материалов со стороны обслуживающей компании.

Перед заправкой воздушного судна АО «Вологодское авиационное предприятие» обслуживающей компанией члену летного экипажа воздушного судна или представителю АО «ВАП» при необходимости должен быть предоставлен паспорт качества (или его заверенная копия) на выдаваемое горючее и смазочные материалы.

Выдача на заправку ВС горючих и смазочных материалов, не имеющих паспортов качества, КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩЕНА.

Договор или соглашение на наземное обслуживание должен содержать следующее:

- перечень услуг по наземному обслуживанию, которые будут предоставляться обслуживающей компанией.

- перечень дополнительных услуг, которые могут предоставляться обслуживающей компанией по запросу АО «Вологодское авиационное предприятие».

- срок действия договора или соглашения и условия его расторжения.

- обязательства обслуживающей компании и АО «Вологодское авиационное предприятие».

- условие о необходимости соблюдения требований Руководства по организации наземного обслуживания и других стандартов АО «Вологодское авиационное предприятие», связанных с обслуживанием ВС, пассажиров, багажа, груза и почты.

Договор или соглашение на топливное обеспечение воздушных судов должен содержать технические требования отраслевого стандарта, спецификации и тип топлива для воздушного судна в соответствии с технической документацией.

В случае привлечения обслуживающей компанией субподрядных организаций для выполнения функций по наземному обслуживанию, данные функции передаются субподрядным организациям по контракту или иным законным способом.

В таком случае, даже если функции по наземному обслуживанию выполняет третья сторона, ответственность сохраняется за обслуживающей компанией.

1.7. ПЕРЕЧЕНЬ ДЕРЖАТЕЛЕЙ РОНО

| № п/п | Экземпляр | Статус | Формат | Держатель РОНО | Ответственное лицо за ведение экземпляра РОНО |
|-------|-----------|-------------|------------------------|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | № 1 | Эталонный | Бумажный | Начальник ПКК | Начальник ПКК |
| 2. | № 2 | Контрольный | Электронный | Сайт АО «ВАП» | Инженер по АСУ |
| 3. | № 3 | Рабочий | Бумажный и электронный | ЛО | Командир ЛО |
| 4. | № 4 | Рабочий | Бумажный и электронный | Начальник ИАС | Начальник ИАС |
| 5. | № 5 | Рабочий | Бумажный и электронный | Начальник СОПиАР | Начальник СОПиАР |
| 6. | № 6 | Рабочий | Бумажный и электронный | Начальник службы авиационной безопасности | Начальник службы авиационной безопасности |
| 7. | № 7 | Рабочий | Бумажный и электронный | Начальник службы ГСМ | Начальник службы ГСМ |
| 8. | № 8 | Рабочий | Бумажный и электронный | Старший штурман АО «ВАП» | Старший штурман АО «ВАП» |

Количество копий экземпляров № 3, № 4, № 5, № 6, № 7, № 8 не ограничено.

2. ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ, ОБРАБОТКА БАГАЖА, ГРУЗОВ

2.1. Термины и определения

Аэропорт - комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников.

АО «Вологодское авиационное предприятие» (далее по тексту АО «ВАП») - акционерное общество «Вологодское авиационное предприятие».

Акт - официальный документ, составленный по определенной форме, подтверждающий какие-либо факты, события или предписывающий определенное поведение субъектов хозяйствования и имеющий юридическую силу.

Авиагрузовая накладная - документ, который представляет собой либо авиагрузовую накладную, именуемую «авиагрузовая накладная компании», с предварительно напечатанной идентификацией перевозчика, выдающего перевозочные документы, либо авиагрузовую накладную, именуемую «нейтральная авиагрузовая накладная», без предварительно напечатанной идентификации перевозчика, выдающего перевозочные документы, в любой форме, и используемую другими перевозчиками, кроме авиаперевозчика. Она подтверждает контракт между грузоотправителем и перевозчиком(ами) на перевозку груза по маршрутам перевозчика(ов).

Авиационные работы - работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Агент перевозчика - лицо (организация), уполномоченное(ая) в соответствии с агентским соглашением (договором) совершать юридические и иные действия от своего имени, но за счет перевозчика, либо от имени и за счет перевозчика.

Аэровокзал - комплекс сооружений, предназначенный для обслуживания вылетающих и прилетающих пассажиров.

Аэродром - земельный или водный участок, специально подготовленный и оборудованный для обеспечения взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов.

Аэропорт (пункт) конечный - аэропорт (пункт), в котором заканчивается выполнение рейса по расписанию (плану полета).

Аэропорт (пункт) назначения - аэропорт (пункт), в который перевозчик должен согласно договору воздушной перевозки доставить пассажиров, багаж, груз и почту.

Аэропорт (пункт) остановки - промежуточный аэропорт (пункт), в котором пассажир временно прерывает полет.

Аэропорт (пункт) промежуточный - аэропорт (пункт), расположенный по маршруту полета, в котором по расписанию (плану полета) предусмотрена посадка воздушного судна.

Аэропорт транзита - промежуточный аэропорт, не отмеченный в авиабилете и багажной квитанции по маршруту следования рейса, которым перевозится пассажир и его багаж.

Аэропорт (пункт) трансфера - аэропорт (пункт), отмеченный в билете и багажной квитанции, авиагрузовой накладной, в котором пассажир совершает пересадку, а также производится перегрузка груза из воздушного судна одного рейса на воздушное судно другого рейса для дальнейшего следования по маршруту перевозки.

Багаж - личные вещи пассажира, перевозимые на воздушном судне по соглашению с перевозчиком. Под термином «багаж» понимается как зарегистрированный, так и незарегистрированный багаж.

Багаж зарегистрированный - багаж пассажира, который принят перевозчиком к перевозке под свою ответственность за его сохранность и на который он выдал багажную квитанцию и багажную бирку.

Багаж не востребовавшийся - багаж, который прибыл в аэропорт (пункт) назначения, указанный на багажной бирке, и не был получен пассажиром.

Багаж незарегистрированный - багаж пассажира, находящийся во время перевозки в салоне воздушного судна с согласия перевозчика и удостоверяемый биркой «В кабину».

Багаж несопровождаемый - багаж, принятый к перевозке отдельно от пассажира и оформленный авиагрузовой накладной в качестве груза.

Багаж платный - часть массы багажа, которая превышает установленную перевозчиком норму бесплатного провоза багажа или требует обязательной оплаты независимо от указанной нормы.

Багаж транзитный - зарегистрированный багаж, который перевозится (должен быть перевезен) по линии одного перевозчика на двух или более участках данного рейса.

Багаж трансферный - зарегистрированный багаж, который перевозится (должен быть перевезен) по линиям одного или более перевозчиков с перегрузкой из одного самолета в другой.

Багажная бирка - документ, выдаваемый перевозчиком для идентификации сданного багажа; часть багажной бирки прикрепляется перевозчиком к каждому месту сданного багажа, другая отдается пассажиру.

Багажная бирка трансферная - багажная бирка, имеющая определенную (унифицированную) форму и содержание для межлинейной перевозки, оформленную первоначальным перевозчиком багажа с целью идентификации трансферного (межлинейного) багажа.

Багажная квитанция - часть билета, на которой обозначены число мест и вес сданного багажа и которая выдается перевозчиком как расписка за багаж, сданный пассажиром.

Безопасность полетов - комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей.

Билет - документ, удостоверяющий заключение договора воздушной перевозки пассажира и багажа и включающий в себя багажную квитанцию.

Билет багажа, перевозимого без доплаты, - расписка, выдаваемая перевозчиком пассажиру за багаж, перевозимый без доплаты и/или за оценку свыше нормы.

Билет с гарантированной датой - билет, в котором указаны аэропорт отправления, назначения, номер рейса, дата, время вылета воздушного судна, а также имеется соответствующая отметка о бронировании.

Билет с открытой датой - билет, в котором указаны аэропорт (пункт) отправления, назначения, но не обозначен номер рейса и дата вылета воздушного судна.

Боюприпасы - предметы вооружения и метаемое снаряжение, предназначенные для поражения цели и содержащие разрывной, метательный, пиротехнический или вышибной заряды либо их сочетание.

Бронирование - предварительное закрепление за пассажиром места на воздушном судне на определенный рейс и дату или предварительное закрепление объема и тоннажа для перевозки багажа, груза на воздушном судне.

Вещества - твердые или жидкие индивидуальные химические соединения или механические смеси веществ

Возврат сумм - выплата пассажиру или отправителю груза, либо уполномоченному лицу части или всей стоимости перевозки или обслуживания, которые были ими ранее оплачены, но не использованы.

Воздушная перевозка пассажиров и багажа (перевозка) - транспортировка пассажиров и багажа, выполняемая авиационными предприятиями на воздушных судах за установленную плату, а также наземными транспортными средствами перевозчика.

Воздушное судно - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Вред - категории ущерба, возникающие при воздушной перевозке багажа, по договорным линиям:

Груз - имущество (материальные средства), перевозимое или принятое к перевозке на воздушном судне согласно авиагрузовой накладной, за исключением багажа и почты. Несопровождаемый багаж, оформленный авиагрузовой накладной, также считается грузом

Груз опасный - изделия или вещества, которые при перевозке на воздушных судах способны создавать значительную угрозу жизни и здоровью пассажиров, безопасности полета и сохранности имущества

Грузовое место - конечный продукт операций по упаковыванию груза, состоящий из упаковочного комплекта и его содержимого, подготовленного к перевозке.

Грузоотправитель - лицо, которое обязано обеспечивать полное и ритмичное выполнение планов перевозок грузов, уплатить за перевозку установленную **плату**, предъявить груз к перевозке в состоянии, обеспечивающем его сохранность в пути, загрузить в установленный срок подвижной состав соответствующим грузом, правильно заполнить перевозочные документы.

Грузополучатель - лицо, которому по указанию **грузоотправителя** должен быть выдан **груз** в пункте назначения. Не являясь стороной в **договоре перевозки**, приобретает определенные права и несет обязанности, обусловленные договором, заключенным грузоотправителем с **перевозчиком**.

Договор воздушной перевозки груза - обязательство перевозчика доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза лицу.

Договор воздушной перевозки пассажира - обязательство перевозчика перевезти пассажира ВС в пункт назначения с предоставлением ему места на ВС, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или управомоченному на получение багажа лицу.

Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) - по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты.

Договор заказного рейса (договор чартера, договор фрахтования) - соглашение между перевозчиком (фрахтовщиком) и заказчиком (фрахтователем), в результате которого перевозчик обязуется предоставить заказчику за плату всю вместимость или часть вместимости одного или нескольких воздушных судов на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа, груза, почты или для иных целей.

Досмотр - проверочный осмотр, проводимый работниками гражданской авиации и сотрудниками милиции в целях обеспечения безопасности полетов, предотвращения провоза взрывчатых веществ и других опасных грузов и предметов.

Квитанция разных сборов - платежный документ, выданный перевозчиком или его агентом пассажиру, в котором содержится просьба предоставить билет, квитанцию платного багажа или оказать другие связанные с перевозкой платные услуги лицу, указанному в этом документе.

Класс - стандарт обслуживания пассажиров на борту самолета.

Коммерческий акт – документ, удостоверяющий обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, пассажира, грузоотправителя или грузополучателя.

Маршрут перевозки - указанные в билете в определенной последовательности аэропорты (пункты) отправления, трансфера, остановки и назначения.

Маркировка - текст, условные обозначения и рисунки на упаковке.

Международная воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:

соответственно на территориях двух государств;

на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

Недостача - вред, при котором вследствие пропажи некоторых предметов или вещей из багажа заинтересованное лицо терпит убытки;

Номер рейса - цифровое / цифробуквенное обозначение данного рейса, которому предшествует двухбуквенный код перевозчика.

Норма бесплатного провоза багажа - багаж, который можно перевозить без доплаты к стоимости билета.

Оружие - устройства и предметы, конструктивно предназначенные для поражения живой или иной цели, подачи сигналов.

Пассажир - лицо, за исключением членов экипажа, которое перевозится или должно перевозиться на воздушном судне в соответствии с договором воздушной перевозки.

Перевозка - деятельность, направленная на осуществление транспортировки пассажиров, багажа, груза и почты.

Перевозчик - эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации.

Перевозочные документы - билет, багажная квитанция, грузовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, груза и предусмотренные нормативными правовыми актами федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта.

Перрон - часть летного поля гражданского аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа, груза и почты, а также для других видов обслуживания.

Потеря - неприбытие багажа или его части в аэропорт и признание перевозчиком факта потери.

Провозная плата – плата, полученная от грузоотправителя и указанная в авиагрузовой накладной.

Полетный купон - часть билета, дающая пассажиру право на перевозку между указанными в нем пунктами.

Претензия - заявленное авиационному предприятию требование клиентуры гражданской авиации о возмещении вреда, возникшего вследствие воздушной перевозки.

Рейс - полет воздушного судна (по расписанию или вне расписания), выполняемый в одном направлении от начального до конечного пункта маршрута.

Рейс регулярный - рейс, выполняемый по маршруту в соответствии с установленным расписанием.

Рейс дополнительный - рейс, выполняемый дополнительно к расписанию по тому же маршруту, по которому осуществляются регулярные рейсы.

Рейс по договору фрахтования ВС (чартерный рейс) - рейс, выполняемый на условиях

договора заказного рейса (договора чартера), заключенного заказчиком по доставке пассажиров, груза и почты в пункт назначения.

Ручная кладь - вещи, которые можно проносить в салон самолета и которые не подлежат оплате за провоз багажа свыше нормы.

Салон - помещение в самолете, оборудованное пассажирскими креслами.

Сбор - утвержденная в установленном порядке сумма, взимаемая перевозчиком или его агентом при перевозке пассажиров и багажа.

Сбор за услуги - плата, устанавливаемая перевозчиком или другими компетентными органами за специальное или дополнительное обслуживание, связанное с воздушной перевозкой.

Тариф - сумма, утвержденная в установленном порядке и взимаемая перевозчиком за перевозку пассажира, либо перевозку единицы массы или объема багажа, груза, почты.

Требование - потребность или ожидание, которое установлено, обычно предполагается или является обязательным.

Уничтожение - вред, при котором вследствие физических или химических изменений багаж полностью обесценивается и не может быть использован заинтересованным лицом;

Эксплуатант – физическое или юридическое лицо, имеющее воздушное судно (суда) на правах собственности, условиях аренды или другом законном основании, использующее указанное воздушное судно (суда) для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта, выданное уполномоченным органом авиационных властей РФ.

2.2. Требования и процедуры обслуживания убывающих пассажиров

Для перевозки пассажира, багажа АО "ВАП" обеспечивает проведение регистрации пассажиров и оформления багажа.

Обслуживание пассажиров, багажа, груза в базирующем аэропорту "Вологда" производится службой организации перевозок АО "ВАП", обслуживание пассажиров и багажа в других аэропортах, в которые осуществляет полеты АО "Вологодское авиационное предприятие", производится согласно заключенным договорам с Обслуживающими компаниями.

Оказание дополнительных услуг по организации и обеспечению обслуживания пассажиров, багажа и груза АО "Вологодское авиационное предприятие" в других аэропортах производится согласно заключенным договорам с организациями, оказывающими представительские услуги.

Оформление авиабилетов.

Пассажир для оформления авиабилета может обратиться к перевозчику или уполномоченному агенту непосредственно в пункты продажи перевозок либо по телефону, электронной почте и т.п., либо оформить самостоятельно через информационные системы.

Пассажир при оформлении авиабилета сообщает необходимую информацию о своих персональных данных и при наличии - об особых условиях перевозки пассажира, багажа. В случае отказа пассажира от предоставления информации, необходимой для оформления авиабилета, оформление не производится.

Пассажир при оформлении авиабилета может сообщить номер телефона или иной способ контакта для его информирования.

При бронировании пассажирского места и провозной ёмкости для пассажира АО «Вологодское авиационное предприятие» или уполномоченный агент предоставляет пассажиру достоверную и полную информацию:

- о расписании движения воздушных судов,

- о наличии свободных пассажирских мест и провозных ёмкостей,
- о тарифах и условиях применения тарифов, правилах АО «ВАП»,
- об условиях договора воздушной перевозки пассажира,
- об условиях обслуживания на борту воздушного судна,
- о типе воздушного судна, перевозчике, который будет фактически осуществлять перевозку, другую сопутствующую информацию;
- производит подбор оптимального маршрута и провозной платы за перевозку с учётом тарифов и условий их применения.

При бронировании пассажирского места и провозной ёмкости для пассажира АО «Вологодское авиационное предприятие» или уполномоченный агент не закрепляет за пассажиром конкретное пассажирское место в салоне воздушного судна, номер пассажирского места, выделяемого пассажиру, указывается при регистрации пассажира.

Регистрация пассажиров и оформление багажа.

Пассажир допускается к перевозке при наличии билета, оформленного должным образом.

Пассажир должен заблаговременно, не позднее установленного АО «Вологодское авиационное предприятие» времени прибыть к месту регистрации пассажиров и оформления багажа для прохождения установленных процедур регистрации и оформления багажа, оплаты сверхнормативного и (или) другого подлежащего оплате багажа, прохождения досмотра и т.п. (далее - предполетные формальности) и выполнения требований, связанных видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации, а также к месту посадки на борт воздушного судна.

Регистрация пассажиров и оформление багажа на рейсы в аэропорту заканчиваются за 40 минут до времени отправления воздушного судна по расписанию.

Время окончания регистрации в пунктах регистрации, расположенных за пределами аэропорта устанавливается с учетом времени, необходимого для доставки (прибытия) пассажиров и багажа в аэропорт отправления для посадки (погрузки) в воздушное судно и прохождения предполетных формальностей и требований, связанных с санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации.

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

При регистрации пассажиру выдается посадочный талон, в котором указываются инициалы и фамилия пассажира, номер рейса, дата отправления, время окончания посадки на рейс, номер выхода на посадку и номер посадочного места на борту воздушного судна. При необходимости в посадочном талоне дополнительно может указываться другая информация.

При регистрации пассажиров и оформлении багажа, пассажир обязан предъявить для взвешивания весь багаж, предназначенный для перевозки, кроме вещей, находящихся при пассажире и неподлежащих взвешиванию в соответствии с разделом «Порядок обработки ручной клади» настоящего РОНО.

АО «ВАП» или обслуживающая организация обязано указать в багажной квитанции, являющейся частью билета, удостоверяющей прием к перевозке багажа, количество мест и/или вес - брутто (далее - вес) багажа, кроме вещей, находящихся при пассажире и неподлежащих взвешиванию в соответствии с разделом «Порядок обработки ручной клади» настоящего РОНО.

При наличии у пассажира билета в электронной форме сведения о количестве мест и/или весе багажа, кроме вещей, находящихся при пассажире и неподлежащих взвешиванию в соответствии с разделом «Порядок обработки ручной клади» настоящего РОНО, вносятся в электронном виде.

При оформлении багажа пассажиру 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 пассажиром до момента выдачи пассажиру (далее - зарегистрированный багаж).

Номерная багажная бирка служит для опознавания каждого места зарегистрированного багажа.

Для обозначения особых условий перевозки к зарегистрированному багажу дополнительно прикрепляется специальная безномерная багажная бирка.

На вещи, находящиеся при пассажире, перевозимые в салоне воздушного судна (далее - ручная кладь), прикрепляется безномерная бирка "ручная кладь", кроме вещей, находящихся при пассажире и неподлежащих взвешиванию в соответствии с разделом «Порядок обработки ручной клади» настоящего РОНО.

После регистрации пассажира и оформления багажа обязанности по сохранности зарегистрированного багажа возлагаются на АО «ВАП».

За провоз багажа сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа, иного багажа, подлежащего оплате, взимается плата по тарифу, установленному АО «ВАП».

Оплата перевозки такого багажа оформляется квитанцией для оплаты сверхнормативного багажа или квитанцией разных сборов.

Пассажир должен прибыть к выходу на посадку на борт воздушного судна не позднее времени окончания посадки на рейс, указанного в посадочном талоне.

Посадка пассажира на борт воздушного судна производится при предъявлении пассажиром посадочного талона на соответствующий рейс.

Пассажир, опоздавшему ко времени окончания регистрации пассажиров и оформления багажа или посадки в воздушное судно, может быть отказано в перевозке данным рейсом.

Багаж зарегистрированного пассажира, не явившегося на посадку в воздушное судно, подлежит снятию с воздушного судна и обязательному досмотру.

Обслуживание пассажиров.

АО «ВАП» или обслуживающая организация обеспечивает пассажиров в аэропорту визуальной и/или акустической информацией:

- о времени отправления и прибытия воздушных судов (визуальная - на стенде, акустическая - объявление об отправлении и прибытии воздушного судна);
- о месте, времени начала и окончания регистрации на рейс, указанный в билете (акустическая информация);
- о месте, времени начала и окончания посадки пассажиров в воздушное судно (акустическая информация);
- о задержке или отмене рейса и о причинах задержки или отмены рейса (акустическая информация);
- о способе проезда до ближайшего населенного пункта между аэропортом и между аэропортами (визуальная - номера такси и расписание движения городского транспорта);
- о правилах и порядке проведения предполетного и послеполетного досмотров пассажиров и багажа (визуальная информация в аэровокзале);
- об общих правилах выполнения пассажирами требований, связанных с санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- о месте нахождения комнат матери и ребенка (визуальная).

В аэропорту АО «ВАП» обеспечивает:

- регистрацию пассажиров и оформление багажа к перевозке в автоматизированных системах бронирования или в ручную при отсутствии АСБ в аэропорту вылета;

- доставку пассажиров к месту стоянки воздушного судна и организацию их посадки в воздушное судно;
- доставку багажа к месту стоянки воздушного судна, погрузку, размещение и крепление багажа на борту воздушного судна;
- обеспечение выхода пассажиров из воздушного судна, доставку пассажиров в здание аэровокзала;
- выгрузку багажа из воздушного судна, транспортировку и выдачу багажа пассажирам. АО «ВАП» предоставляет пассажиру на борту воздушного судна комплекс услуг (чай, кофе, прохладительные напитки, печенье).

Объем услуг и порядок их предоставления определяется руководством АО «ВАП».

АО «ВАП» обеспечивает на борту воздушного судна информирование пассажиров:

- о правилах размещения пассажиров и ручной клади на борту воздушного судна;
- об условиях полета;
- об общих правилах поведения пассажиров на борту воздушного судна;
- о местах нахождения основных и запасных выходов;
- о путях и средствах покидания воздушного судна в аварийной ситуации;
- о местах расположения в салоне воздушного судна аварийно-спасательных средств, а также о порядке их использования;
- о предоставляемых на борту ВС услугах;
- о порядке предоставления первой медицинской помощи.

АО «ВАП» на борту воздушного судна имеет подготовленный персонал в количестве, достаточном для обслуживания пассажиров.

За вышеуказанные услуги дополнительная плата не взимается.

При перерыве в перевозке по вине АО «ВАП», а также в случае задержки рейса, отмены рейса вследствие неблагоприятных метеорологических условий, по техническим и другим причинам, изменения маршрута перевозки АО «ВАП» организует собственными силами или по заключенным договорам с обслуживающими организациями или с организациями, оказывающими представительские услуги, для пассажиров в пунктах отправления и в промежуточных пунктах следующие услуги:

- предоставление комнат матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до семи лет;
- два телефонных звонка или два сообщения по электронной почте при ожидании отправления рейса более двух часов;
- обеспечение прохладительными напитками при ожидании отправления рейса более двух часов;
- обеспечение горячим питанием при ожидании отправления рейса более четырех часов и далее каждые шесть часов - в дневное время и каждые восемь часов - в ночное время;
- размещение в гостинице при ожидании вылета рейса более восьми часов - в дневное время и более шести часов - в ночное время;
- доставка транспортом от аэропорта до гостиницы и обратно в тех случаях, когда гостиница предоставляется без взимания дополнительной платы;
- организация хранения багажа.

Услуги, указанные в настоящем пункте, предоставляются пассажирам без взимания дополнительной платы.

Отказ пассажира от воздушной перевозки.

1. В случае отказа пассажира от воздушной перевозки по причинам, не предусмотренным пунктом 2 настоящей статьи, возврат пассажиру провозной платы осуществляется в следующем порядке:

- 1) если пассажиром заключен договор воздушной перевозки пассажира,

предусматривающий условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата (за исключением суммы расходов перевозчика, фактически понесенных им и связанных с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки пассажира) при условии, что пассажир уведомил перевозчика об отказе от воздушной перевозки не позднее чем за двадцать четыре часа до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс;

2) если пассажир уведомил перевозчика об отказе от воздушной перевозки с нарушением сроков, установленных в соответствии с подпунктом 1 настоящего пункта, до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата с взысканием неустойки в размере двадцати пяти процентов уплаченной за воздушную перевозку пассажира провозной платы и суммы расходов перевозчика, фактически понесенных им и связанных с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки пассажира. Перевозчик вправе уменьшить размер указанной неустойки;

3) если пассажир уведомил перевозчика об отказе от воздушной перевозки после окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, пассажиру не возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата;

4) если пассажиром заключен договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, уплаченная за воздушную перевозку пассажира провозная плата не возвращается, за исключением неиспользованных сумм, взимаемых перевозчиком в пользу иных организаций в соответствии с законодательством иностранных государств, с территорий, на территории или через территории которых осуществляется воздушная перевозка пассажира.

2. В случае вынужденного отказа пассажира от воздушной перевозки в связи с болезнью пассажира или члена его семьи либо близкого родственника, совместно следующих с ним на воздушном судне, что подтверждается медицинскими документами, либо в связи со смертью члена его семьи или близкого родственника, что подтверждается документально, и уведомления об этом перевозчика до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, либо в связи с задержкой отправления воздушного судна, иными предусмотренными федеральными авиационными правилами действиями (бездействием) перевозчика, влекущими за собой неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору воздушной перевозки пассажира, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата.

3. В целях пункта 2 настоящей статьи под членами семьи понимаются супруги, родители и дети (усыновители и усыновленные), под близкими родственниками - дедушки, бабушки и внуки, полнородные и неполнородные братья и сестры.

Отказ перевозчика от воздушной перевозки.

1. Перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза в следующих случаях:

1) нарушение пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки;

- 2) отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;
- 3) если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц.
- 4) отказ пассажира воздушного судна оплатить провоз своего багажа в размере и на условиях, которые предусмотрены договором воздушной перевозки пассажира;
- 5) отказ пассажира воздушного судна оплатить перевоз следующего с ним ребенка;
- 6) нарушение пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающее угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна;
- 7) наличие в ручной клади, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

2.3. Требования и процедуры обслуживания специализированных категорий пассажиров

2.3.1. Перевозка детей

Возраст ребенка определяется на дату начала перевозки от аэропорта (пункта) отправления, указанного в перевозочном документе.

Ребенок в возрасте до двух лет, а также ребенок-инвалид в возрасте до двенадцати лет перевозятся только в сопровождении совершеннолетнего пассажира или пассажира, который в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до достижения им восемнадцатилетнего возраста.

Дети в возрасте от двух до двенадцати лет могут перевозиться в сопровождении совершеннолетнего пассажира или пассажира, который в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до достижения им восемнадцатилетнего возраста, либо без сопровождения указанного пассажира под наблюдением перевозчика.

Дети в возрасте старше двенадцати лет могут перевозиться без сопровождения совершеннолетнего пассажира или пассажира, который в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до достижения им восемнадцатилетнего возраста.

Один взрослый пассажир не может перевозить на рейсах АО «ВАП» более двух младенцев.

Несопровождаемые дети в возрасте от двух до двенадцати лет могут перевозиться под наблюдением АО «ВАП» только после оформления родителями, усыновителями, опекунами или попечителями письменного заявления на перевозку несопровождаемого ребенка.

По просьбе родителей, усыновителей, опекунов или попечителей перевозка под наблюдением АО «ВАП» может распространяться на детей в возрасте до шестнадцати лет.

Один ребенок в возрасте до двух лет перевозится в сопровождении совершеннолетнего пассажира бесплатно (со скидкой 100%). Ребенок в возрасте от двух до двенадцати лет перевозится в сопровождении совершеннолетнего пассажира со скидкой 50% от тарифа.

Если ребенку в возрасте до двух лет по просьбе сопровождающего пассажира предоставляется отдельное место, то такой ребенок перевозится со скидкой в размере пятидесяти процентов от тарифа, если отсутствуют особые условия применения специального тарифа.

Другие следующие с пассажиром дети в возрасте до двух лет, а также дети в возрасте от

двух до двенадцати лет перевозятся со скидкой в размере пятидесяти процентов от нормального или специального тарифа, если отсутствуют особые условия применения специального тарифа, с предоставлением им отдельных мест.

В случае добровольного или вынужденного изменения пассажиром, сопровождающим ребенка, условий договора воздушной перевозки пассажира после начала перевозки билет ребенка переоформляется (обменивается) по тарифу, соответствующему возрасту ребенка на дату начала перевозки от аэропорта (пункта) отправления.

Обязательство на перевозку несопровождаемого ребенка и Обязательства об ответственности родителей.

- В Обязательстве на перевозку несопровождаемого ребенка указывается:
 - Ф.И.О. и возраст ребенка;
 - Детали полета (дата вылета, номер рейса и маршрут);
 - Фамилии, паспортные данные, адреса, телефоны лиц, провожающих ребенка в аэропорту отправления и встречающих в аэропорту назначения.
- В Обязательстве родителей указывается:
 - Гарантии сопровождения ребенка в аэропорт отправления и гарантии встречи ребенка в аэропорту назначения;
 - Компенсация расходов, связанных с содержанием ребенка, включая возврат в аэропорт отправления;
 - Подтверждение наличия у ребенка всех необходимых документов;
 - Согласие родителей (опекунов) с условиями договора воздушной перевозки.
- Обязательство на перевозку несопровождаемого ребенка и Обязательства об ответственности оформляется при покупке авиабилета и заполняется в 3-х экземплярах:
 - 1-ый экземпляр изымается на регистрации и остается в аэропорту;
 - 2-ой экземпляр передается бортпроводнику, ответственному за обслуживание ребенка на борту ВС;
 - 3-ий экземпляр остается на протяжении всего полета у ребенка.
- Рекомендуется давать ребенку сумочку, которую можно повесить на плечо. В эту сумочку вложить все документы, необходимые для перевозки ребенка: билет, паспорт (свидетельство о рождении), свидетельство о прививках, заявление родителей и т.д..
- Аэропорт отправления в вылетной указывает информацию о нахождении на борту самолета несопровождаемого ребенка.

Посадка в самолет.

- Посадка несопровождаемого ребенка производится до начала или после посадки пассажиров. При посадке в самолет ребенок передается под непосредственное наблюдение одному из бортпроводников, под роспись на обратной стороне Обязательства.
- В самолете ребенку предоставляется, по мере возможности, самое лучшее место, которое обеспечит возможность наблюдения и При передаче ребенка этому лицу от него требуется предъявление документов, удостоверяющих личность. В Обязательстве делается отметка о приеме ребенка с указанием фамилии и адреса принявшего ребенка лица.

2.3.2. Перевозка пассажиров по состоянию здоровья

Пассажир обязан самостоятельно определить возможность пользования воздушным транспортом, исходя из состояния своего здоровья.

При перевозке пассажиров существуют противопоказания к транспортировке больных на пассажирских ВС:

- 1) лихорадочные и острозаразные заболевания,
- 2) столбняк,
- 3) полиомиелит (бульбарная форма с нарушением дыхания),

- 4) стеноз гортани с нарушением дыхания,
- 5) перитонит острый,
- 6) газовая гангрена,
- 7) шоковые состояния,
- 8) острые черепно-мозговые и спинальные травмы в течение всего периода клинической симптоматики,
- 9) предкомаозное, комаозное состояние на фоне сахарного диабета,
- 10) острый сепсис,
- 11) уремия,
- 12) приступы стенокардии признаками прединфарктного состояния,
- 13) гипертонический криз,
- 14) острое нарушение сердечного ритма,
- 15) сердечно-сосудистые заболевания в стадии декомпенсации (III стадия),
- 16) состояние после инфаркта и инсульта в течение 5-6 месяцев,
- 17) острый лейкоз и болезнь Вельгофа,
- 18) гнойный менингит,
- 19) лабиринтит и симптокомплекс Меньера в стадии обострения,
- 20) опухоли задней черепной ямки (поражение четвертого желудка),
- 21) активный туберкулез легких с резко выраженными явлениями сердечно-сосудистой недостаточности (III стадия),
- 22) первичный искусственный и спонтанный пневмоторакс,
- 23) глаукома в стадии субкомпенсации и декомпенсации, отслойки сетчатки,
- 24) эклампсия,
- 25) психические больные, опасные для себя и окружающих (состояние психомоторного возбуждения, напряженные и бредовые состояния с суицидальными тенденциями),
- 26) онкологические больные в далеко зашедших стадиях с явлениями нарушения (глубокого) кровообращения и дыхания (выпотные плевриты со смещением органов средостения),
- 27) вторая половина беременности.

Перевозка больных с указанием заболеваниями допускается на рейсовых пассажирских ВС в порядке исключения по жизненным показаниям, кроме п.1), 21), 25).

Организации и лица, подготавливающие больного к транспортировке на ВС, должны обеспечить его сопровождающим медицинским персоналом и медикаментами.

Лицо, которое рассматривается в качестве источника угрозы для безопасности полета, принимается для перевозки при наличии сопровождающего, обладающего достаточной физической силой для пресечения нежелательных действий со стороны указанного лица в полете и имеющего навыки использования успокоительных средств.

Если лицу с психическими отклонениями требуется принятие успокоительных средств до отправления, каждый этап полета не должен длиться дольше, чем время эффективного действия соответствующего успокоительного средства.

Авиапредприятие имеет право отказать в перевозке лица с психическими отклонениями, если такая перевозка представляет угрозу безопасности.

Гражданин Российской Федерации, признанный судом недееспособным, по ходатайству родителей, усыновителей или опекунов может выехать из Российской Федерации в сопровождении совершеннолетнего лица, способного обеспечить безопасность недееспособного гражданина Российской Федерации и безопасность окружающих людей.

2.3.3. Обслуживание пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности

При заключении договора воздушной перевозки пассажира, пассажир из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности обязан сообщить перевозчику

или агенту перевозчика, осуществляющему бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, об имеющихся у такого пассажира ограничениях жизнедеятельности в целях обеспечения ему соответствующих условий воздушной перевозки.

Пассажир, лишенный зрения и/или слуха, перевозится с сопровождающим лицом.

Пассажир, лишенный слуха, по согласованию с АО «ВАП» может перевозиться без сопровождающего.

Пассажир, лишенный зрения, по согласованию с АО «ВАП» может перевозиться в сопровождении собаки-поводыря.

Перевозка пассажира, лишенного зрения, в сопровождении собаки-поводыря может быть произведена при предъявлении АО «ВАП» документа, подтверждающего инвалидность этого пассажира, и документа, подтверждающего специальное обучение собаки-поводыря.

Собака-поводырь, сопровождающая пассажира, лишенного зрения, перевозится бесплатно сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа.

Собака-поводырь должна иметь ошейник и намордник и быть привязана к креслу у ног пассажира, которого она сопровождает.

Несопровождаемый пассажир, лишенный зрения и/или слуха, пассажир в кресле-коляске, неспособный передвигаться самостоятельно, принимается к перевозке под наблюдением АО «ВАП» по согласованию с АО «ВАП».

При поступлении информации о перевозке пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности служба организации перевозок осуществляет информирование всех заинтересованных служб АО «ВАП» в аэропорту «Вологда» о полете пассажиров такой категории.

Кроме того, информация о перевозке пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности направляется в следующие адреса:

- в службу обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности в аэропорт пункта назначения;
- в представительство перевозчика, рейсом которого намерен лететь пассажир данной категории.

В случае отказа от полета или изменения маршрута полета пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности необходимо информировать все службы, в адрес которых ранее была направлена предварительная информация.

В аэропорту пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, предоставляются без взимания дополнительной платы следующие услуги:

1) сопровождение и помощь при перемещении по территории аэропорта (в том числе в местах посадки в транспортное средство и высадки из него), регистрации на рейс и оформлении багажа для воздушной перевозки, прохождении предполетного и послеполетного досмотров, пограничного и таможенного контроля в аэропорту, посадке на воздушное судно и высадке из него, получении багажа по прибытии воздушного судна;

2) предоставление специальных средств для передвижения (в том числе кресла-коляски), позволяющих осуществлять перемещение пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по территории аэропорта;

3) дублирование предоставляемой в аэропорту и необходимой для ознакомления пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности звуковой и зрительной информации;

4) обеспечение посадки на воздушное судно и высадки из него, не способного передвигаться самостоятельно пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности;

5) предоставление во временное пользование кресла-коляски не способному передвигаться самостоятельно пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности в случае задержки доставки в аэропорт назначения или аэропорт

промежуточной посадки специального средства для передвижения, принадлежащего пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, либо утраты или повреждения (порчи) этого средства при воздушной перевозке;

б) иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

Обслуживание пассажиров с ограниченными физическими возможностями:

Условия перевозки.

В соответствии с п. 110-114 ФАП «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» перевозка пассажиров с ограниченными физическими возможностями осуществляется на следующих условиях:

- перевозка пассажира в кресле-коляске, неспособного передвигаться самостоятельно производится в сопровождении лица, обеспечивающего уход за ним в полете;

- пассажир, лишенный зрения, перевозится с сопровождающим лицом, либо в сопровождении собаки-поводыря при предъявлении документа, подтверждающего инвалидность этого пассажира, и документа, подтверждающего специальное обучение собаки-поводыря.

Собака-поводырь, сопровождающая пассажира, лишенного зрения, перевозится бесплатно сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа. Собака-поводырь должна иметь ошейник с поводком, намордник и быть привязана к креслу у ног пассажира, которого она сопровождает.

- пассажир, лишенный слуха, по согласованию с перевозчиком может перевозиться без сопровождающего.

При прохождении регистрации, досмотра пассажирам с ограниченными физическими возможностями уделяется особое внимание, при необходимости оказывается помощь работников САБ, СОПиАР и медсанчасти.

Кресло-коляска при встрече и посадке пассажира с ограниченными физическими возможностями на рейс должна находиться у борта ВС.

Посадка в самолет.

Посадка пассажиров с ограниченными физическими возможностями производится до начала посадки в самолет остальных пассажиров. Пассажиру в кресле-коляске оказывается помощь в загрузке в ВС грузчиками СОПиАР. Агент по обслуживанию пассажиров обязан проинформировать бортпроводника и агентов по обслуживанию пассажиров аэропорта назначения о наличии на борту вышеперечисленных категорий пассажиров.

Обслуживание прилетающих пассажиров.

При нахождении на борту пассажиров с ограниченными физическими возможностями, а именно пассажиров в кресле-коляске, экипаж заранее информирует диспетчера ПДСП о наличии таких пассажиров на борту ВС.

После посадки самолета и выхода пассажиров грузчики СОПиАР оказывают помощь в выгрузке пассажира и кресла-коляски. От самолета до выхода с перрона пассажир в кресле-коляске передвигается самостоятельно.

➤ Для удобства пассажиров в аэропорту располагаются:

стенд с расписанием воздушных судов, расположенный напротив кассы по продаже билетов; зал ожидания вылета, оборудованный необходимым количеством мебели, туалетами;

➤ В здании аэровокзала имеются:

-комната матери и ребенка;

-справочное бюро;

-здравпункт;

-отделение внутренних дел;

-камера хранения багажа;
-почтовое отделение связи;

➤ Также для пассажиров предоставляется звуковая и визуальная информация о выполнении рейсов, о проведении технологических процедур по обслуживанию пассажиров: о начале, продолжении, окончании регистрации билетов и посадки в самолет, о прибытии самолетов выполнивших рейс, информация передается по внутренней радиотрансляционной сети на русском языке.

2.3.4. Перевозка беременных женщин

Беременные женщины могут быть приняты к перевозке со сроком беременности не более 35-ти недель (двойня – 32 недели) на день авиаперевозки при предоставлении медицинского заключения от лечебного учреждения об отсутствии противопоказаний к воздушной перевозке на дату выполнения рейса, указанного в авиабилете не ранее, чем за 7 дней до начала путешествия.

Перевозка беременных женщин осуществляется при условии, что АО «ВАП» не несет никакой ответственности перед Пассажиром за неблагоприятные последствия, которые могут возникнуть для Пассажира и плода во время перевозки и вследствие перевозки, что удостоверяется гарантийным обязательством Пассажира.

Перевозка на воздушном транспорте не рекомендуется:

- женщинам в течение 7 последних дней перед родами и в течение первых 7 дней после родов;
- новорожденным детям в течении первых 7 дней после рождения.

Запрещается перевозка беременных женщин, чье физическое или психическое состояние не позволяет им быстро передвигаться (в случае возникновения такой необходимости) в ряду у аварийного выхода и местах размещения аварийно-спасательного оборудования ВС.

2.4. Обслуживание пассажиров при задержке и отмене рейсов

Регулярные рейсы выполняются в соответствии с расписанием движения воздушных судов, сформированным АО «ВАП» и опубликованным в компьютерном банке данных расписания движения воздушных судов.

Чартерные рейсы выполняются в соответствии с заявками на чартерные перевозки.

Опубликованное расписание движения воздушных судов должно отражать следующую информацию по каждому регулярному рейсу:

- аэропорт отправления;
- аэропорт назначения;
- аэропорт (ы), расположенный по маршруту перевозки, в котором по расписанию движения воздушных судов предусмотрена посадка воздушного судна;
- код перевозчика;
- номер рейса;
- дни недели выполнения рейса;
- время отправления (местное);
- время прибытия (местное);
- период выполнения рейса;
- тип (ы) воздушного судна.

Расписание движения воздушных судов может содержать другую информацию.

В случае изменения расписания движения воздушных судов, АО «ВАП» принимает меры по информированию пассажиров, грузоотправителей, с которыми заключен договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза, об изменении

расписания движения воздушных судов любым доступным способом.

Перевозка пассажиров, багажа и груза выполняется между указанными в перевозочном документе в установленной последовательности аэропортами (пунктами) отправления, трансфера (остановки) и назначения (далее - маршрут перевозки).

Изменение маршрута перевозки, указанного в перевозочных документах, может быть произведено по согласованию между перевозчиком и пассажиром, грузоотправителем.

В случае изменения пассажиром маршрута перевозки перевозчиком может производиться перерасчет стоимости перевозки.

АО «ВАП» вправе отменить, задержать рейс, указанный в билете, грузовой накладной, произвести замену типа воздушного судна, изменить маршрут перевозки, если этого требуют условия безопасности полетов и/или авиационной безопасности, а также по требованию государственных органов в соответствии с их компетенцией.

При перерыве в перевозке по вине АО «ВАП», а также в случае задержки рейса, отмены рейса вследствие неблагоприятных метеорологических условий, по техническим и другим причинам, изменения маршрута перевозки АО «ВАП» организует собственными силами или по заключенным договорам с обслуживающими организациями или с организациями, оказывающими представительские услуги, для пассажиров в пунктах отправления и в промежуточных пунктах следующие услуги:

- предоставление комнат матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до семи лет;
- два телефонных звонка или два сообщения по электронной почте при ожидании отправления рейса более двух часов;
- обеспечение прохладительными напитками при ожидании отправления рейса более двух часов;
- обеспечение горячим питанием при ожидании отправления рейса более четырех часов и далее каждые шесть часов - в дневное время и каждые восемь часов - в ночное время;
- размещение в гостинице при ожидании вылета рейса более восьми часов - в дневное время и более шести часов - в ночное время;
- доставка транспортом от аэропорта до гостиницы и обратно в тех случаях, когда гостиница предоставляется без взимания дополнительной платы;
- организация хранения багажа.

Услуги, указанные в настоящем пункте, предоставляются пассажирам без взимания дополнительной платы.

АО «ВАП» или обслуживающая организация могут предоставлять пассажиру дополнительные услуги повышенной комфортности в полете и на земле.

Дополнительные услуги повышенной комфортности, порядок их предоставления и оплаты устанавливаются АО «ВАП», если они оказываются АО «ВАП», обслуживающей организацией, или по соглашению между сторонами, совместно оказывающими услуги.

2.5. Порядок обработки багажа

Багаж пассажира принимается к перевозке при его регистрации в аэропорту отправления, аэропорту трансфера, аэропорту остановки или другом пункте регистрации.

Пассажир воздушного судна имеет право провоза своего багажа в пределах установленной нормы без дополнительной платы (далее - норма бесплатного провоза багажа).

Величина нормы бесплатного провоза багажа на рейсах АО «ВАП» 20 кг. на 1 пассажира.

АО «ВАП» обязано принять к перевозке багаж в пределах установленной нормы бесплатного провоза багажа на рейсе.

Сверхнормативный багаж, негабаритный багаж и тяжеловесный багаж принимается к

перевозке только при наличии на воздушном судне свободной провозной емкости и при условии оплаты пассажиром провоза такого багажа, за исключением случаев, когда провоз такого багажа был согласован с АО «ВАП» и оплачен при бронировании.

Если пассажир предъявил к перевозке багаж весом и/или размером меньшим, чем им было забронировано и предварительно оплачено, разница в оплате перевозки между забронированным и фактическим весом и/или размером багажа подлежит возврату пассажиру.

Пассажир имеет право объявить ценность своего зарегистрированного багажа.

Размер объявленной ценности не должен превышать 20 000 (двадцать тысяч) рублей.

Ценность зарегистрированного багажа объявляется для каждого места в отдельности. Объявленная ценность багажа не должна превышать действительной стоимости багажа.

При объявлении пассажиром ценности сдаваемого к перевозке багажа, Перевозчик имеет право потребовать от пассажира предъявления к осмотру содержимого багажа.

Пассажир обязан представить доказательства стоимости зарегистрированного багажа (счет, кассовый чек, товарный чек или другой документ, удостоверяющий стоимость), на который объявлена ценность.

При отсутствии необходимых доказательств размера объявленной ценности Перевозчик имеет право отказать пассажиру в перевозке багажа с объявленной ценностью.

Все вещи, принимаемые к перевозке в качестве багажа с объявленной ценностью, должны быть в исправной упаковке.

За перевозку багажа с объявленной ценностью взимается плата, согласно зарегистрированному АО «ВАП» тарифу (либо сбору) в ЦРТ.

Оплата перевозки багажа с объявленной ценностью удостоверяется квитанцией разных сборов, в которой указываются пункты, между которыми пассажиром заявлена перевозка багажа с объявленной ценностью.

Если пассажиры следуют группой, то по желанию пассажиров АО «ВАП» обязано применить к этим пассажирам сумму норм бесплатного провоза багажа каждого из пассажиров.

Объединение касается только норм бесплатного провоза багажа. Багаж оформляется на каждого пассажира индивидуально.

Каждое место зарегистрированного багажа должно иметь исправную упаковку, обеспечивающую его сохранность при перевозке и обработке и исключающую возможность причинения вреда пассажирам, членам экипажа, третьим лицам, повреждения воздушного судна, багажа других пассажиров или иного имущества.

Багаж, не соответствующий требованиям настоящего пункта, к перевозке не допускается.

Соединение в одно место двух и более вещей, имеющих отдельные упаковки, не допускается.

Багаж, в упаковке которого имеются острые, торчащие предметы, а также багаж в неисправной упаковке к перевозке не допускается.

Багаж, имеющий внешние повреждения, которые не влияют на его сохранность при перевозке и обработке и не могут причинить вред пассажирам, членам экипажа, третьим лицам, повредить воздушное судно, багаж других пассажиров или иное имущество, может быть принят к перевозке в качестве зарегистрированного багажа с согласия АО «ВАП».

При этом агентом на регистрации в аэропорту вылета делается отметка о наличии и виде повреждения на багажной бирке и подтверждаются подписью пассажира.

Перевозчик имеет право отказать пассажиру в приеме багажа в качестве зарегистрированного, если багаж не помещен в упаковку, обеспечивающую его сохранность при обычных условиях обращения.

Пассажиру не рекомендуется вкладывать в свой зарегистрированный багаж хрупкие и скоропортящиеся предметы, денежные знаки, ювелирные изделия, драгоценные металлы, ценные бумаги и другие ценности, деловые документы, ключи и иные подобные предметы.

Вес одного места зарегистрированного багажа не должен превышать пятьдесят килограммов.

Зарегистрированный багаж пассажира должен перевозиться на том же воздушном судне, на котором следует пассажир.

Рекомендуется, чтобы каждое место багажа имело идентифицируемую маркировку с именем и адресом пассажира.

При вынужденном понижении класса обслуживания пассажир имеет право перевозки багажа по норме бесплатного провоза багажа, установленного для оплаченного класса обслуживания.

Не допускается к перевозке багаж, вес, количество мест, размер, упаковка или содержимое которого не соответствуют требованиям настоящего Руководства, иных нормативных правовых актов Российской Федерации, или правил перевозчика.

С момента сдачи зарегистрированного багажа к перевозке и до момента его выдачи доступ пассажира к зарегистрированному багажу запрещается, кроме случаев проведения его идентификации или дополнительного досмотра соответствующими уполномоченными службами.

Не допускаются к перевозке воздушным транспортом в качестве багажа предметы, которые могут причинить вред воздушному судну, лицам или имуществу, находящимся на борту воздушного судна; комнатные животные (птицы), насекомые, рыбопосадочный материал, пресмыкающиеся, грызуны, подопытные и больные животные, а также предметы и вещества, воздушная перевозка которых в качестве багажа запрещена законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, а также законодательством страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка.

2.6. Порядок обработки ручной клади

В качестве ручной клади принимаются вещи, вес и габариты которых установлены Авиапредприятием и позволяют безопасно разместить их в салоне воздушного судна.

Масса ручной клади не должна превышать 5 кг, а максимальные размеры – не более 55*40*20 см, количество мест не более одного.

Ручная кладь размещается под впереди стоящим креслом или на полке над креслом.

Пассажир обязан заботиться о сохранности ручной клади и вещей, указанных в следующем абзаце, перевозимых в салоне воздушного судна.

Пассажир при выходе обязан забрать с собой размещенные на борту воздушного судна ручную кладь и вещи, указанные в следующем абзаце.

Сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа и без взимания платы пассажир имеет право провозить следующие вещи, если они находятся при пассажире и не вложены в багаж:

- дамская сумочка или портфель;
- папка для бумаг;
- зонтик;
- трость;
- букет цветов;
- верхняя одежда;
- печатные издания для чтения в полете;
- детское питание для ребенка во время полета;
- телефон сотовой связи;
- фотоаппарат;

- видеокамера;
- портативный компьютер;
- костюм в портпледе;
- детская люлька при перевозке ребенка;
- костыли, носилки или кресло-коляска при перевозке пассажира с ограниченной подвижностью.

Вышеуказанные вещи не предъявляются для взвешивания, не подлежат оформлению и не маркируются бирками.

2.7. Порядок обработки специальных категорий багажа

Негабаритный (зарегистрированный) багаж принимается к перевозке по предварительному согласованию с АО «ВАП».

Негабаритный багаж принимается к перевозке при условии, что размеры грузочных люков и багажно-грузовых отсеков воздушного судна позволяют производить его погрузку (выгрузку) в (из) воздушное судно и размещение на борту воздушного судна.

Негабаритный багаж - это багаж, габариты одного места которого в упакованном виде превышают двести три сантиметра в сумме трех измерений и/или масса превышает 32 кг.

Перевозка негабаритного багажа, тяжеловесного багажа, комнатных животных и птиц, за исключением собак-поводырей, следующих с пассажиром, лишенным зрения, оплачивается исходя из его фактического веса по установленному АО «ВАП» тарифу для сверхнормативного багажа независимо от других вещей пассажира, перевозимых в качестве багажа.

На негабаритный багаж норма бесплатной перевозки не распространяется

Крупный спортивный инвентарь (велосипед, доски для занятий серфингом и т.п.), размеры которого превышают двести три сантиметра в сумме трех измерений и/или масса превышает 32 кг. перевозится в багажном отделении с оплатой, как за негабаритный багаж.

Спортивный инвентарь принимается к перевозке по предварительному согласованию с АО «ВАП».

Спортивный инвентарь, размеры которого не превышают двести три сантиметра в сумме трех измерений и/или масса не превышает 32 кг., взвешивается с общим багажом пассажира и входит в норму бесплатного провоза багажа.

В случае превышения зарегистрированной нормы бесплатного провоза багажа, перевес оплачивается по установленному АО «ВАП» тарифу для сверхнормативного багажа.

С согласия АО «ВАП» в салоне воздушного судна может перевозиться багаж пассажира, требующий особых мер предосторожности во время перевозки или особых условий его обработки (хрупкие и бьющиеся предметы, кино- и фотоаппаратура, теле- и видеоаппаратура, бытовая оргтехника, музыкальные инструменты, электронные и оптические приборы и т.п.).

Багаж, перевозимый в салоне воздушного судна, размещается в специально предназначенных местах (отсеках), а при их отсутствии - на отдельном пассажирском кресле.

В случае перевозки багажа на отдельном пассажирском кресле пассажир обязан оплатить отдельное(ые) пассажирское(ие) кресло(а) для этого багажа по тарифу соответствующего класса, которым летит пассажир.

Вес одного места багажа, перевозимого в салоне воздушного судна, не должен превышать восемьдесят килограммов, а его размеры должны позволять разместить его на отдельном пассажирском кресле.

Упаковка багажа, перевозимого в салоне воздушного судна, должна обеспечивать его крепление на пассажирском кресле.

Доставка к воздушному судну багажа, перевозимого в салоне воздушного судна, его подъем, размещение в салоне воздушного судна, снятие с борта воздушного судна и доставка от воздушного судна производятся пассажиром, перевозящим данный багаж.

Перевозка дипломатического багажа производится в соответствии с законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации.

Дипломатический багаж (почту), сопровождаемый дипкурьером, разрешается перевозить в пассажирском салоне воздушного судна.

Он оформляется как незарегистрированный багаж отдельно от личного багажа дипкурьера и может быть размещен на пассажирских креслах (не более 80 кг. на одно кресло).

Перевозка дипломатического багажа (почты) при размещении его на отдельном кресле оплачивается по установленным тарифам АО «ВАП», опубликованным в системах бронирования, и соответствующим классу, по которому летит дипкурьер.

Комнатные животные (птицы) могут перевозиться только в качестве ручной клади в салоне воздушного судна с согласия АО «ВАП».

В пассажирском салоне перевозятся животные (птицы) весом до 5 кг, учитывая вес клетки/контейнера (не более двух единиц на рейсе).

На одном рейсе в багажном отделении самолета, перевозятся не более пяти единиц животных (птиц).

При перевозке комнатных животных (птиц) пассажир обязан предоставить необходимые документы, предусмотренные законодательством Российской Федерации, международными договорами и законодательством страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка.

Комнатные животные (птицы) при перевозке воздушным транспортом должны быть помещены в крепкий контейнер (клетку), обеспечивающий необходимые удобства при перевозке, с доступом воздуха и надежным запором (замком).

Дно контейнера (клетки) должно быть плотным, водонепроницаемым и покрыто абсорбирующим материалом.

Контейнер (клетка) должен исключать просыпание абсорбирующего материала.

Клетка для птиц должна быть покрыта плотной светонепроницаемой тканью.

Вес комнатного животного (птицы), вес контейнера (клетки) и пищи, предназначенной для питания животного (птицы), не включается в норму бесплатного провоза багажа и оплачивается пассажиром исходя из их фактического веса по установленному Авиапредприятием тарифу для сверхнормативного багажа независимо от других вещей пассажира, перевозимых в качестве багажа.

Собаки-проводники, следующие с пассажиром, лишенным зрения, перевозятся в следующем порядке:

Пассажир, лишенный зрения, по согласованию с АО «ВАП» может перевозиться в сопровождении собаки-проводника.

Перевозка пассажира, лишенного зрения, в сопровождении собаки-поводыря может быть произведена при предъявлении АО «ВАП» документа, подтверждающего специальное обучение собаки-поводыря.

Собака-проводник, сопровождающая пассажира, лишенного зрения, перевозится бесплатно сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа. Собака-проводник должна иметь ошейник и намордник и быть привязана к креслу у ног пассажира, которого она сопровождает.

Детские коляски.

Сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа и **без взимания платы** пассажир имеет право провозить **детскую люльку** (или автокресло) для перевозки ребенка **до 1 года** или **легкую складную прогулочную коляску** (коляску-трость) при перевозке ребенка **до 2-ух лет** весом **не более 5 кг, размером не более 115 см.**

Детская люлька (автокресло) или коляска-трость перевозится в багажном отделении,

маркируется багажной биркой.

При предварительном согласовании с авиакомпанией и аэропортом вылета разрешается транспортировка ребенка на коляске, оформленной в багаж, до трапа воздушного судна с последующей загрузкой коляски в багажный отсек, и получение коляски по прилету у самолета.

Если люлька (автокресло) или коляска-трость весом более 5кг, размером более 115 см, то она перевозится как обычный багаж и взвешивается вместе с остальным багажом.

При этом на ребенка до 2-ух лет учитывается норма бесплатного провоза багажа в размере 10 кг.

Для детей старше 2-ух лет коляска перевозится как обычный багаж и взвешивается вместе с остальным багажом, при этом учитывается зарегистрированная на рейсе норма бесплатного провоза багажа для ребенка от 2-ух до 12 лет.

Если пассажир летит без ребенка, то коляска провозится как обычный багаж.

2.8. Порядок обработки регистрируемого багажа

2.8.1. Выдача зарегистрированного багажа

АО «ВАП» информирует пассажиров о месте выдачи зарегистрированного багажа в аэропорту назначения, а также о причине и продолжительности любой задержки в доставке багажа и обеспечивает выдачу багажа пассажирам.

Пассажир обязан получить зарегистрированный багаж сразу после его предъявления к выдаче на основании отрывного талона номерной багажной бирки.

Если пассажир не может предъявить отрывной талон номерной багажной бирки, АО «ВАП» может выдать багаж такому пассажиру при условии предъявления доказательств своих прав на этот багаж.

В обязательном порядке составляется акт о выдаче такого багажа.

2.8.2. Хранение и розыск зарегистрированного багажа

Зарегистрированный багаж хранится в аэропорту, до которого должен быть доставлен багаж согласно договору воздушной перевозки пассажира в течение двух суток, включая день прибытия воздушного судна, на котором доставлен зарегистрированный багаж, без взимания дополнительной платы.

Дальнейшее хранение зарегистрированного багажа обеспечивается АО «ВАП».

Расходы за хранение багажа, не полученного пассажиром в течение срока, установленного настоящим пунктом, возмещаются в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации.

Если зарегистрированный багаж, с надлежаще оформленной номерной багажной биркой, прибыл в аэропорт (пункт) назначения, АО «ВАП» обеспечивает розыск владельца зарегистрированного багажа.

Если розыск владельца зарегистрированного багажа дал положительные результаты, то АО «ВАП» информирует владельца зарегистрированного багажа о необходимости получения багажа и порядке получения или доставки багажа.

Зарегистрированный багаж хранится в течение шести месяцев со дня информирования владельца зарегистрированного багажа, а в случае, если владелец зарегистрированного багажа не найден - со дня прибытия воздушного судна в аэропорт. В случае неполучения пассажиром зарегистрированного багажа по истечении указанного срока багаж может быть реализован или уничтожен в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Ручная кладь и вещи, находящиеся при пассажире (указанные в р. «Порядок обработки

ручной клади» настоящего РОНО), забытые пассажиром на борту воздушного судна и найденные после выполнения рейса, хранятся в аэропорту их обнаружения в течение шести месяцев со дня прибытия воздушного судна в аэропорт.

По истечении шести месяцев, со дня прибытия, воздушного судна в аэропорт ручная кладь и вещи, находящиеся при пассажире (указанные в р. «Порядок обработки ручной клади» настоящего РОНО), могут быть реализованы или уничтожены в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Если АО «ВАП» не выдало пассажиру зарегистрированный багаж в аэропорту, до которого должен быть доставлен багаж согласно договору воздушной перевозки пассажира, то по письменному заявлению пассажира, оформленному на основании перевозочного документа, АО «ВАП» обеспечивает необходимые меры к розыску зарегистрированного багажа, включающие:

- направление запроса в аэропорт отправления о наличии багажа;
- направление запросов в аэропорты, в которые багаж мог быть доставлен ошибочно;
- направление запроса о досылке багажа в случае его обнаружения.

АО «ВАП» обеспечивает розыск багажа немедленно по предъявлении пассажиром заявления о неполучении багажа.

Если зарегистрированный багаж не найден в течение двадцати одного дня со дня предъявления заявления о неполучении багажа, пассажир вправе требовать возмещения вреда, причиненного утратой зарегистрированного багажа.

Если зарегистрированный багаж найден, то АО «ВАП» обеспечивает уведомление владельца зарегистрированного багажа и его доставку в аэропорт (пункт), указанный пассажиром и по просьбе пассажира по указанному им адресу без взимания дополнительной платы.

В случае прибытия в аэропорт зарегистрированного багажа, на номерной багажной бирке которого указан аэропорт (пункт), отличный от аэропорта(ов) (пункта(ов)) в который(е) согласно договору воздушной перевозки пассажира должен быть доставлен багаж (далее - *засланный багаж*) или зарегистрированного багажа, который прибыл в аэропорт без номерной багажной бирки и не был востребован пассажиром (далее - *бездокументный багаж*), АО «ВАП» обеспечивает розыск владельца такого багажа и его хранение в течение всего времени розыска владельца багажа.

В случае прибытия в аэропорт *засланного багажа* АО «ВАП» должно обеспечить проверку имеющихся запросов по багажу.

При наличии запросов по багажу АО «ВАП» обеспечивает отправку багажа в соответствии с запросом по багажу.

При отсутствии запросов по багажу АО «ВАП» направляет уведомления в аэропорт, из которого багаж был доставлен, и отправляет багаж в соответствии с данными, указанными в номерной багажной бирке.

В случае, если отправить багаж в аэропорт согласно номерной багажной бирке невозможно, АО «ВАП» обеспечивает отправку багажа в аэропорт, из которого багаж был доставлен.

В случае прибытия в аэропорт *бездокументного багажа*, АО «ВАП» обеспечивается составление акта.

Бездокументный багаж взвешивается, вскрывается, его содержимое описывается и опечатывается.

Вскрытие багажа производится комиссией, созданной АО «ВАП» или Обслуживающей организацией.

АО «ВАП» обязано обеспечить проверку багажа по заявлениям пассажиров о неполучении багажа, направление запросов в аэропорты, из которых багаж мог быть доставлен.

При выявлении соответствия *бездокументного багажа* запросам по багажу багаж доставляется в соответствии с этим запросом.

Если в период розыска зарегистрированного багажа, содержимое которого портится по истечении определенного срока хранения либо при неблагоприятном воздействии температуры, влажности или других условий окружающей среды (далее - скоропортящийся багаж) находится под угрозой порчи, АО «ВАП» или Обслуживающая организация вправе немедленно уничтожить весь скоропортящийся багаж или его часть.

2.9. Требования и процедуры обработки груза

2.9.1. Обработка груза

К воздушной перевозке принимается груз, который по своему качеству, свойствам, объему, весу и упаковке допущен к транспортировке воздушными судами в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации, настоящего Руководства и иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Груз принимается к перевозке на следующих условиях:

- габариты груза должны обеспечивать его свободную погрузку (выгрузку) в воздушное судно, его размещение в багажно-грузовых отсеках и крепление, в том числе и на/в средствах пакетирования;
- вес, размеры или объем груза не превышают норм, установленных для определенного типа воздушного судна, в том числе и при креплении их на/в средства пакетирования;
- груз должен иметь исправную упаковку, обеспечивающую возможность его надежного размещения и крепление на борту воздушного судна и сохранность при перевозке, перевалке, перегрузке, транспортировке и хранении;
- упаковка каждого грузового места 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 воздушного судна, на котором он перевозится, а также для багажа или груза, перевозимого совместно с ним;
- грузоотправитель должен предоставить необходимые документы, предусмотренные законодательством Российской Федерации, а также правилами перевозчика;

При несоблюдении хотя бы одного из указанных условий АО «ВАП» вправе отказать в приеме груза к перевозке.

Габариты грузового места ограничиваются размерами загрузочных люков и багажных грузовых отсеков воздушного судна.

Вес перевозимого на воздушном судне груза ограничивается предельной коммерческой загрузкой воздушного судна.

Принятие груза к перевозке удостоверяется выдачей грузовой накладной.

2.9.2. Грузы, требующие особых условий перевозки

Перевозка ценного груза, скоропортящегося груза, негабаритного груза, объемного груза, живности, требует особых условий перевозки воздушным транспортом.

Перевозка «груза – 200» АО «ВАП» **не осуществляется**. Перевозка **тяжеловесных** грузов (масса одного места 80 и более кг.) и **длинномерных** грузов не осуществляется.

Грузы, требующие особых условий перевозки, принимаются к перевозке, если они допущены к перевозке нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Грузоотправитель должен предъявить к перевозке доброкачественный скоропортящийся груз и документы, подтверждающие, что скоропортящийся груз при его перевозке в предусмотренные договором воздушной перевозки груза сроки не потеряет своих качеств.

Прием к перевозке скоропортящегося груза без документов, подтверждающих качество груза, не допускается.

Документы, подтверждающие качество скоропортящегося груза, выданные уполномоченным органом государственной власти, должны предъявляться грузоотправителем отдельно на каждую грузовую отправку.

В случае, если АО «ВАП» не может обеспечить доставку скоропортящегося груза в сроки, в течение которых груз не потеряет своих качеств, он вправе не принимать груз к перевозке.

Если принятый к перевозке скоропортящийся груз не может быть перевезен в срок, указанный в грузовой накладной, АО «ВАП» обязано немедленно известить об этом грузоотправителя и вернуть ему груз и провозную плату, если от грузоотправителя не последует других распоряжений.

Если скоропортящийся груз находится под угрозой порчи, АО «ВАП» принимает согласованные с грузоотправителем меры, необходимые для обеспечения своих интересов и интересов грузоотправителя, грузополучателя и других лиц.

Живность принимается к перевозке при предъявлении грузоотправителем документов, предусмотренных нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Живность принимается к перевозке в прочной таре (контейнеры, транспортные клетки и т.п.), обеспечивающей необходимые удобства при перевозке, безопасность и соблюдение санитарных требований, а также крепления на борту воздушного судна.

2.9.3. Распоряжение грузом

Грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном настоящих Правил:

- получить обратно сданный к перевозке груз до его отправления;
- изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза правомочному на его получение лицу;
- распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

В случае изменения условий перевозки, предусмотренных договором воздушной перевозки груза, АО «ВАП» обязано поставить об этом в известность грузоотправителя или грузополучателя и испросить их распоряжения относительно этого груза.

Распоряжения грузоотправителя, связанные с перевозкой груза, обязательны к исполнению, за исключением случаев, когда такое распоряжение может нанести ущерб АО «ВАП» или другим лицам.

Если исполнение распоряжения грузоотправителя невозможно, АО «ВАП» вправе отказаться от исполнения этого распоряжения и обязан немедленно направить уведомление грузоотправителю о невозможности исполнения его распоряжения.

Распоряжение грузом осуществляется при условии предъявления АО «ВАП» оригинала грузовой накладной.

Все указания грузоотправителя по распоряжению грузом оформляются в письменной форме.

Расходы, связанные с распоряжением грузом, возмещаются грузоотправителем, за исключением случая, когда распоряжение грузом вызвано нарушением договора воздушной перевозки груза АО «ВАП».

Грузоотправитель вправе распорядиться грузом до момента получения груза грузополучателем или совершения грузополучателем действий, свидетельствующих о востребовании им груза.

В случае непринятия груза грузополучателем или невозможности его выдачи грузополучателю грузоотправитель обязан распорядиться грузом.

2.10. Требования и процедуры по приемке и выдаче груза

2.10.1. Приемка груза

Прием груза к перевозке осуществляется АО «ВАП» и включает в себя следующие виды работ:

- взвешивание и обмер груза;
- 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 и обеспечение финансовых расчетов с грузоотправителем за выполнение перевозки груза;
- оформление грузовой накладной.

При приеме груза к перевозке АО «ВАП» должно взвесить груз в присутствии грузоотправителя и указать его фактический вес в грузовой накладной. Если при взвешивании груза будет установлена разница с весом груза, заявленным грузоотправителем, за окончательный вес принимается вес, установленный при взвешивании АО «ВАП».

При приеме к перевозке негабаритного груза допускается руководствоваться весовыми характеристиками груза, указанными в документации, представленной грузоотправителем, о чем указывается в грузовой накладной.

Грузоотправитель обязан представить достоверную информацию о весе негабаритного груза.

Совокупность упаковки и ее содержимого, подготовленная к перевозке (далее - грузовое место), маркируется в соответствии с подпунктом «Тара, упаковка и маркировка груза» настоящего раздела РОНО.

Грузовая отправка, состоящая из нескольких грузовых мест, может быть взвешена целиком или по частям.

Определение общего веса грузовой отправки на основании выборочного взвешивания отдельных грузовых мест не допускается.

Грузоотправитель вправе объявить ценность отправляемого груза.

За объявление ценности взимается плата, установленная АО «ВАП».

Порядок перевозки груза с объявленной ценностью устанавливается Авиапредприятием.

Грузоотправитель обязан предоставить достоверные и достаточные сведения о грузе, предусмотренные международными договорами Российской Федерации, настоящим Руководством, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и законодательством страны, на территорию, с территории или через территорию которой выполняется перевозка груза.

Авиапредприятие после приема груза к перевозке осуществляет документальное формирование грузовой коммерческой загрузки на определенный рейс.

Груз должен быть доставлен в аэропорт отправления с учетом сроков, необходимых для его обработки, а также для прохождения предполетных формальностей и выполнения требований, связанных с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Прием груза от грузоотправителя осуществляется с учетом указанных сроков.

Обработка груза производится Авиапредприятием или Обслуживающей организацией на основании договора.

2.10.2. Тара, упаковка и маркировка груза

Грузы должны быть упакованы в тару, емкости и другие компоненты и материалы, обеспечивающие защиту груза от повреждений, порчи и потерь, целостность груза, защиту

окружающей среды от загрязнения, а также обработку груза (далее - упаковка) с учетом специфических свойств груза и особенностей таким образом, чтобы обеспечивалась их сохранность при перевозке, перевалке, перегрузке, транспортировке и хранении, а также исключался доступ к содержимому и возможность причинения вреда пассажирам, членам экипажа, третьим лицам, воздушному судну, другим грузам, багажу или имуществу АО «ВАП».

Упаковка груза должна обеспечивать возможность его надежного крепления на борту воздушного судна.

Упаковка груза должна иметь чистую поверхность, не иметь заостренных углов, выступов, которые могут привести к повреждению или загрязнению воздушного судна и его оборудования, а также перевозимого совместно с ним другого груза, багажа.

Без упаковки по согласованию с АО «ВАП» может перевозиться тяжеловесный и/или негабаритный груз, если это разрешено техническими условиями его транспортировки.

Каждое грузовое место должно иметь отправительскую и транспортную маркировку, а грузовое место с грузом, требующим особых условий перевозки, - также специальную маркировку.

АО «ВАП» указывает в транспортной маркировке сведения об аэропорте (пункте) отправления, аэропорте (пункте) назначения, количестве грузовых мест в грузовой отправке, порядковом номере грузового места, весе грузового места, номере грузовой накладной.

Грузоотправитель указывает достоверные и достаточные сведения об адресе и фамилии, имени, отчестве или наименовании грузоотправителя и грузополучателя, весе грузового места, количестве грузовых мест грузовой отправки, порядковом номере грузового места в отправительской маркировке, а также сведения о характере груза, требующего особых условий перевозки в специальной маркировке.

Отправительская маркировка должна содержать знаки, указывающие на способы обращения с грузом.

Упаковка грузовых мест, сдаваемых к перевозке с объявленной ценностью, должна быть опломбирована грузоотправителем.

Пломбы должны быть стандартными, иметь ясные оттиски цифровых или буквенных знаков.

2.10.3. Выдача груза

Перевозка груза считается выполненной после выдачи груза грузополучателю в соответствии с условиями, указанными в договоре воздушной перевозки груза.

АО «ВАП» обязано обеспечить надлежащее хранение прибывшего в аэропорт назначения груза до выдачи его грузополучателю в течение срока, установленного настоящими Правилами, договором воздушной перевозки груза.

АО «ВАП» обязано обеспечить уведомление грузополучателя о прибытии в его адрес груза не позднее чем через двенадцать часов с момента прибытия воздушного судна, на котором доставлен груз, в аэропорт назначения, а груза, требующего особых условий перевозки, за исключением негабаритного, тяжеловесного и объемного - не позднее чем через три часа с момента прибытия воздушного судна, на котором доставлен груз, в аэропорт назначения, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Выдача груза производится грузополучателю, указанному в грузовой накладной, в аэропорту назначения.

Выдача груза грузополучателю осуществляется только после оплаты всех платежей и выполнения требований, связанных с видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Для выполнения требований, связанных с видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации и оплаты платежей грузовой накладной (оригинал

для перевозчика и оригинал для грузополучателя), а также иные относящиеся к грузу документы выдаются АО «ВАП» или обслуживающей организацией грузополучателю под расписку.

При выдаче груза АО «ВАП» или обслуживающая организация обязан проверить количество грузовых мест и вес прибывшего груза.

При обнаружении повреждений упаковки, пломб грузоотправителя, которые могут повлиять на состояние груза, АО «ВАП» обязано при участии грузополучателя взвесить поврежденное грузовое место, вскрыть его и просчитать вложения.

Груз выдается грузополучателю на основании и в соответствии с данными, указанными в грузовой накладной.

При этом оригинал грузовой накладной для перевозчика с пометкой "подтверждение в получении груза" и подписью грузополучателя возвращается АО «ВАП» или обслуживающей организации.

В случае несоответствия фактического наименования груза, его веса, количества грузовых мест данным, указанным в грузовой накладной, повреждения, порчи груза, обнаружения груза без перевозочных документов либо перевозочных документов без груза составляется коммерческий акт.

Грузополучатель обязан принять и вывезти груз.

Грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

2.11. Требования и процедуры передачи данных для расчета центровки и планирования загрузки

На предполетной подготовке второй пилот ВС получает от сотрудника АО «ВАП» в базирующемся аэропорту или сотрудника Обслуживающей организации в аэропортах полетов, ответственного за предоставление данных по загрузке и составлению центровочных графиков, информацию и данные о количестве пассажиров, предполагаемой массе багажа и груза, общей коммерческой загрузке на рейс.

Командир ВС совместно со вторым пилотом определяет заправку топливом и предельную коммерческую загрузку.

Информация, необходимая для выполнения расчетов весов и центровок, предоставляется экипажем в устной форме (или по телефону) сотруднику АО «ВАП» или Обслуживающей организации, ответственному за составление центровочных графиков.

Ответственность за предоставляемую информацию несет командир ВС.

По окончании регистрации пассажиров, багажа, почты и груза на рейс сотрудник АО «ВАП» или Обслуживающей организации, ответственный за загрузку и центровку ВС, предоставляет экипажу следующие документы:

- Сводная загрузочная ведомость (LOADSHEET)
- Центровочный график.
- Почтово-грузовая ведомость.
- Пассажирский манифест для кабинного экипажа.

Требования по заполнению вышеуказанных документов и составлению центровочных графиков подробно изложены в разделе «Центровка и контроль загрузки воздушных судов» настоящего РОНО.

2.12. Требования и процедуры обработки поврежденного груза

АО «ВАП» или Обслуживающая организация имеет право вскрыть упаковку груза в присутствии, а также в отсутствие грузоотправителя или грузополучателя в целях

обеспечения сохранности груза или удостоверения обнаруженной неисправности в случаях:

- нарушения упаковки или пломб грузоотправителя;
- необходимости установления характера и состояния бездокументного груза;
- требования служб авиационной безопасности при наличии оснований;
- требования уполномоченных государственных органов.

Вскрытие упаковки груза производится комиссией, созданной АО «ВАП» или Обслуживающей организацией.

Груз после вскрытия упаковки должен быть вновь упакован и опломбирован АО «ВАП» или Обслуживающей организацией.

О вскрытии упаковки груза составляется акт, в котором указываются фактический вес поврежденного грузового места, количество грузовых мест в грузовой отпарвке, описывается внутритарное содержимое и состояние груза, поврежденных грузовых мест.

Акт подписывается АО «ВАП» или Обслуживающей организацией.

Если трансферный груз прибыл в аэропорт в упаковке, не обеспечивающей его сохранность для дальнейшей перевозки, то АО «ВАП» должно обеспечить переупаковку груза.

Дальнейшая перевозка трансферного груза производится после устранения недостатков упаковки и оформления акта, прилагаемого к грузовой накладной.

При обнаружении нечеткой транспортной маркировки на грузе, отсутствии транспортной маркировки на грузе, нарушении упаковки, нарушении пломб, груза без документов, документов без груза, отсутствии внесенного в грузовую ведомость груза и/или грузовой накладной, недостатке, повреждении (порчи) груза (далее - неисправности при перевозке) АО «ВАП» или обслуживающей организацией составляется акт.

2.13. Требования и процедуры по поверке и калибровке весов

При организации наземного обслуживания пассажиров, багажа, почты, груза АО «ВАП» или Обслуживающая организация должны обеспечить процесс обработки багажа, почты, груза необходимым технологическим оборудованием, средствами механизации, взвешивания и транспортировки, в том числе стойками регистрации пассажиров и багажа, весоизмерительным оборудованием для багажа, почты, груза.

Все весоизмерительное оборудование должно проходить обязательную **поверку** в Государственной метрологической службе.

Поверка – это испытания, которым подвергается весовое оборудование, чтобы определить его соответствие установленным стандартам.

В ходе испытаний проверяют: точность измерений, чувствительность, постоянство показаний.

Поверка весов проводится в соответствии с утвержденным планом, описанном в правилах по метрологии от 18.07.1994 N 50.2.006-94 «ПР 50.2.006-94 ГСИ. Порядок проведения поверки средств измерений».

Испытания проводят с помощью взвешивания на весах эталонных гирь различного веса.

Если неточность измерений весов находится в пределах допустимого значения, то их допускают к эксплуатации, если неточность показаний превышает допустимые нормы, то весы отправляются в ремонт или признаются непригодными к эксплуатации.

По результатам поверки представитель Государственной метрологической службы выдает свидетельство с датой, а на весы наносит поверительное клеймо.

В зависимости от состояния оборудования и сложившейся ситуации, существует несколько видов поверок:

- первичная поверка весов производится после их изготовления, капитального ремонта, а также при ввозе импортных весов.

- периодическая поверка весов – это обязательная процедура для всех весов, находящихся в эксплуатации. Она проводится 1 раз в год.
- внеочередная поверка весов производится в случае, если осуществлялась перенастройка оборудования, утрачен сертификат или повреждено клеймо, после сбоя в работе весов или при длительном хранении.
- инспекционная поверка весов производится в ходе расследования или очередной проверки предприятия, эксплуатирующего весовое оборудование.
- экспертная поверка весов проводится для решения спорных вопросов, касающихся точности измерений.

Калибровка весов - это комплекс технических мероприятий, устанавливающих соотношение между значением величины веса, полученным с помощью весов и соответствующим значением величины веса, определенным с помощью эталона (гири) с целью приведения метрологических характеристик весов к установленным техническим требованиям (паспорт весов).

Калибровка весов:

- **первичная калибровка весов** - при выходе с производства или после ремонта весов;
- **периодическая калибровка весов** - проводится в процессе эксплуатации весов, в случае изменения метрологических характеристик, по результатам диагностики. А также в сроки определяемые межкалибровочным интервалом, который утверждается по результатам метрологической аттестации;
- **внеочередная калибровка весов** - проводится в случае изменения метрологических характеристик весов, не в сроки установленные межкалибровочным интервалом;

В процессе эксплуатации весов рекомендуется производить контрольное взвешивание, используя груз с заранее известной массой – это позволит контролировать погрешность весов и вовремя производить калибровку.

2.14. Требования и процедуры по хранению груза на складе и подготовке к рейсу

2.14.1. Хранение груза

Если грузополучатель не получил прибывший груз в течение трех дней со дня, следующего за днем направления уведомления о прибытии в его адрес груза, или в срок, установленный правилами АО «ВАП» или договором воздушной перевозки груза, либо отказался от его приема, АО «ВАП» обязано уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

Если грузополучатель не востребовал прибывший груз по истечении десяти дней со дня направления уведомления о прибытии в его адрес груза, АО «ВАП» направляет грузополучателю уведомление о необходимости получения груза.

Если по истечении десяти дней со дня направления уведомления о необходимости получения груза груз не будет востребован либо грузополучатель отказался от его приема, АО «ВАП» уведомляет грузоотправителя о невручении груза.

Указанное уведомление должно содержать предупреждение о возможной реализации или уничтожении груза в случае отсутствия распоряжений грузоотправителя в течение срока, указанного в уведомлении.

При отсутствии распоряжений грузоотправителя в течение тридцати дней со дня направления уведомления о невручении груза или если исполнение поступивших распоряжений невозможно, груз признается невостребованным и может быть реализован или уничтожен.

В случае прибытия в аэропорт груза без грузовой накладной и других необходимых

документов, груза с нечеткой маркировкой либо при ее отсутствии (далее - бездокументный груз), АО «ВАП» принимает меры для хранения этого груза в течение всего времени розыска документов и грузоотправителя и/или грузополучателя, но не более шестидесяти дней с даты прибытия в аэропорт воздушного судна, на котором доставлен бездокументный груз.

Если по истечении указанного срока грузополучатель или грузоотправитель не установлены, груз признается не востребовавшимся и может быть реализован или уничтожен.

Хранение груза, подлежащего таможенному контролю, и распоряжение им осуществляются в порядке, установленном таможенным законодательством Российской Федерации.

2.14.2. Розыск груза

Если по прибытии воздушного судна в аэропорт назначения или аэропорт трансфера обнаружится отсутствие внесенного в грузовую ведомость груза и/или грузовой накладной, груз без грузовой накладной и/или других необходимых документов, грузовая накладная и/или другие необходимые документы без груза, либо груз невозможно идентифицировать вследствие нечеткой транспортной маркировки на грузе, либо отсутствия маркировки, Авиапредприятие обязано произвести розыск груза и/или грузовой накладной, других необходимых документов и обеспечить доставку груза и/или грузовой накладной и других необходимых документов в аэропорт назначения или аэропорт трансфера.

Меры по розыску груза/грузовой накладной, других необходимых документов принимаются немедленно с момента составления акта и включают следующие этапы:

- направление уведомления в аэропорт отправления об имевших место неисправностях при перевозке груза рейсом, на котором доставлен (не доставлен) груз/грузовая накладная, другие необходимые документы;
- формирование розыскного дела;
- направление запросов в аэропорты, из которых мог быть доставлен груз/грузовая накладная, другие необходимые документы или в которые мог быть заслан груз/грузовая накладная, другие необходимые документы;
- направление указаний по распоряжению грузом/грузовой накладной, другими необходимыми документами в случае обнаружения засланного груза/грузовой накладной, других необходимых документов.

2.14.3. Порядок реализации и уничтожения не востребовавшегося груза

Реализации или уничтожению подлежит груз в случае, если он признан не востребовавшимся, а также в случае, если скоропортящийся груз находится под угрозой порчи, АО «ВАП» принимает согласованные с грузоотправителем меры, необходимые для обеспечения своих интересов и интересов грузоотправителя, грузополучателя и других лиц..

Решение о реализации либо уничтожении груза принимается комиссией, образованной АО «ВАП».

В соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации в состав комиссии могут включаться представители государственных органов.

Комиссия должна проверить наличие документов и материалов, подтверждающих своевременность и полноту принятых мер по выявлению принадлежности груза, и установить, что имеющихся материалов достаточно для принятия решения о реализации либо уничтожении груза.

При решении вопроса о реализации либо уничтожении груза комиссия в обязательном порядке рассматривает следующие документы:

- акт;
- грузовая накладная (при ее наличии);

- розыскное дело (за исключением случая, если скоропортящийся груз находится под угрозой порчи, АО «ВАП» принимает согласованные с грузоотправителем меры, необходимые для обеспечения своих интересов и интересов грузоотправителя, грузополучателя и других лиц);
- акты экспертной организации по экспертизе груза;
- распоряжения грузоотправителя, документы об отказе грузополучателя от получения груза (при их наличии);
- другие документы, предусмотренные нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Решение комиссии о реализации либо уничтожении груза оформляется актом о реализации или актом на уничтожение.

Грузы реализуются по оценке, устанавливаемой комиссией. Реализация производится через торговые организации.

Для уничтожения груз передается в специализированные организации.

При реализации груза АО «ВАП» имеет право удержать из полученных сумм все причитающиеся ему и другим лицам суммы на возмещение расходов, связанных с неполучением груза, а оставшуюся сумму перевести грузоотправителю или пассажиру.

Реализация груза не освобождает грузоотправителя от возмещения АО «ВАП» и другим лицам расходов, не покрытых за счет средств, полученных от реализации груза.

2.14.4. Требования и процедуры по обработке трансферного груза

Грузы, подлежащие перевозке с перегрузками в одном и более промежуточных аэропортах, считаются трансферными и принимаются к перевозке только по согласованию с аэропортом перегрузки при следующих условиях:

- от первоначального аэропорта до аэропорта назначения расписанием не предусмотрено движение ВС;
- от пункта перегрузки до пункта назначения расписанием предусмотрено регулярное движение ВС;
- доставка срочных грузов прямыми рейсами не может быть обеспечена в установленные сроки вследствие метеорологических и других причин.

Аэропорт трансфера может дать разрешение или запретить перегрузку в зависимости от возможности отправки грузов в пункт назначения в установленные сроки.

Если запрет на перегрузку дан после ранее данного разрешения, срок действия которого еще не истек, то действие запрета начинается спустя двое суток после его получения.

При перевозке трансферных грузов запрещается:

- принимать к перевозке груз с оформлением и оплатой тарифа до аэропорта, который по отношению к месту нахождения получателя является промежуточным пунктом; в виде исключения разрешается прием таких грузов к перевозке при наличии письма (телеграммы) руководителя предприятия-получателя, гарантирующего вывоз груза собственным транспортом в течение трех дней, или копии договора получателя с автотранспортной организацией на централизованный вывоз груза; копию гарантийного обязательства необходимо прилагать к сопроводительным документам на каждую партию груза; в случае несвоевременного вывоза груза аэропорт назначения информирует аэропорт отправления о прекращении приема груза в адрес получателя, допустившего нарушение;
- выгружать в промежуточном аэропорту груз из ВС для отправки находящихся в этом аэропорту пассажиров, багажа, почты и груза; в случае изменения предельной загрузки ВС разрешается снятие необходимого количества груза с

обязательной отправкой ближайшим рейсом и оформлением соответствующих документов;

- отправлять трансферные грузы кружным маршрутом, который не предусмотрен "Указателем маршрутов грузовых перевозок".

Перевозку скоропортящихся, тяжеловесных и негабаритных грузов с перегрузкой в аэропортах разрешается производить только по запросу.

Первоначальные аэропорты, принимающие к перевозке трансферные грузы, обязаны учитывать технические характеристики ВС, на которых будет перевозиться груз от аэропортов трансфера до аэропорта назначения. АО «ВАП» не перевозит тяжеловесные грузы (масса одного места 80 и более кг.), груз «200».

Аэропорт трансфера, давший разрешение на перегрузку, обязан обеспечить своевременную доставку груза в аэропорт назначения прямым рейсом.

Если разрешение на перегрузку дано не до пункта назначения, а до очередного пункта перегрузки, то аэропорт, давший разрешение, обязан обеспечить своевременную доставку поступившего груза непосредственно в этот пункт также прямым рейсом.

Расходы по перевозке посланных в аэропорт трансфера грузов без соответствующих разрешений относить на счет предприятий гражданской авиации, допустивших нарушения.

Ежедневно контролировать наличие и своевременную отправку трансферных грузов, а в случае их задержки принимать соответствующие меры к ускорению отправки указанных грузов.

Обмен трансферными грузами между аэропортами одного города должен осуществляться автотранспортом систематически по мере поступления груза, но не позднее чем через 24 час. после его прибытия.

По одной "Грузовой накладной" при трансферных перевозках может быть оформлено такое же количество груза, как и при первоначальных отправлениях груза.

Трансферные грузы отправляются из аэропорта трансфера в первую очередь, независимо от наличия в аэропорту принятого к перевозке первоначального груза.

При скоплении в аэропорту нескольких партий трансферных грузов отправка производится в порядке очередности их поступления.

В аэропортах трансфера при обнаружении неисправности грузы вновь взвешиваются и составляется акт о неисправностях, а при необходимости - акт о вскрытии в установленном порядке.

Дальнейшая отправка грузов производится после устранения неисправностей упаковки по фактической массе с приложением актов.

Грузы, прибывшие в аэропорт трансфера с неисправностями, обязательно должны быть переупакованы за счет аэропорта, отправившего их.

При этом составляется акт о вскрытии в трех экземплярах.

Принятые к перевозке трансферные грузы должны находиться под особым диспетчерским контролем и отправляться в установленные сроки.

Аэропорты трансфера обязаны:

- сделать соответствующие записи об отправлении, приеме или о прибытии грузов в "Журнале регистрации приема и отправок трансферных грузов";
- поставить отметку о времени прибытия и отправления грузов в "Грузовой накладной".

При наличии в аэропорту (пункте) трансфера двух и более аэропортов трансферный груз принимать к перевозке с согласия аэропортов, участвующих в этих перевозках.

Перечень

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

1. 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.;

2) 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.;

3) легковоспламеняющиеся жидкости:

ацетон;

бензин;

пробы легковоспламеняющихся нефтепродуктов;

метанол;

метилацетат (метиловый эфир);

сероуглерод;

эфиры;

этилцеллозола;

4) 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 корродирующие вещества:

сильные неорганические кислоты: соляная, серная, азотная и другие;

фтористо-водородная (плавиковая) кислота и другие сильные кислоты и корродирующие 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 за исключением ртути, содержащейся в термометре медицинском, тонометре ртутном в стандартном футляре, барометре ртутном или манометре ртутном, упакованных в герметичный контейнер и опечатанных пломбой отправителя;
 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.

Подробный перечень опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на борту воздушного судна членами экипажа и пассажирами, содержится в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 AN/905 ИКАО).

2. Разрешено перевозить на борту воздушного судна членами экипажа и 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:

арбалеты, ружья для подводной охоты, пистолеты, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, ножи: охотничьи, ножи с выбрасываемыми клинками, с запирающими замками, имитаторы любого вида оружия;

хозяйственно-бытовые ножи (ножницы) с длиной клинка (лезвия) свыше 60 мм;

алкогольные напитки с содержанием более 24%, но не более 70% алкоголя по объему в емкостях вместимостью не более 5 л, в таре, предназначенной для розничной торговли, - не более 5 л на одного пассажира;

жидкости и алкогольные напитки с содержанием алкоголя по объему не более 24%;

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;

термометр медицинский, содержащий ртуть, в стандартном футляре - один на пассажира;

2) в вещах, находящихся при пассажирах:

термометр медицинский, не содержащий ртуть;

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, за исключением:

лекарственных препаратов, специальных диетических продуктов, детского питания, в том числе материнского молока, в количестве, необходимом на время полета;

лекарственных препаратов, содержащих наркотические средства, психотропные вещества и их прекурсоры, при наличии документов, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, в том числе актами, составляющими право Евразийского экономического союза, и (или) законодательством Российской Федерации, подтверждающих назначение пассажиру указанных лекарственных препаратов с указанием их наименования и количества, в количестве, необходимом на время полета;

биологических материалов при наличии у пассажира документов, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, в том числе актами, составляющими право Евразийского экономического союза, и (или) законодательством Российской Федерации, устанавливающими Порядок перевозки биологических материалов.

Жидкости, приобретенные в магазинах беспошлинной торговли в аэропорту или на борту воздушного судна, должны быть упакованы в надежно запечатанный (опломбированный) пластиковый пакет, обеспечивающий идентификацию доступа к содержимому пакета в течение полета, на котором имеется достоверное подтверждение того, что эта покупка произведена в аэропортовых магазинах беспошлинной торговли или на борту воздушного судна в день (дни) поездки.

Администрация аэропорта, авиапредприятия, эксплуатанта вправе принимать решение о введении дополнительных мер по обеспечению авиационной безопасности на рейсах с повышенной опасностью, вследствие чего запрещать перевозку в салоне воздушного судна следующих предметов:

штопоры;

иглы для подкожных инъекций (если не будет представлено медицинское обоснование);

вязальные спицы;

ножницы с длиной лезвия менее 60 мм;

складные (без фиксатора) дорожные, перочинные ножи с длиной лезвия менее 60 мм;

тонометры ртутные;

барометры или манометры ртутные.

3. ПОЛИТИКА И МЕТОДЫ ДЛЯ НЕДОПУЩЕНИЯ СЛУЧАЙНОЙ ПОГРУХЗКИ ИЛИ ПЕРЕВОЗКИ НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ.

3.1. Предназначение мер

Предполетный досмотр грузов, курьерских, срочных отправок и почты проводится в целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей ВС и авиационного персонала гражданской авиации, предотвращения возможных попыток захвата (угона) ВС и других АНВ 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.

3.2. Правовая основа

Предполетный досмотр и перевозка грузов осуществляется на основании Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и требований нормативных правовых актов Российской Федерации по авиационной безопасности:

- Руководства по авиационной безопасности (DOC 8973, издание 9 -2014 г., ИКАО);
- Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (издание 9, март 2011 г.);
- Приложения 18 к Чикагской конвенции о Международной гражданской авиации «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху» и Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 AN/905 ИКАО);
- Федерального закона от 19.03.1997 № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации»;
- постановления Правительства Российской Федерации от 30.07.1994 № 897 «О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства»;
- Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденные приказом Минтранса России от 28.11.2005 № 142;
- Правил проведения досмотров, утвержденных приказами Минтранса России от 25.07.2007 № 104, от 23.07.2015 № 227.

3.2.1. Стандарт досмотра с помощью технических средств и физического досмотра

СТАНДАРТ 4.6.1 Приложения 17

Каждое Договаривающееся государство обеспечивает применение соответствующих мер контроля в целях безопасности, включая, если это практически возможно, досмотр, к грузу и почте до их погрузки на борт воздушного судна, занятого в пассажирских коммерческих авиаперевозках.

СТАНДАРТ 4.6.4 Приложения 17

Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы эксплуатанты не принимали груз или почту для перевозки на ВС, занятом в пассажирских коммерческих авиаперевозках, если применение мер контроля в целях безопасности не предусмотрено и не подтверждено зарегистрированным агентом и если такие отправления не подвергаются досмотру. Отправления, в отношении которых применение мер контроля в целях безопасности не может быть предусмотрено и подтверждено зарегистрированным агентом, подвергаются досмотру.

Груз, принятый от «Заказчика» к перевозке, в обязательном порядке должен содержать сведения о его характере, весе и подтверждение о том, что в нем не содержатся вещества и компоненты, запрещенные к перевозке воздушным транспортом. Ответственность за содержание отправок и за авиационную безопасность лежит на грузоотправителе

(устанавливается законодательством Российской Федерации, Воздушным кодексом, Правилами воздушных перевозок, а также договорами, заключенными между аэропортом и отправителем).

Перед загрузкой на борт ВС грузы подвергаются предполетному досмотру различными видами и способами с применением технических и специальных средств, а также проведением контрольного взвешивания.

Предполетный досмотр и перевозка опасных грузов осуществляется в соответствии с требованиями Приложения 18 к Чикагской конвенции о Международной гражданской авиации «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху» и Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 AN/905 ИКАО).

К перевозке принимаются только те грузы, которые надлежащим образом классифицированы, упакованы, маркированы, описаны в перевозочной документации и прошедшие предполетный досмотр.

Работники аэропорта допускаются в зону обработки груза по личным пропускам установленного в аэропорту образца с фотографиями и указанием сектора допуска после прохождения досмотра.

Груз, вызвавший подозрение, подвергается повторному предполетному досмотру с целью обнаружения в нем предметов и веществ, запрещенных к перевозке на борту воздушного судна.

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

Перевозчик имеет право проверить достоверность данных и отказать в перевозке груза, если будет установлено, что характер, свойства, габариты или упаковка груза не соответствует требованиям Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 AN/905 ИКАО).

3.2.2. Описание мер безопасности при перевозке грузов и почты

Сопровождение груза до борта ВС осуществляется только на транспортных средствах аэропорта, водительским составом и персоналом, имеющим специальные допуски и пропуск установленного образца.

При приеме груза на борт ВС члены экипажа проверяют:

- сопроводительные документы на груз и наличие штампа «Досмотрено» на сопроводительной документации;
- соответствие характера груза и его количества мест с указанными в сопроводительных документах;
- целостность грузовых мест (контейнеров с грузом);
- целостность номерных стикеров «Досмотрено» на грузовых местах (контейнерах).

В случае обнаружения отсутствия стикера или пломбы или нарушения их целостности груз и почта подлежат обязательному повторному предполетному досмотру.

Грузы и почта не должны содержать предметы и вещества, запрещенные к перевозке на борту ВС.

Контроль загрузки на борт ВС грузов и почты осуществляется сотрудниками САБ аэропорта.

В полете лица, сопровождающие груз, находятся под контролем экипажа и к грузу не допускаются.

3.2.3. Местоположение пункта досмотра с помощью технических средств и физического досмотра

Предполетный досмотр грузов проводится в пункте досмотра аэропорта сотрудниками подразделения досмотра САБ в присутствии работника грузового склада.

Помещение оборудовано техническими средствами досмотра, стеллажами для

комплектовки и хранения груза, принятого к перевозке. Доступ посторонних лиц к досмотренному грузу исключен. Ключи от пункта досмотра груза и почты в период рабочего времени находятся у начальника смены досмотра.

Склады аэропортов, входящих в сферу производственной деятельности Авиакомпании, оборудованы специальными местами для хранения особых грузов (скоропортящиеся грузы, животные, особо ценные грузы).

3.2.4. Подробные данные об оборудовании для досмотра грузов и почты

Досмотр, вскрытие упаковки, проверка груза и почты на рентгенотелевизионном интроскопе проводится в присутствии грузоотправителя. При необходимости досмотр производится в отсутствие грузоотправителя, с составлением соответствующего акта установленной формы.

В аэропорту базирования «Вологда» применяется следующее оборудование для досмотра грузов и почты:

- рентгенотелевизионный интроскоп «РХ 208»;
- аппаратура обнаружения паров взрывчатых веществ «Пилот-М».

Пункт досмотра оборудован средствами радио и телефонной связи, системой видеонаблюдения и видеозаписи с сохранением информации в течение 1 месяца.

Каждый сотрудник САБ имеет личный штамп (печать) с номером, зарегистрированным в журнале САБ аэропорта и номерные стикеры установленного образца для маркировки грузов и почты.

Для производства предполетного досмотра груза и почты сотрудники САБ аэропорта «Вологда» проходят специальное обучение, имеют сертификаты соответствия и допущены к самостоятельной работе приказом руководителя аэропорта.

4. ОХРАНА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В АЭРОПОРТУ ВОЛОГДА АО «ВАП» (ИНСТРУКЦИЯ).

ВВЕДЕНИЕ.

Инструкция по охране воздушных судов и объектов в аэропорту «Вологда» (далее – Инструкция) разработана в соответствии с требованиями Воздушного Кодекса Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ, постановления Правительства Российской Федерации от 30.07.1994 № 897 «О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконно вмешательства», Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденных приказом Минтранса России от 28.11.2005 №142.

Настоящая Инструкция предусматривает порядок размещения, охраны и приема-передачи из-под охраны – под охрану воздушных судов (далее - ВС) и объектов аэропорта, а также оформление документации по их охране и ответственность должностных лиц АО «Вологодское авиационное предприятие» (далее - АО «ВАП») за сохранность ВС и объектов.

Положения настоящей Инструкции обязательны для исполнения всеми должностными лицами, несущими ответственность за прием – передачу и сохранность ВС.

Несоблюдение требований настоящей Инструкции влечет за собой дисциплинарную, а иных случаях, предусмотренных законом, уголовную ответственность.

Должностные лица, на которых возложена ответственность за организацию и обеспечение сохранности ВС, обязаны изучить настоящую Инструкцию и обеспечить исполнение ее требований.

Контроль за соблюдением требований настоящей Инструкции возлагается, в части касающейся, на заместителя начальника службы авиационной безопасности аэропорта, начальника инженерно-авиационной службы, начальника аэропортового комплекса, командира авиационного отряда, а в целом, на заместителя генерального директора по авиационной безопасности.

4.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

4.1.1 Охрана воздушных судов и объектов аэропорта организуется в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденных приказом Минтранса России от 28.11.2005 №142.

4.1.2 Под постоянной охраной в контролируемой зоне аэропорта находятся: воздушные суда; транспортные средства с горюче-смазочными материалами, специальными жидкостями и газами; коммерческий склад; склад материально-технического снабжения, контрольно-пропускной пункт.

Воздушные суда в контролируемой зоне аэропорта находятся под постоянной охраной экипажа, инженерно-технического состава ИАС и контролем службы авиационной безопасности (далее – САБ) аэропорта, а также под постоянной охраной караула САБ, когда воздушные суда переданы под охрану САБ.

Порядок приема-передачи воздушных судов и объектов аэропорта под охрану определен настоящей Инструкцией.

4.1.3 Территория аэропорта патрулируется нарядами САБ на служебном автомобиле.

Объекты управления воздушным движением и навигации находятся за пределами контролируемой территории аэропорта, принадлежат Вологодскому центру ОВД филиала «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», охраняются и патрулируются на договорной основе подразделением ведомственной охраны Минтранса России.

4.1.4 Места стоянок ВС, коммерческий склад, территория службы аэродромного обеспечения, склад материально технического снабжения и контрольно-пропускной пункт аэропорта оборудованы охранным освещением.

4.1.5 Комплекс мероприятий, обеспечивающих надежную охрану воздушных судов и объектов, предусматривает:

4.1.5.1 Территория аэропорта и особо важных объектов имеет сплошное ограждение высотой не менее 2,13 м по всему периметру, содержащееся в исправном состоянии, что исключает свободный доступ на их территорию посторонних лиц, транспорта и животных. По периметру ограждения установлены предупредительные аншлаги, запрещающие проникновение в контролируруемую зону и расстоянием между ними не более 100 метров.

В наиболее уязвимых местах, поверх периметрового ограждения, установлен козырек из армированной колючей ленты.

4.1.5.2 Организация пропускного и внутриобъектового режима, определяемого Инструкцией о пропускном и внутриобъектовом режиме в аэропорту «Вологда», устанавливает четкий порядок прохода (проезда) на территорию аэропорта работников, посетителей и транспорта, пропуска пассажиров и обслуживающего персонала на перрон, к стоянкам ВС, а также местам доставки и получения багажа, грузов и почты.

4.1.5.3 САБ аэропорта осуществляет контроль передвижения лиц и транспортных средств в зоне стоянок ВС с целью предотвращения несанкционированного доступа к воздушным судам. Организована патрульно-дозорная службы подразделения охраны САБ на специально оборудованном транспортном средстве по периметру ограждения аэродрома, стоянкам ВС и охраняемым объектам с целью выявления и предупреждения нарушений установленного порядка охраны, пропускного режима, а также пресечения попыток хищений материальных ценностей.

4.1.5.4 В аэропорту внедрены и поддерживаются в работоспособном состоянии инженерно-технических средств охраны: объектовая охранная сигнализация, система видеоконтроля и наблюдения, охранные связь и освещение, обзорно-постовая вышка и контрольно-пропускной пункт.

4.1.5.5 Для несения службы личным составом подразделения охраны созданы нормальные служебно-бытовые условия, организован постоянный контроль за состоянием охраны и несением караульной службы, что позволяет поддерживать высокий уровень организованности, дисциплины, бдительности и профессиональной подготовки сотрудников САБ.

4.1.6 В воздушные суда допускаются члены экипажа, выполняющие полет на данном воздушном судне, специалисты инженерно-авиационной службы, осуществляющие его техническое обслуживание, специалисты по обработке потоков пассажиров, багажа, грузов и почты, а также сотрудники САБ аэропорта.

4.1.7 Для допуска в ВС члены экипажа должны иметь при себе удостоверение члена экипажа воздушного судна (идентификационные карты), задание на полет, а обслуживающий персонал - личные пропуска, в которых обозначены и определены зоны допуска.

4.1.8 Работникам аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта), не работающим в дежурных сменах по обслуживанию пассажиров и ВС, проход на стоянки ВС и нахождение на них ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

4.1.9 В период подготовки ВС к полету – от подачи трапа и открытия дверей до закрытия дверей и выруливания на ИВП – контроль доступа на стоянку и борт ВС осуществляют сотрудники САБ аэропорта.

4.1.10 В целях предупреждения проникновения в ВС посторонних лиц, обеспечения сохранности полётной документации и багажа членов экипажа при кратковременной стоянке дверь пилотской кабины закрывается на замок. Ключ от двери пилотской кабины хранится у члена экипажа, ответственного за сохранность воздушного судна.

4.2.ОБОРУДОВАНИЕ АЭРОПОРТА, МЕСТ СТОЯНОК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И РАЗМЕЩЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.

4.2.1 ВС в аэропорту «Вологда» размещаются на местах стоянок, согласно схемы расстановки и организации движения ВС, спецтранспорта и средств механизации по территории аэродрома, расположенных на контролируемой территории аэропорта, обнесенной ограждением, необходимым для предотвращения проникновения на контролируемую территорию посторонних лиц, транспортных средств и животных.

4.2.2 В аэропорту «Вологда» для размещения ВС и оборудования, используемого для их технического обслуживания, имеется следующие площадки с искусственным покрытием:

- перрон;
- стоянка самолетов Як – 40;
- стоянка самолетов Ан – 2;
- стоянки вертолетов;
- предангарные стоянки самолетов Як – 40.

4.2.3 При выполнении периодического технического обслуживания и текущего ремонта ВС размещается в доке-ангаре.

4.2.4 Места стоянок ВС должны быть оборудованы техническими средствами, в том числе:

- приспособлениями для заземления и швартовки;
- средствами освещения;
- средствами связи;
- средствами пожаротушения;
- емкостями для сбора отработанных нефтепродуктов и тарой для использованной ветоши.

4.2.5 Места стоянок и прилегающая к ней территория в полосе шириной 50 м, должны быть очищены от легковоспламеняющихся предметов и сухой травы.

4.2.6 Ответственность за обеспечение пожарной безопасности на стоянках ВС, в том числе за укомплектованность их средствами пожаротушения, а также за оснащение приспособлениями для заземления и швартовки ВС к якорным креплениям, емкостями для сбора отработанных нефтепродуктов и тарой для использованной ветоши возлагается на следующих должностных лиц:

4.2.6.1 На перроне, стоянках самолетов и вертолетов, предангарной стоянке и в доке - ангаре самолетов Як – 40 - на начальника ТО СВП ИАС.

4.2.7 При временном размещении транзитных ВС обязанности по организации оснащения мест стоянок передвижными средствами пожаротушения и упорными колодками возлагаются на старших должностных лиц участков ИАС.

4.2.8 Ответственность за оборудование мест стоянок ВС техническими средствами и содержание последних в эксплуатационном состоянии возлагается на начальников служб АО «ВАП», в том числе:

- по средствам освещения - на начальника службы ЭСТОП;
- по средствам связи - на заместителя командира АО - начальника службы ОВД и ЭРТОС.

4.2.9 Ответственность за оборудование мест стоянок ВС приспособлениями для заземления, якорными креплениями и удаление с мест стоянок и прилегающей к ним территории сухой травы возлагается на начальника службы аэродромного обеспечения.

4.2.10 Курение, разведение огня на территории стоянок ВС – КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

4.3 ОРГАНИЗАЦИЯ ОХРАНЫ, ПРИЕМА И ПЕРЕДАЧИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.

4.3.1 ВС, размещающиеся на местах стоянок и в доке-ангаре аэропорта, находятся под

постоянной охраной:

4.3.1.1 Экипажа (пилота) - при использовании ВС для производства полетов, при кратковременных стоянках на аэродроме продолжительностью до 2 часов, если в составе экипажа имеется бортмеханик, а также при вынужденных посадках вне аэродрома;

4.3.1.2 Инженерно-технического состава ИАС - во время технического обслуживания (ТО) ВС, а также при кратковременных стоянках на аэродроме продолжительностью до двух часов, если в составе экипажа нет бортмеханика или при стоянках на аэродроме, превышающих два часа;

4.3.1.3 Караула САБ – при стоянках ВС на аэродроме, когда на них не ведутся работы по ТО или ремонту и эти ВС переданы под охрану;

4.3.2 Порядок передачи ВС для производства полетов, ТО (ремонта); для охраны:

4.3.2.1 От ИАС - экипажу (пилоту) для выполнения полета (выполнения руления, необходимого для производства ТО) передача ВС осуществляется через дежурного по стоянке ИАС или авиатехника ИАС, которому поручено обслуживание ВС, при наличии у члена экипажа, производящего прием ВС, действующего свидетельства специалиста ГА, действующего удостоверения члена экипажа ВС и документа, разрешающего получение данного ВС, действительного на день приема (задания на полет). Прием-передача ВС оформляется в бортовом журнале.

4.3.2.2 От одного экипажа - другому при выполнении рейса со сменой экипажа, если стоянка при смене не превышает I часа, передача осуществляется при наличии у члена сменяющего экипажа, производящего прием ВС, действующего свидетельства специалиста ГА, действующего удостоверения члена экипажа и действительного на день приема задания на полет. Прием-передача ВС между экипажами оформляется в бортовом журнале. При стоянке более I часа ВС сдается в ИАС.

4.3.2.3 От экипажа (пилота) - в ИАС на ТО или на хранение передача осуществляется через дежурного по стоянке или авиатехника ИАС, которому поручено обслуживание ВС при наличии у принимающего ВС работника ИАС действующего пропуска для работников АО «ВАП» с разрешенными зонами допуска №№ 1; 2; 6 и документа (журнал дежурного по стоянке, карта-наряд на ТО), разрешающего прием данного ВС. Прием-передача ВС оформляется в бортовом журнале.

4.3.2.4 Внутри ИАС на ТО от дежурного по стоянке - авиатехнику, которому поручено обслуживание данного ВС передача осуществляется при наличии у последнего действующего пропуска с разрешенными зонами допуска №№ 1; 2; 6 и карты-наряда на ТО данного ВС на день передачи.

От авиатехника - дежурному по стоянке ВС передается при наличии у дежурного пропуска с разрешенными зонами №№ 1; 2; 3, 4, 6 и журнала дежурного по стоянке.

Прием-передача ВС оформляется в журнале дежурного по стоянке.

4.3.2.5 От ИАС – караулу САБ передача ВС осуществляется через начальника смены САБ при наличии у принимающего воздушные суда сотрудника САБ действующего пропуска и журнала приема-сдачи ВС под охрану САБ, в котором оформляется передача ВС.

ВС иностранных авиакомпаний принимаются под охрану от экипажей по их заявкам или заявкам представителей иностранных авиакомпаний через диспетчера ПДСП.

4.3.2.6 На временных аэродромах и посадочных площадках от экипажа - сторожевой охране организации заказчика передача ВС под охрану осуществляется после вручения представителем организации заказчика командиру экипажа (пилоту) списка сторожей, утвержденного в местном органе МВД, представления сторожей (сторожа) командиру экипажа и члену экипажа, осуществляющего прием-передачу ВС, инструктажа бригады сторожей командиром экипажа по вопросам охраны ВС и при наличии у принимающего ВС работника сторожевой охраны документа, удостоверяющего личность и действующего разрешения на огнестрельное оружие.

Передача ВС под охрану и прием с охраны оформляется в журнале сдачи приема ВС на оперативной точке.

Запрещается сдавать под охрану ВС, на которых не закрыты и не заперты двери, крышки люков, форточки окон кабины, не произведено опломбирование согласно установленной схеме, не установлены (не включены) специальные противоугонные устройства (если они предусмотрены); приставлены к борту или подключены средства наземного обслуживания; не установлены упорные колодки под колеса, а также в случае неисправности охранного освещения, связи и отсутствия средств пожаротушения и заземления.

4.3.2.7 На месте вынужденной посадки вне аэродрома командир ВС и другие члены экипажа обязаны принять все возможные меры по обеспечению сохранности воздушного судна, для чего командиру ВС предоставляется право от имени АО «ВАП» заключать с местной администрацией договор на охрану ВС.

Прием-передача ВС в этом случае оформляется в бортовом журнале.

Запрещается заключать договоры на охрану ВС с физическими лицами без согласования их кандидатур в органах местной администрации.

Охрана ВС в этом случае производится силами экипажа.

4.3.2.8 Передача ВС от охраны дежурному по стоянке, авиатехнику ИАС осуществляется при наличии у них письменного постоянного (выдаваемого сроком на 6 месяцев) или разового допуска на право приема ВС, подписанного заместителем директора АО «ВАП» по ИАО или лицом, его замещающим, и скрепленного печатью и действующего пропуска работника АО «ВАП».

4.3.2.9 При сдаче под охрану и ответственность караулов САБ доков - их двери должны быть заперты и опечатаны независимо от наличия в этих доках-ангарах воздушных судов.

4.3.2.10 Списки лиц, которые имеют право принимать ВС от охраны объявляются приказом по ИАС и должны находиться в караульном помещении САБ.

4.3.2.11 Ключи от замков входных дверей и трапов, дверей пилотских кабин ВС хранятся в помещениях смен оперативного обслуживания ВС участка ТО СВП в специальных сейфах.

4.3.2.12 Ответственность за организацию хранения и выдачи упомянутых ключей экипажам ВС возлагается на старших инженеров участка ТО СВП или лиц их замещающих.

Обязанности по приему-выдаче вышеуказанных ключей экипажам ВС возлагается на дежурных по стоянкам.

4.3.2.13 Ключи от сейфов, упомянутых в п. 3.2.11. настоящей Инструкции, и от замков входных дверей помещений смен оперативного обслуживания ВС и ангаров хранятся:

- в рабочее время участков ИАС – у дежурных по стоянке участков ИАС;
- в нерабочее время - у начальников смен САБ.

Прием – передача ключей, указанных выше в настоящей Инструкции, от ответственных должностных лиц смен оперативного и периодического технического обслуживания ВС начальникам караулов САБ и обратно оформляется под расписку в Журналах дежурных по стоянке и Журнале приема – сдачи под охрану караула САБ.

Ключи от входных дверей доков-ангаров хранятся:

- в рабочее время смен оперативного и периодического технического обслуживания ВС – у старших должностных лиц данных смен;
- в нерабочее время смен оперативного и периодического технического обслуживания ВС – у - начальников смен САБ.

Прием - передача ключей от входных дверей доков-ангаров от должностных лиц ИАС начальникам смен САБ и обратно оформляется под расписку в Журнале приема- сдачи под охрану ВС и объектов УТР ИАС и Журнале - приема-сдачи ВС под охрану караула САБ.

При приеме – передаче ВС между ИАС и караулом САБ принимающие обязаны проверить:

- отсутствие повреждений ВС;
- закрытие и опечатывание дверей, трапов;

- наличие упорных колодок под колесами основных опор;
- наличие и исправность противоугонных устройств на шасси самолетов Ан – 2;
- надежность швартовки самолетов Ан - 2 к якорным креплениям;
- отсутствие около ВС подключенных средств наземного оборудования;
- наличие наземных средств пожаротушения;
- отсутствие на местах стоянок легковозгораемых предметов и мусора;
- состояние и исправность освещения мест стоянок;
- закрытие и опечатывание входных дверей доков - ангаров.

4.4. ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ ПРИЕМА ПОД ОХРАНУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КАРАУЛАМИ САБ.

4.4.1 Дежурный по стоянке ИАС (бригадир (авиатехник) ИАС) и начальник смены САБ при приеме -передаче под охрану и ответственность ВС, имеющих какие-либо внешние повреждения, демонтированные воздушные винты, двигатели, опоры, шасси, другие детали планера и установленные на внешних поверхностях ВС изделия и устройства, делает об этом специальные отметки как в Журнале дежурного по стоянке, так и в Журнале приема-сдачи ВС под охрану караулов САБ.

4.4.2 Начальнику смены САБ запрещается принимать под охрану и ответственность ВС у которых:

- 4.4.2.1. Не закрыты, не заперты входные двери и трапы, аварийные двери и люки, крышки люков для слива топлива, форточки остекления пилотских кабин;
- 4.4.2.2. Не опечатаны двери, трапы и люки согласно установленному порядку; не установлены под колеса основных опор шасси упорные колодки;
- 4.4.2.3. Отсутствуют или ненадежно установлены швартовочные приспособления (для самолетов Ан – 2);
- 4.4.2.4. Не установлены противоугонные устройства на колесах шасси (на самолетах Ан – 2);
- 4.4.2.4. Приспособлены к борту или подключены средства наземного обслуживания ВС.

Примечание:

1) Указанные требования распространяются на ВС, располагающиеся на местах стоянок вне доков – ангаров.

2) После устранения инженерно – техническим составом ИАС недостатков, перечисленных в пункте 4.2. настоящей Инструкции, ВС сдается под охрану караулам САБ в установленном порядке.

Места стоянок ВС должны быть обеспечены средствами пожаротушения.

4.5. ОРГАНИЗАЦИЯ ОХРАНЫ И НЕСЕНИЯ СЛУЖБЫ ПАТРУЛЬНЫМ НАРЯДОМ.

В целях усиления охраны ВС и объектов, поддержания пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту организована патрульная служба нарядов САБ. С целью обеспечения мобильности патрульный наряд обеспечивается транспортным средством.

4.5.1 Цели патрулирования:

- остановить и предотвратить проникновение посторонних в контролируемые зоны;
- своевременно обнаружить нападение или пресечь попытки нападения на объекты;
- обеспечить защиту ВС;
- контролировать состояние физических ограждений и других возможных мест проникновения нарушителей;

- обеспечить принятие мер в случае нападения или попыток нападения на охраняемые объекты.

Патрульный наряд входит в состав караула, подчиняется начальнику смены САБ и выполняет обязанности в соответствии с утвержденной Инструкцией патрульного наряда САБ аэропорта.

В Инструкции излагаются обязанности, ответственность и права патрульного наряда, а также особые обязанности патруля на отдельных участках маршрутов патрулирования; действия при нападении на охраняемые объекты, при задержании нарушителей, при пожаре, стихийном бедствии, средства и способы связи с караульным помещением.

К Инструкции прилагается схема маршрутов патрулирования по аэродрому и объектам.

Отклонение патрульного наряда от маршрутов патрулирования запрещается. Периодичность объездов патрульным нарядом по определенным маршрутам устанавливается начальником подразделения охраны САБ, исходя из местных условий.

Время и результаты осмотра объектов по маршрутам патрулирования записываются в постовую ведомость (при большом количестве записей в постовую ведомость разрешается клеивать дополнительный лист).

4.5.2. Патрульный наряд обязан:

4.5.2.1 проводить осмотр воздушных судов и объектов, принятых под охрану караулом а также контролировать состояние охраны воздушных судов, находящихся под ответственностью экипажей, ИАС.

При обнаружении оставленных без присмотра воздушных судов с открытыми входными дверями, грузовыми, аварийными люками, форточками кабин, без специальных замков на системах управления или незаземленных, принимать меры через соответствующих должностных лиц к устранению этих недостатков;

4.5.2.2 задерживать нарушителей пропускного и внутриобъектового режима, оказавшихся на территории аэродрома и охраняемых объектов, и доставлять их в караульное помещение. Задерживать на территории аэродрома транспортные средства, не имеющие соответствующих пропусков.

4.5.2.3 устанавливать через руководителя полетов или диспетчеров службы движения принадлежность и правомерность нахождения лиц и транспортных средств на летной полосе или в непосредственной близости от нее. Люди и транспортные средства, не имеющие разрешения на производство работ, подлежат удалению с этих участков с последующим сообщением руководителям соответствующих служб для принятия мер;

4.5.2.4 осуществлять контроль за состоянием ограждения и охранного освещения. Выезжать на объекты при срабатывании технических средств охраны;

4.5.2.5 принимать меры к задержанию людей и удалению животных, находящихся на ВПП и прилегающей к ней территории;

4.5.2.6 следить на маршрутах патрулирования за поддержанием и соблюдением правил пожарной безопасности и принимать необходимые меры по пресечению выявленных нарушений;

4.5.2.7 поддерживать непрерывную связь с караульным помещением.

В условиях плохой видимости движение патрульного наряда на территории

аэродрома должно осуществляться с соблюдением повышенных мер безопасности.

Транспортные средства, предназначенные для патрульной службы, оборудуются проблесковыми огнями желтого цвета, включаемыми независимо от времени суток, а также средствами радиосвязи с руководителем полетов (диспетчером).

При необходимости пересечения ВПП начальник патрульного наряда обязан предварительно запросить разрешение у диспетчера службы движения в соответствии с установленной технологией взаимодействия, а после пересечения ВПП доложить диспетчеру о ее освобождении.

Патрульное транспортное средство должно использоваться только по прямому назначению. Использование его в целях, не связанных с задачами охраны, категорически запрещается.

Заместитель начальника САБ



В.В. Екименков

«21» 06 2018 г.

5. АВИАТОПЛИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК (РУКОВОДСТВО)

5.1. Общие положения

Организация, осуществляющая авиатопливообеспечение воздушных перевозок, осуществляет следующие работы:

- прием авиационных горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей в резервуары предприятия (далее — авиаГСМ);
- хранение авиаГСМ;
- подготовку и выдачу авиаГСМ на заправку;
- заправку авиаГСМ в воздушные суда.

Деятельность по авиатопливообеспечению воздушных перевозок включает в себя:

- обеспечение безопасности при эксплуатации авиационной техники в соответствии со статьей 8 Закона РФ ОТ 08.01.1998 г. №10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации»;

- организацию проведения контроля качества авиаГСМ на соответствующих этапах авиатопливообеспечения воздушных перевозок в целях выявления изменений показателей качества авиаГСМ в процессе их поставки и подготовки к применению, а также в целях оценки пригодности авиаГСМ к заправке в воздушные суда. Для осуществления лабораторного контроля качества в предприятии создана лаборатория ГСМ;
- обеспечение выполнения экологических норм, норм охраны труда и пожарной безопасности при осуществлении авиатопливообеспечения воздушных перевозок. Для этих целей предприятие осуществляет организационные и технические мероприятия для выполнения их требований;

- осуществление в установленном порядке взаимодействия со службами аэропорта, а также с другими организациями.

5.2. Термины и определения

Авиатопливообеспечение воздушных перевозок (Авиатопливообеспечение) — аэропортовая деятельность, направленная на обеспечение эксплуатации и обслуживания воздушных судов кондиционными авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями (прием, хранение, подготовка, выдача на заправку и заправка ВС).

Анализ показателей качества ГСМ — документ, содержащий результаты определения величин физико-химических показателей проб продукта, отобранных из технологического оборудования и технических средств системы авиатопливообеспечения или систем ВС.

Аттестация персонала — совокупность процедур, производимых сертифицирующим органом для удостоверения способности лиц персонала выполнять заявленные виды работ в ходе процесса подготовки авиаГСМ к выдаче на заправку и заправку ВС.

Должностная инструкция — утвержденный руководителем предприятия документ, содержащий требования к определенному лицу персонала службы ГСМ по выполнению служебных обязанностей.

Допуск лица персонала службы ГСМ к исполнению обязанностей — приказ руководителя предприятия, которым, на основании результатов стажировки или предыдущего опыта работы, назначаемый на должность допускается к прямому исполнению служебных обязанностей согласно должностной инструкции по представлению начальника службы ГСМ.

Ежедневный осмотр (ЕО) объектов службы ГСМ — выполняемый специалистом службы ГСМ ежедневный осмотр состояния объектов технологического оборудования и технических средств.

Изготовитель — юридическое лицо, производящее данную марку авиаГСМ и гарантирующее её соответствие государственным требованиям, а также соблюдение технологии и регламента производства.

Контроль качества авиаГСМ - контроль количественных и качественных характеристик свойств авиаГСМ;

Качество авиаГСМ — совокупность характеристик продукта, относящихся к его способности удовлетворять установленные технической документацией потребности.

Контроль уровня чистоты — контроль чистоты продукта с визуальной или инструментальной оценкой результатов.

Лабораторный контроль — контроль физико-химических показателей продуктов с использованием стандартизированных лабораторных приборов и методик в объеме перечней показателей, установленных для входного, приемного и складского анализов проб, работавших в авиационных системах авиаГСМ.

Контрольный талон - документ, выдаваемый на средство заправки, разрешающий проведение заправки авиаГСМ из данного средства заправки;

Объект ГСМ — персонал службы ГСМ и оборудование, осуществляющие закрепленную часть технологического процесса.

Операция — законченная часть технологического процесса, исполняемая на одном рабочем месте.

Паспорт качества авиаГСМ — документ, выдаваемый лабораторией ГСМ предприятия, удостоверяющий соответствие фактически установленных величин физико-химических показателей и эксплуатационных характеристик авиаГСМ требованиям ГОСТ (ТУ) на данную марку продукта, а также соблюдение технологии производства, который прилагается к каждой отгружаемой партии продукта.

Положение о службе ГСМ - утвержденный руководителем предприятия документ, излагающий права, обязанности, структурное устройство службы ГСМ.

Поставщик - юридическое лицо, осуществляющее поставку кондиционных авиаГСМ согласно договору (контракту, соглашению).

Потребитель - юридическое лицо, которому оказываются услуги по заправке кондиционных авиаГСМ, согласно заключенного с ним договора (контракта, соглашения).

Процедуры - предписанные Руководством действия, составляющие в целом технологический процесс подготовки авиаГСМ к выдаче на заправку в ВС.

Процесс - совокупность действий, совершаемых над продуктом при его подготовке к выдаче на заправку.

Декларация соответствия на марку авиаГСМ - документ, выдаваемый соответствующей организацией РФ, удостоверяющий, что выпущенный конкретным заводом-изготовителем по предписанной технологии продукт соответствует требованиям Технического регламента «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топчному мазуту» (ТР ТС 013/2011).

5.3. Нормативные документы.

- Федеральные авиационные правила «Сертификационные требования к организациям авиатопливообеспечения воздушных перевозок» (утверждены 18.04.2000 №2411).

- Руководство по приёму, хранению, подготовке к выдаче на заправку и контролю качества авиационных горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей в авиапредприятиях воздушного транспорта РФ (приказ Департамента воздушного транспорта Минтранса РСФСР от 17.10.92 №ДВ-126, с изменениями и дополнениями).

- Руководство по технической эксплуатации складов и объектов горюче-смазочных материалов предприятий гражданской авиации.

- Регламент технического обслуживания сооружений и технологического оборудования объектов авиатопливообеспечения (утвержденный руководящий документ МГА от 10.11.1988 №41/И).

- ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН О ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОПАСНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ от 21 июля 1997 года №116-ФЗ (ред. ФЗ от 02.06.2016 N 170-ФЗ).

- ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН N 69-ФЗ О ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ от 21 декабря 1994 года (в ред. Федерального закона от 30.10.2018 N 369-ФЗ).

- ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ О ТРЕБОВАНИЯХ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ 22 июля 2008 года N 123-ФЗ (в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 244-ФЗ)

- ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН N 256-ФЗ от 21.07.2011 "О БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА" (вред. Федерального закона 06.07.2016).

- ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 10 марта 1999 г. N 263 ОБ ОРГАНИЗАЦИИ И ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОПАСНОМ ПРОИЗВОДСТВЕННОМ ОБЪЕКТЕ (в ред. Постановлений Правительства РФ от 28.02.2018 N 205).

- ПРИКАЗ РОСТЕХНАДЗОРА от 7 ноября 2016 г. N 461 ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ НОРМ И ПРАВИЛ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ "ПРАВИЛА ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СКЛАДОВ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ" (ред. Приказа Ростехнадзора от 15.01.2018 N 13).

- ПРИКАЗ РОСТЕХНАДЗОРА от 14.11.2013 N 538 "ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ НОРМ И ПРАВИЛ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ "ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ" (ред. Приказа Ростехнадзора от 28.07.2016 №316).

- ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВО ЭНЕРГЕТИКИ РОССИИ от 30 июня 2003г. №280 ИНСТРУКЦИЯ ПО УСТРОЙСТВУ МОЛНИЕЗАЩИТЫ ЗДАНИЙ, СООРУЖЕНИЙ И ПРОМЫШЛЕННЫХ КОММУНИКАЦИЙ.

- Технический регламент Таможенного союза "О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту" (ТР ТС - 013 — 2011).

5.4. Контроль качества авиаГСМ

5.4.1. Виды контроля качества при подготовке авиаГСМ к выдаче системы ВС:

5.4.1.1. При подготовке авиаГСМ к выдаче в системы ВС устанавливаются следующие виды контроля: входной, приемный, складской и аэродромный.

5.4.1.2. Входной контроль производится при приемке на склад авиапредприятия каждой партии авиаГСМ, поступающей от изготовителя (поставщика) любым видом транспорта.

Он предназначен для:

- установления соответствия поступающих транспортных средств и тары, а также количества находящегося в них продукта сопроводительной документации;
- оценки чистоты поступивших наливных авиаГСМ.

По результатам входного контроля принимается решение о порядке приема на склад поступившего продукта, которое заносится в порезервуарный журнал.

5.4.1.3. Приемный контроль наливных авиаГСМ производится после окончания приема продукта и каждого долива резервуара продуктом другой партии. Приемный контроль предназначен для:

- проверки марки продукта в данном резервуаре;
- исключения возможности вовлечения в технологический процесс подготовки

некондиционного авиаГСМ в результате смешения его в процессе транспортировки или приемки на склад с другими, не допущенными для смешения видами или марками авиаГСМ или химическими веществами.

Приемный контроль включает определение физико-химических показателей авиаГСМ и установление уровня его чистоты.

По результатам приемного контроля принимается решение о пригодности продукта в резервуаре к выдаче. Решение принимается на основании сопоставления полученных величин контролируемых показателей с данными паспорта изготовителя (поставщика), требованиями ГОСТ (ТУ).

При удовлетворительных результатах приемного контроля авиаГСМ, поступивших в наливном транспорте, оформляется паспорт качества к выдаче продукта из данного резервуара по форме Приложения 7. Паспорт качества действует до израсходования проверенного продукта из резервуара, но не более 1 года для авиатоплив и авиамасел и 6 месяцев для ПВК жидкостей.

5.4.1.4. Складской контроль производится через 6 месяцев хранения авиатоплив и авиамасел и 3 месяца хранения ПВК жидкости в данном резервуаре. Складской контроль предназначен для:

- определения уровня изменения параметров качества хранящегося продукта;
- подтверждения возможности при необходимости дальнейшего хранения или применения продукта.

Складской контроль включает определение физико-химических показателей авиаГСМ и уровня его чистоты. По результатам складского контроля принимается решение о пригодности к хранению или выдаче продукта из данного резервуара на заправку. Оно принимается на основании сопоставления полученных величин проверяемых показателей с данными паспорта качества, требованиями ГОСТ. При удовлетворительных результатах складского контроля делается отметка на действующем паспорте качества с указанием даты проведения анализа. Изменившиеся величины показателей вносятся в соответствующие графы паспорта качества.

5.4.1.5. Аэродромный контроль подтверждает подготовленность к выдаче на заправку пригодного к применению продукта из емкости конкретного заправочного средства и из расходного резервуара. При удовлетворительных результатах аэродромного контроля оформляется контрольный талон. Он удостоверяет, что через данное заправочное средство разрешена выдача на заправку ВС определенной марки подготовленного авиаГСМ. Срок действия контрольного талона - до окончания расходования продукта из расходного резервуара, но не более срока действия паспорта качества к выдаче данной партии продукта.

5.4.1.6. По решению руководителя службы ГСМ в процессе хранения или перед вовлечением авиаГСМ в процесс их подготовки к применению при возникновении подозрений на возможность изменения их качества (несоблюдение условий хранения, ухудшение технических характеристик оборудования, несоблюдение регламентных сроков обслуживания или некачественного проведения этих работ) контроль качества может производиться досрочно. В этих случаях места отбора проб и перечень контролируемых показателей качества устанавливаются службой ГСМ или по рекомендациям ГосНИИГА.

5.4.1.7. При обнаружении несоответствия качества авиаГСМ, поступивших на склад ГСМ, требованиям ГОСТ (ТУ) или скрытого дефекта качества по заявке авиапредприятия производится арбитражный контроль.

5.4.1.8. Арбитражный контроль выполняет ГосНИИГА по определенному в каждом случае перечню показателей. По результатам контроля ГосНИИГА выдает арбитражный анализ с заключением о условиях применения продукта.

5.4.1.9. Контроль качества работавших авиаГСМ из систем ВС может проводиться лабораторией ГСМ авиапредприятия в рамках своей компетенции в объеме показателей, методами исследований и периодичностью, установленными нормативно-технической

документацией на ВС. По результатам контроля выдается анализ с установленными при исследовании параметрами на представленную пробу.

5.4.1.10. Контроль качества авиаГСМ, осадков и отложений с агрегатов аварийных и отказавших ВС включает в себя проведение исследований стандартизованными методами и инструментальными методами аналитической химии и соотнесения полученных результатов с "банком сведений" по уровню качества конкретного продукта при его нормальной эксплуатации в системе ВС и при отказах.

5.4.1.11. По указанию комиссии, расследующей авиационное происшествие (инцидент), контроль объектов исследований с представлением заказчику заключения с анализами проводит ГосНИИГА.

5.4.2. Отбор проб в авиапредприятиях и их транспортировка

5.4.2.1. Пробы авиаГСМ из средств транспортировки, хранения и заправки отбираются для установления соответствия качества авиаГСМ требованиям ГОСТ (ТУ). Пробы авиаГСМ из систем и агрегатов ВС, как правило, отбираются для определения уровня их чистоты и качества, полноты выполнения регламентных работ по техническому обслуживанию и подготовленности систем и агрегатов к эксплуатации.

5.4.2.2. Отбираемые пробы авиаГСМ должны быть представительными. Представительность проб достигается:

- отбором заданного количества авиаГСМ из определенной части его объема установленным способом в местах;
- отбором проб в специально подготовленную тару;
- достоверностью и необходимым объемом прилагаемой к пробе документации;
- соблюдением правил укупорки и доставки к месту исследований, хранения до и после исследования.

5.4.2.3. Отбор проб авиаГСМ при их подготовке к выдаче производится в соответствии с требованиями ГОСТ 2517. Пробы подразделяются на точечные, объединенные и донные. Точечная проба - проба, отбираемая за один прием с установленного ГОСТ места отбора. Объединенная проба - проба, составленная в результате смешения точечных проб в установленном ГОСТ соотношении объемов. Донная проба - точечная проба, отобранная из нижней части емкости, отстойника средства заправки, фильтра, фильтра-сепаратора или нижнего крана слива отстоя (сифона) резервуара или трубопровода.

5.4.2.4. При отборе проб авиаГСМ через сливное устройство (отстойники емкости ТЗ, МЗ, сифоны, нижние краны резервуаров, отстойники средств очистки и водоотделения и т.п.) предварительно производится слив отстоя при полностью открытом сливном кране до появления однородного продукта, но не менее 0,5 куб. дм.

5.4.2.5. Объемы проб, предназначенных для лабораторных анализов, должны составлять для авиакеросинов и авиабензинов не менее 1,5 куб. дм, а для остальных видов авиаГСМ - не менее 0,7 куб. дм. Для проверки уровня чистоты авиатоплив и авиамасел объем отбираемой пробы должен составлять 0,5 - 0,8 куб. дм.

5.4.2.6. Отбор проб авиаГСМ должен производиться в тару (посуду), подготовленную лабораторией ГСМ авиапредприятия, о чем делается отметка в акте отбора проб. Технология подготовки тары изложена в "Методических рекомендациях по анализу качества авиаГСМ в ГА", ч. 1.

5.4.2.7. Бутылки с пробами должны быть плотно закупорены пробками или винтовыми крышками с прокладками, материал которых не должен растворяться в авиаГСМ. При применении резиновых или корковых пробок для их обертки используется полиэтиленовая пленка. Горло бутылки следует обернуть полиэтиленовой или другой плотной пленкой и обвязать бечевкой, концы которой пропускают в отверстие этикетки.

Концы бечевки пломбируют или заливают сургучом (мастикой) на пластинке из картона, дерева или другого материала и опечатывают. Допускается приклеивать этикетку к бутылке.

5.4.2.8. На этикетке должны быть указаны:

- номер пробы по журналу регистрации проб;
- наименование, марка продукта;
- номер резервуара, от какого количества отобрана проба, номер партии тары, цистерны, из которой отбиралась проба;
- дата отбора пробы;
- наименование ГОСТ (ТУ) на продукт;
- фамилии и подписи лиц, отобравших и опечатавших пробу.

5.4.2.9. Отбор проб оформляется актом и регистрируется в журнале.

5.4.2.10. При направлении проб авиаГСМ, отобранных в связи с расследованием причин авиационного происшествия (инцидента) с ВС, в акте в свободной форме должна быть изложена технология отбора проб с указанием, какой объем отстоя сливался, когда производился отбор пробы из этого узла, точно указывается точка отбора пробы и состояние оборудования, откуда она отбиралась, состояние окружающей среды, кем подготавливалась тара, какие точечные пробы отбирались для составления объединенной пробы. Если отбор производился в меньших, чем установлено, количествах, указывается причина этого, а также применение промежуточных емкостей (приспособлений) для отбора проб.

5.4.2.11. Пробы направляются на исследование с сопроводительным письмом, в котором указывается цель проведения исследований. К письму прилагается акт отбора пробы.

Порядок подготовки и транспортировки проб авиаГСМ приведен в "Правилах перевозки опасных грузов воздушным транспортом".

5.4.3. Контроль качества и порядок проведения анализов авиаГСМ

5.4.3.1. Анализы физико-химических показателей качества авиаГСМ выполняются в специализированной лаборатории ГСМ авиапредприятия. Проверки уровня чистоты авиатоплив и авиамасел производятся в местах отбора проб (склад ГСМ, стоянка спецтранспорта, летное поле).

5.4.3.2. Лаборатория ГСМ авиапредприятия имеет оборудование для проведения анализов, входящих в объем приемного и складского контроля авиаГСМ, для анализов чистоты авиаГСМ из систем ВС.

5.4.3.3. Персонал лаборатории ГСМ, выполняющий анализы, имеет теоретическую и практическую подготовку, соответствующую сертификационным требованиям. Допуск к самостоятельной работе производится после практической подготовки на рабочем месте под руководством ответственного лица и стажировки в лаборатории организации, производящей такую подготовку, с принятием зачетов квалификационной комиссией и выдачей соответствующего удостоверения. Должности и фамилии лиц, допущенных к самостоятельной работе и имеющих право подписывать паспорта качества к выдаче на авиаГСМ, объявляются приказом руководства авиапредприятия.

Последующая стажировка и оформление допуска к самостоятельной работе производится не реже 1 раза в два года.

5.4.3.4. Пробы авиаГСМ, поступившие в лабораторию для анализа, регистрируются в Журнале регистрации проб. Проведение анализов качества и чистоты авиаГСМ производится на метрологически поверенных средствах измерений и испытаний. Проверка уровня чистоты авиатоплив, подготавливаемых к выдаче на заправку ВС, производится визуально и с помощью приспособления ПОЗ-Т (индикатора ПЭК-Т), использующего индикатор качества топлива (ИКТ). Содержание воды в авиамаслах определяется визуально и методом "потрескивания" по ГОСТ 1547. Визуально чистота авиатоплива проверяется просмотром в лучах света стеклянного цилиндра (банки) с отобранной пробой.

5.4.3.5. Результаты анализа физико-химических показателей качества авиаГСМ считаются удовлетворительными, если их величина не превышает предельно допустимых значений, установленных НТД на продукт. Удовлетворительными результатами проверки чистоты являются: отсутствие при визуальном контроле видимых частиц загрязнений, кристаллов льда, капель воды и/или при наличии на желтом слое ИКТ не более двух голубых пятен, а на белом слое - отпечатка светлее верхнего контрольного.

5.4.3.6. Результаты анализов проб, выполненных лабораторией, вносятся в Журнал регистрации анализов. Порядковый номер анализа записывается в Журнал регистрации проб по номеру пробы, поступившей на анализ. В графе "Заключение" журнала пишется "(Вид авиаГСМ) марки пригоден (не пригоден) к выдаче".

5.4.3.7. Записи и расчеты при проведении анализов проб производятся в рабочем журнале техника-лаборанта.

5.4.3.8. При удовлетворительных результатах анализа качества авиаГСМ в объеме приемного контроля лаборатория ГСМ авиапредприятия выдает паспорт качества к выдаче. Паспорт качества к выдаче подписывается руководителем лаборатории (или лицом, его заменяющим), исполнителем, проводившим анализы, и заверяется штампом лаборатории ГСМ.

5.4.3.9. Анализ работавших авиаГСМ из систем ВС должен содержать фактические данные по проверенным показателям, перечень которых определен заказывающей службой (организацией). В случае, если поставленная цель исследований (объем контролируемых показателей) превышает возможности данной лаборатории, пробы направляются на исследование в ГосНИИГА.

5.4.3.10. В лаборатории ГСМ ведется график контроля за сроками действия выданных анализов на расходоуемые и хранимые авиаГСМ на складе авиапредприятия и приписных аэропортах, а также анализов, выданных на временные аэродромы и посадочные площадки ПАНХ.

5.4.3.11. При отправке авиаГСМ в приписные авиапредприятия или на временные аэродромы и посадочные площадки выдаются копии анализов лаборатории ГСМ предприятия-отправителя, которые заверяются штампом лаборатории ГСМ.

5.4.3.12. Акты отбора проб, анализы, контрольные талоны и паспорта изготовителя (поставщика) по одному экземпляру от каждой партии продукта хранятся в лаборатории авиапредприятия в течение не менее 3 месяцев после израсходования данной партии продукта.

5.5. Подготовка авиаГСМ к выдаче на заправку

5.5.1. Общие сведения

5.5.1.1. Комплекс операций по подготовке авиаГСМ к выдаче на заправку предназначен для поддержания в пределах уровня его качества от момента приемки от изготовителя (поставщика) до выдачи в средства заправки.

5.5.1.2. Операции по подготовке к выдаче на заправку авиаГСМ, поступающих наливом в железнодорожном, автомобильном транспорте, включают:

- слив из средств транспортировки;
- хранение в резервуарах;
- фильтрацию;
- контроль качества и чистоты;
- добавление ПВК жидкости;
- выдачу в средства заправки и систему ЦЗС.

Составной частью операций является проведение регламентных работ по техническому обслуживанию технологического оборудования и технических средств. Операции по подготовке к выдаче на заправку авиаГСМ, поступающих в заводской упаковке (рабочие жидкости для гидросистем, пластические смазки и масла), включают:

- подготовку тарного помещения, мест приема и хранения;
- хранение в заводской упаковке;
- выдачу потребителю (ИАС авиапредприятия) по заявке в течение гарантийного срока хранения.

5.5.1.3. Большой объем операций при приеме авиаГСМ, поступающих в наливном транспорте, определяется необходимостью обеспечения требований по условиям их хранения в соответствии с ГОСТ (ТУ) для обеспечения сохранности качества продукта в течение гарантийного срока в соответствии с ГОСТ на продукт.

5.5.1.4. АвиаГСМ, не прошедшие операции по подготовке в полном объеме, к выдаче на заправку не допускаются.

5.5.2. Прием авиаГСМ на склад

5.5.2.1. До поступления продукта в наливном транспорте (начале перекачки по трубопроводу) на склад ГСМ производится:

- проверка исправности технологического оборудования резервуаров, предназначенных для приема авиаГСМ;
- определение наличия подтоварной воды, слив ее, отбор проб и контроль чистоты остатка авиаГСМ в резервуарах, предназначенных к приему;
- подготовка отдельного резервуара на случай поступления авиаГСМ без паспорта, в неисправных транспортных средствах, в емкостях без пломб или загрязненного авиаГСМ;
- замер количества остатка авиаГСМ в резервуарах, предназначенных для приема;
- проверка качества и марки остатка авиаГСМ по паспорту изготовителя (поставщика) и заключению паспорта качества к выдаче;
- слив отстоя из сливных кранов отстойников фильтров и нижних точек приемных трубопроводов;
- подготовка инвентаря и посуды для отбора проб и проведения анализов и проверок.

5.5.2.2. После подачи транспортных средств под слив при входном контроле проверяется:

- состояние железнодорожных цистерн (герметичность люков, исправность поручней и площадок, затянутость болтов, наружная чистота цистерн, наличие и сохранность прокладок), наличие и исправность пломб на цистернах, танках наливных судов, а также чистота нижних сливных приборов;
- наличие паспортов на прибывшие авиаГСМ и соответствие фактических значений показателей в паспорте требованиям ГОСТ (ТУ);
- соответствие номеров железнодорожных автоцистерн и танков судов номерам, указанным в транспортных накладных и в паспортах;
- наличие маркировки на емкостях и ее соответствие отгрузочным документам, исправность емкостей;
- состояние разъемных соединений трубопроводов, шлангов, рукавов, наконечников.

Производится очистка от загрязнений, пыли, следов коррозии с последующей протиркой разъемных соединений, сливных шлангов, сливных наконечников. Не должно иметься следов пыли, грязи и коррозии в присоединительной головке установки нижнего слива.

5.5.2.3. Из транспортных средств до слива авиаГСМ отбираются точечные пробы для проверки чистоты продукта, анализа массовой плотности и составления арбитражной пробы с составлением акта.

Проверяется уровень налива продукта, наличие подтоварной воды (с использованием водочувствительной пасты).

Анализ массовой плотности принимаемого продукта производится при средней температуре продукта в емкости транспортного средства. Разность между определенной величиной плотности, приведенной к стандартной температуре, и величиной, указанной в паспорте, не должна превышать 0,002 г/куб. см. Проверка чистоты (уровня загрязненности) авиаГСМ производится визуально.

5.5.2.4. Принятие решения о сливе продукта в приемный или расходный резервуар склада ГСМ разрешается при удовлетворительных результатах входного контроля. Слив производится по штатным трубопроводным коммуникациям.

5.5.2.5. При неудовлетворительных результатах анализа массовой плотности, отсутствии паспорта, нарушении герметичности транспортных емкостей производится отбор точечных проб авиаГСМ из транспортного средства и донной пробы с оформлением акта комиссии в установленном порядке. Принимается решение о сливе продукта в отдельный резервуар, по возможности, по отдельным трубопроводным коммуникациям и о проведении исследований отобранных проб. Решение о рациональном применении продукта принимается на основании заключения по результатам исследований проб. При неудовлетворительных результатах контроля чистоты при входном контроле продукт сливается в приемный резервуар по возможности по отдельному трубопроводу, минуя ступень предварительной фильтрации. Решение о порядке подготовки такого продукта принимается в зависимости от степени загрязненности продукта.

5.5.2.6. В процессе слива авиаГСМ:

- контролируется уровень наполнения резервуара;
- проверяется герметичность узлов и соединений;
- через каждые 3 часа слива производится слив отстоя и визуальная проверка чистоты проб, отобранных из сливных кранов отстойников средств фильтрации, а также контроль перепада давления на средствах фильтрации.

5.5.2.7. После окончания слива:

- на паспортах изготовителя (поставщика) делается отметка о номерах поступивших цистерн, дате слива продукта, номерах резервуаров, в которые слит продукт, указывается фамилия лица, под руководством которого производился слив;
- не ранее чем через 30 мин. после окончания слива (наполнения резервуара) производится отбор донной и точечных проб для проведения приемного контроля.

5.5.2.8. При удовлетворительных результатах приемного контроля оформляется паспорт качества к выдаче. Продукт может непосредственно использоваться для подготовки к заправке ВС или закладываться на хранение.

5.5.2.9. При неудовлетворительных результатах контроля качества при приемном контроле производится отбор донной и точечных проб и их отправка в ГосНИИГА с приложением сопроводительной документации и копий паспортов поставщика и паспорта качества лаборатории ГСМ предприятия для решения вопроса о рациональном использовании продукта.

5.5.2.10. При поставке продукта в запаянной или другой герметичной заводской таре до поступления производится подготовка в тарном хранилище отдельных мест хранения по маркам и видам авиаГСМ.

5.5.2.11. После поступления продукта в таре производится проверка сопроводительной документации, паспорта изготовителя (поставщика), наличия маркировки на таре, сохранности тары (входной контроль).

5.5.2.12. При удовлетворительных результатах входного контроля продукт принимается и складировается в соответствии с ТУ.

5.5.2.13. При неудовлетворительных результатах входного контроля продукта в заводской таре:

- при отсутствии сопроводительной документации или паспорта изготовителя (поставщика) решение о рациональном использовании продукта принимается после ее получения;
- при отсутствии маркировки или незначительном повреждении тары (отсутствует вероятность попадания постороннего продукта) продукт складировается отдельно, производится отбор проб и их анализ. Решение о рациональном расходовании продукта принимается на основании результатов анализа;

- при нарушении герметичности тары, если есть вероятность попадания в принимаемый продукт посторонних веществ (по заключению работника службы ГСМ, принимавшего продукт), продукт складировается отдельно, производится отбор проб и их отправка в ГосНИИГА. Решение о использовании продукта принимается на основании заключения ГосНИИГА.

5.5.3. Хранение и внутрискладские перекачки

5.5.3.1. Хранение

5.5.3.1.1. Поступившие в авиапредприятия авиаГСМ хранятся в приемных или расходных резервуарах и тарных хранилищах. Срок хранения кондиционного продукта определяется текущими потребностями для заправки ВС или необходимостью создания резерва. Срок резервного хранения не должен превышать гарантийных сроков хранения, оговоренных техническими требованиями на продукт, считая от даты их изготовления. На авиаГСМ, находящиеся во вскрытой заводской таре, гарантийный срок хранения не распространяется.

Хранение пластичных смазок во вскрытых 150 - 200 л бочках допускается не более 1,5 - 2 лет с момента изготовления с регулярным контролем качества через каждые 3 месяца после тщательного перемешивания.

Загрязненный продукт подлежит отстаиванию. Необходимое для отстаивания время зависит от массы и дисперсности загрязнений. Минимально требуется на каждый метр влива авиакеросина время отстаивания 4 часа, а для авиабензина - 2 часа.

5.5.3.1.2. При хранении авиаГСМ в течение гарантийного срока должны быть исключены условия изменения их качества за счет испарения легких фракций, загрязнения или смешения с другими видами (марками) авиаГСМ, нарушения герметичности заводской тары.

Это обеспечивается соблюдением требований регламента по обслуживанию технологического оборудования, требований по сохранности качества, регулярным осмотром состояния тары (не реже 1 раза в месяц) и подтверждается результатами контроля качества.

5.5.3.1.3. При удовлетворительных результатах складского контроля наливных авиаГСМ на паспорте качества к выдаче делается отметка о сроке проведения анализа. В случае изменения одного или нескольких проверяемых показателей качества в установленных пределах величин изменившиеся величины показателей вносятся в соответствующие графы паспорта качества. Продукт подлежит дальнейшему хранению или выдаче на заправку.

После истечения гарантийного срока хранения, при нарушении герметичности упаковки или подозрении на порчу продукта производится отбор проб по п. 4.2.9 и их отправка на исследование в ГосНИИГА. Решение о реализации продукта принимается на основании заключения и рекомендаций ГосНИИГА. До принятия решения должно быть обеспечено раздельное хранение продукта и приняты меры, исключающие возможность поступления его в коммуникации или выдачи в таре для заправки.

5.5.3.2. Внутрискладские перекачки

5.5.3.2.1. Внутрискладской перекачке по штатным трубопроводам подвергаются продукты, имеющие положительное заключение в паспорте качества к выдаче.

5.5.3.2.2. При внутрискладских перекачках авиаГСМ должны быть исключены условия изменения его качества за счет загрязнения или смешения с другими видами авиаГСМ, кроме случаев, оговоренных настоящим Руководством.

5.5.3.2.3. После окончания перекачки в порезервуарном журнале делается запись о доливе или перекачке продукта, дате и времени выполнения операции, указываются номера резервуаров, из которого и в который перекачивался продукт.

5.5.4. Выдача на заправку в системы ВС

5.5.4.1. Выдача на заправку авиаГСМ включает комплекс работ, которые проводятся на складе ГСМ, стоянке спецтранспорта и на летном поле специалистами службы ГСМ самостоятельно или с привлечением представителей других служб.

5.5.4.2. Для авиатоплив и авиамасел на складе ГСМ производится проверка пригодности к выдаче продукта из расходного резервуара.

5.5.4.3. Пригодность продукта к выдаче предусматривает наличие положительного заключения в паспорте качества к выдаче, контроль чистоты продукта и проверку исправности функционирования задействованного технологического оборудования и технических средств.

5.5.4.4. Уровень чистоты продукта проверяется в расходном резервуаре, средствах заправки, средствах фильтрации и водоотделения. В расходном резервуаре уровень чистоты проверяется перед началом расходования и не реже 1 раза в смену. Проверяется наличие подтоварной воды с помощью водочувствительной пасты и визуально; с помощью ИКТ для авиатоплив проводится контроль донных проб, отбираемых после слива отстоя из нижнего крана (сифона) резервуара или нижнего уровня резервуара.

При удовлетворительных результатах в порезервуарном журнале производится запись "Результаты контроля уровня чистоты удовлетворительные. Выдачу разрешаю". При неудовлетворительных результатах контроля выдача продукта из резервуара не разрешается.

Проверка уровня чистоты из средств очистки и водоотделения пункта налива производится не реже 1 раза в смену путем визуального контроля проб, отбираемых из отстойников после слива отстоя.

Уровень чистоты продукта в средствах очистки, установленных на ТЗ, МЗ, проверяется 1 раз в смену по их прибытию на склад ГСМ визуальным контролем проб, отбираемых из отстойников фильтров (фильтров-сепараторов).

Контроль чистоты продукта в ТЗ производится по прибытию на склад ГСМ перед наполнением и через 15 мин. после наполнения (окончания заправки). До наполнения производится визуальный контроль, после наполнения - визуальный и ИКТ. Контроль чистоты масла из МЗ производится после его наполнения на складе в пробе, отбираемой после слива отстоя из раздаточного крана. При положительных результатах проверок оформляется контрольный талон для выдачи продукта из каждого ТЗ, МЗ. Для авиакеросинов указывается его температура кристаллизации.

При неудовлетворительных результатах проверки чистоты из средств фильтрации и водоотделения (или ТЗ, МЗ) выдача продукта через пункт налива не разрешается (ТЗ, МЗ от выдачи отстраняются). Принимаются меры по выявлению причин загрязнения (обводнения) продукта и их устранению.

5.5.4.5. Оценка работоспособности технологического оборудования и технических средств склада ГСМ производится специалистами службы ГСМ в соответствии с "Регламентом технического обслуживания сооружений и технологического оборудования объектов авиатопливообеспечения".

5.5.4.6. Оценка работоспособности средств водоотделения и фильтрации пункта налива производится не реже 1 раза в смену путем контроля величины перепада давления на них при наполнении ТЗ.

5.5.4.7. Пробы для проверки содержания в авиакеросине ПВК жидкости отбираются не менее 1 раза в смену из потока топлива после фильтра-сепаратора (или из отстойника цистерны ТЗ), в случае смешения в резервуаре - со среднего уровня резервуара. Контроль содержания проводится в лаборатории ГСМ или с помощью индикаторных трубок ИТ-ПВК. Результаты проверки заносятся в контрольный талон и журнал контроля содержания ПВК жидкости.

5.5.4.8. При хранении авиатоплива в средствах заправки на складе ГСМ более 10 суток производится проверка уровня его чистоты путем визуального и с помощью ИКТ контроля пробы, отобранной после слива отстоя из отстойника емкости. При

удовлетворительных результатах контроля делается отметка в контрольном талоне. При неудовлетворительном результате продукт сливается, а контрольный талон изымается.

5.5.4.9. На стоянке спецтранспорта производится:

5.5.4.10.- проверка наличия и правильности оформления контрольного талона (по прибытию заправочного средства);

5.5.4.11.- проверка состояния подвижных средств заправки;

5.5.4.12.- контроль уровня чистоты продукта.

5.5.4.13. Проверка состояния подвижных средств заправки и их технологического оборудования, а также их пригодности для безопасной работы по заправке ВС производится перед началом каждой смены совместно специалистами служб ГСМ и САО в соответствии с "Регламентом технического обслуживания сооружений и технологического оборудования объектов авиатопливообеспечения" и "Технологическими картами технического обслуживания спецоборудования спецмашин аэропортов ГА".

5.5.4.14. Результаты проверки заносятся в журнал контроля состояния спецавтотранспорта с указанием номеров машин и обнаруженных дефектов. При удовлетворительных результатах проверки в журнале делается отметка о допуске спецмашины к заправке.

5.5.4.15.4.4.3.2. Контроль уровня чистоты в ТЗ производится:

5.5.4.16.- по прибытию заправочного средства на стоянку спецтранспорта в пробе, отобранной из отстойника цистерны после слива отстоя (визуально). При удовлетворительных результатах контроля в контрольном талоне делается отметка "Выдачу на заправку разрешаю";

5.5.4.17.- не менее 1 раза в смену при резком изменении температуры и влажности воздуха в аэропорту в пробе из отстойника цистерны (визуально и ИКТ) с отметкой в контрольном талоне (при удовлетворительных результатах).

5.5.4.18. В емкости МЗ контроль чистоты производится 1 раз в сутки. При неудовлетворительных результатах контроля заправочное средство к заправке ВС не допускается, контрольный талон изымается.

5.5.4.19. Контроль чистоты продукта в средствах заправки (визуальный) производится в пробах, отбираемых по требованию экипажа из отстойников ТЗ или наконечника ННЗ ЗА.

5.5.4.20. Пробы для проверки содержания ПВК жидкости в авиакеросине, выдаваемом ЗА, отбираются не реже 1 раза в смену из наконечника ННЗ ЗА.

5.5.4.21. Пригодность к применению выдаваемого на заправку продукта подтверждается контрольным талоном.

5.5.4.22. АвиаГСМ в заводской упаковке выдаются по заявке ИАС в течение гарантийного срока хранения неоткрытыми, в сохранной таре с приложением паспорта изготовителя (поставщика).

5.5.4.23. Выдача производится после проверки специалистами службы ГСМ состояния тары, маркировки сорта, наличия пломбы и соблюдения гарантийного срока хранения.

5.5.4.24. При частичном расходе авиаГСМ в заводской упаковке ИАС, получившая продукт со склада ГСМ, герметично закрывает и опломбировывает тару для использования остатка по назначению.

5.5.4.25. В неподготовленные емкости транспортных средств выдача запрещается.

5.5.5. Обеспечение сохранности качества авиаГСМ

5.5.5.1. Обеспечение сохранности качества авиаГСМ на складе

5.5.5.2. АвиаГСМ являются стабильными продуктами и могут сохранять свои свойства в установленных пределах в течение гарантийного срока при строгом выполнении конкретными исполнителями операций при приеме, хранении, перекачке и подготовке авиаГСМ к выдаче на заправку.

5.5.5.3. В процессе прохождения авиаГСМ по складу не должно происходить изменения их качества из-за несоблюдения герметичности коммуникаций, емкостей хранения и тары, загрязнения или обводнения, смешения с другими видами (марками) авиаГСМ, несоблюдения гарантийных сроков хранения и при некачественном проведении технического обслуживания технологического оборудования объектов ГСМ или средств заправки, из-за применения оборудования или комплектующих деталей и агрегатов оборудования, не предназначенных или не допущенных к работе с авиаГСМ, из-за использования неапробированных или не рекомендованных технологических процессов, операций или режимов работы.

5.5.5.4. Мероприятия по сохранению качества авиаГСМ, исключаяющие изменение их качества сверх определенных пределов, включают:

- установление сохранности транспортной емкости и тары до начала слива (приема на тарный склад) по результатам входного контроля в объеме, регламентированном Руководством;

- идентификацию вида и марки авиаГСМ;
- исключение возможности смешения авиаГСМ различных видов, а также кондиционного и некондиционного продукта при приеме и прохождении по складу ГСМ;
- регулярные проверки состояния и исправности функционирования складского оборудования, средств доставки и заправки, а также проведение регламентных работ по их техническому обслуживанию;
- фильтрацию и водоотделение при прохождении по складу ГСМ и при выдаче;
- периодический контроль уровня качества и чистоты авиаГСМ.

5.5.5.5. При приеме авиаГСМ должно быть обеспечено:

- выделение под слив каждого вида авиаГСМ отдельных стояков, трубопроводных коммуникаций, насосов;

- предпочтительное использование для слива авиатоплива из ж.д.ц. нижних сливных устройств;
- закрепление технических средств за определенной маркой авиаГСМ;
- вывешивание в помещении насосных станций (приемораздаточных пунктов) схемы управления задвижками при проведении различных операций;
- отделение резервуаров с некондиционным продуктом от общей системы трубопроводов, на резервуарах и задвижках должны быть укреплены указатели "Продукт некондиционный", а сами задвижки закрыты и опломбированы;
- проведение тщательной зачистки (промывки) технологического оборудования и технических средств перед заполнением их другим видом авиаГСМ;
- проведение фильтрации авиатоплива;
- выделение отдельных мест хранения в тарном хранилище для различных видов (марок) авиаГСМ.

5.5.5.6. Зачистка резервуаров и емкостей производится в соответствии с графиком.

5.5.5.7. Зачистка резервуаров из-под авиатоплив производится не реже 1 раза в год. Резервуары с внутренним антикоррозионным покрытием зачищаются "по состоянию", но не реже 1 раза в 3 года.

5.5.5.8. Стальные резервуары из-под ПВК жидкостей зачищаются не реже 2 раз в год, расходные бачки для ПВК жидкостей - не реже 1 раза в 3 месяца (изготовленные из легированной стали - 1 раз в год).

5.5.5.9. В случае обнаружения повышенного количества загрязнений, после хранения некондиционного или загрязненного продукта, а также переходе на другой вид (марку) авиаГСМ производится внеочередная зачистка резервуара (емкости).

5.5.5.10. По окончании зачистки проверяется состояние внутренней поверхности резервуара (емкости). Результаты зачистки и проверки оформляются актом, разрешающим их использование для приема, хранения и выдачи соответствующей марки авиаГСМ.

5.5.5.11. Выдача авиакеросина в ТЗ или систему ЦЗС должна производиться через пункт фильтрования, состоящий из: - фильтра ТФ-10 (ТФ-2М) с фильтрочехлом или фильтроэлементами ТФБ, фильтра-сепаратора СТ-500-2М и фильтра ТФ-10 (ТФ-2М) с фильтроэлементами ТФБ либо фильтра ТФ-10 с фильтрочехлом или фильтроэлементами ТФБ и фильтра-сепаратора СТ-2500 или фильтра-водоотделителя ФТВ-1500.

Использование этих средств обеспечивает очистку топлив от механических примесей до уровня не более 0,0002% масс. и эмульсионной воды до уровня не более 0,003% масс. Пункт фильтрования оборудован коллектором для слива отстоя, средства очистки и водоотделения - манометрами, устройствами для слива отстоя и отбора проб.

5.5.5.12. Контроль за работоспособностью средств очистки и водоотделения производится по перепаду давления. Замена фильтрочехлов и фильтроэлементов должна производиться при достижении предельно допустимого перепада давления на номинальном режиме работы или после прокачки максимально допустимого объема авиатоплива, установленного НТД.

В средствах очистки и водоотделения, установленных параллельно, фильтроэлементы и фильтрочехлы заменяются одновременно.

Промывка фильтроэлементов и фильтрочехлов (кроме импортных самоочищающихся фильтров и фильтров ПВК жидкостей) запрещается.

При монтаже фильтрочехлов на корзины фильтров особое внимание должно быть обращено на недопустимость повреждения и надежную обвязку (закрепление) чехлов.

Крышки фильтров и фильтров-сепараторов после установки корзин и фильтропакетов пломбируются. Даты установки новых фильтропакетов и чехлов и их выпуска, а также показания манометров записываются в Журнал регистрации перепадов давления на фильтрах и удостоверяются подписью специалиста службы ГСМ.

После установки новых фильтропакетов в фильтры и фильтры-сепараторы, установленные на ТЗ и ЗА, следует произвести через них прокачку в отдельную емкость или "на кольцо" не менее 5000 куб. дм авиатоплива при режиме перекачки не выше номинального с проверкой чистоты ИКТ.

Минимальный перепад давления на средствах очистки и водоотделения после установки новых чехлов или пакетов при номинальном режиме прокачки должен быть не менее установленного НТД. Более низкий перепад давления в этом случае может указывать на неплотную обвязку чехлов, негерметичность пакетов или их повреждение (при исправных манометрах). Необходимо тщательно проверить работу фильтра, выявить и устранить причину пониженного перепада давления на фильтре, после чего допустить его к эксплуатации.

При отсутствии нарастания перепада давления без видимых причин (изменение режима работы средств перекачки или вязкости перекачиваемого продукта) или при снижении перепада давления необходимо произвести осмотр пакета или чехла на предмет отсутствия прорывов или нарушения обвязки.

5.5.5.13. Проверка состояния и промывка маслофильтров, установленных на МЗ, производится после прокачки через них 8000 куб. дм масла или по мере необходимости, а учет ведется в Журнале регистрации прокачки авиамасла через фильтр МЗ. В этом же журнале не реже 1 раза в месяц ведется учет объема прокачки. Для очистки масляные фильтры разбираются и каждая секция (чечевицы) фильтроэлемента и все полости корпуса фильтра промываются чистым бензином Б-70 или Нефрас С-50/170. После промывки и просушки производится осмотр каждой секции. При наличии проколов или повреждений необходимо устранить повреждение или заменить секцию. О выполненной работе специалист службы ГСМ должен произвести запись в Журнал регистрации прокачки авиамасла через фильтр МЗ. Выдача авиамасла на заправку (дозаправку) маслосистем ВС должна производиться через фильтр МЗ.

5.5.5.14. На линии подачи ПВК жидкости в авиакеросин должен быть установлен топливный или гидравлический самолетный фильтр с фильтроэлементами из никелевой сетки саржевого плетения типа 12ТФ15СМ, 11ТФ30СТ, 12ТФ29СН, 16ТФ20, ФГ11СМ, 15ТФ12СН с тонкостью фильтрования 12 - 16 мкм. Промывка фильтроэлементов и осмотр внутренней поверхности корпуса фильтра производится не реже 1 раза в 3 месяца. Промывка фильтроэлемента осуществляется в соответствии с Инструкцией N 63 и дополнениями к ней. После промывки производится запись в журнале передачи смен.

5.5.5.15. Зачистка емкостей ТЗ, МЗ производится не реже 1 раза в год, емкостей АТЦ - не реже 2 раз в год. При переходе на другой вид продукта или при обнаружении повышенного количества загрязнений производится внеочередная зачистка. График зачистки емкостей ТЗ, МЗ, АТЦ согласовывается службой САО и утверждается руководителем авиапредприятия. При очистке емкостей ТЗ контролируется состояние внутреннего антикоррозионного покрытия. В случае его нарушения ТЗ к заправке не допускается. Промывка котла МЗ производится путем заливки в него 80 - 100 куб. дм неэтилированного бензина и выдерживания его в течение 6 - 7 ч. После этого бензин сливается, снимается доньшко отстойника, вскрываются люки на задней стенке кабины и через люки и горловину струей из раздаточного крана бензозаправщика внутренняя поверхность котла промывается неэтилированным бензином.

5.5.5.16. После проведения ремонта ТЗ, МЗ, АТЦ состояние их емкостей, фильтров и другого спецоборудования проверяется комиссией авиапредприятия. О результатах проверки делается запись в формуляре. Представитель службы ГСМ производит пломбировку спецоборудования, горловины и крышки фильтров. Эксплуатация средств заправки с неопломбированным спецоборудованием запрещается.

5.5.5.17. В зимний период разрешается держать ТЗ в отапливаемых гаражах при соблюдении следующих условий:

- емкость ТЗ должна быть максимально заполнена авиатопливом с учетом теплового расширения, а горловина надежно загерметизирована и закрыта чехлом;
- продолжительность стоянки ТЗ в помещении не должна быть более 8 ч;
- после выхода ТЗ из отапливаемого гаража перед каждой заправкой ВС необходимо производить слив отстоя и контроль чистоты визуально и ИКТ.

5.5.5.18. Заводская тара обеспечивает сохранность находящегося в ней продукта в течение гарантийного срока, установленного ГОСТ (ТУ) на его изготовление, при условии соблюдения указанных там же условий хранения.

5.5.5.19. Осмотр и оценка работоспособности технологического оборудования, а также техническое обслуживание и ремонт производится специалистами службы ГСМ.

5.5.5.20. Ответственность за сохранность качества авиаГСМ в средствах заправки (ТЗ, МЗ, АТЦ), сохранность тары и соблюдение условий и сроков хранения несет служба ГСМ.

Ответственность за сохранность качества авиаГСМ в заводской упаковке в течение гарантийного срока несет изготовитель продукта.

5.5.6. Обеспечение сохранности качества авиаГСМ в системах ВС

5.5.6.1. АвиаГСМ, находящиеся в системах ВС, претерпевают определенные изменения под воздействием различных факторов (влияние температуры и влажности окружающей среды, механические воздействия, чистота систем и агрегатов ВС, полнота выполнения регламентных работ, особенности конструкции ВС).

5.5.6.2. В комплекс мероприятий, направленных на сохранение качества авиаГСМ в системах и снижение вероятности обмерзания забивки самолетных топливных фильтров, входит:

- очистка и промывка топливных фильтроэлементов согласно РО в соответствии с "Инструкцией по ультразвуковой очистке фильтроэлементов и фильтропакетов" N 63 и

дополнениями к ней;
 - систематический слив отстоя из точек слива и в сроки, определенные РЛЭ, РО и документами, их дополняющими и уточняющими.

5.5.6.3. Чистота авиатоплива в баках ВС оценивается визуально в пробе, отбираемой после слива отстоя. Контроль содержания воды в пробе производится с помощью индикатора свободной воды в слитом отстое топлива. Для идентификации топлива в отстое в случае отсутствия линии раздела фаз и в других сомнительных случаях в банку можно добавить несколько кристаллов марганцовокислого калия. При наличии в банке топлива кристаллы осядут на дно, при наличии воды - слой окрасится.

5.5.6.4. В случае обнаружения в пробе авиакеросина без ПВК жидкости или с добавлением жидкости "И", слитой из бака ВС, не оборудованного системой подогрева топлива перед самолетным топливным фильтром, воды, кристаллов льда или помутнения необходимо произвести слив отстоя до появления чистого, прозрачного авиакеросина. Если появления чистого авиакеросина добиться не удалось, решение вопроса о допуске ВС к эксплуатации, сливе авиакеросина или дозаправке баков авиакеросином с ПВК жидкостями И-М принимается совместно специалистами летной, ИАС и службы ГСМ.

5.5.6.5. При содержании в авиакеросине в баках ВС ПВК жидкостей И-М процесс помутнения интенсифицируется. Чем ниже температура авиакеросина в баках по прилету или больше перепад температур заправляемого авиакеросина и остатка в баке, тем интенсивнее помутнение. Помутнение авиакеросина с жидкостями И-М в баках ВС не является браковочным признаком. Слив мутного авиакеросина с ПВК жидкостями И-М из баков ВС не производится. Работы по сливу отстоя считаются выполненными, если в пробе авиакеросина не содержится видимых глазом механических примесей или кристаллов льда.

5.5.6.6. При температуре воздуха ниже минус 25 °С и высокой влажности окружающего воздуха контроль за уровнем чистоты авиакеросина в системах вертолетов должен быть усилен. Рекомендуются производить дополнительный слив отстоя и осмотр топливных фильтроэлементов на наличие кристаллов льда.

5.5.6.7. ПВК жидкости по объему авиакеросина распределяются, как правило, равномерно.

В результате физико-химических процессов, происходящих в надтопливном пространстве и в объеме авиакеросина при полете, стоянке ВС или его заправке, концентрация ПВК жидкостей, особенно ТГФ-М и И-М, может меняться по объему авиакеросина (снижаться в верхних слоях и увеличиваться в нижних). Интенсивность этих процессов находится в прямой зависимости от продолжительности полета, содержания растворенной воды в заправляемом авиакеросине, разности температур заправляемого авиакеросина и остатка в баке, изменения атмосферных условий. Учитывая многофакторный характер явлений, определить, происходит ли изменение концентрации ПВК жидкости в авиакеросине вследствие естественных процессов или каких-либо нарушений требований НТД, возможно только при исследовании в ГосНИИГА проб авиакеросина из заправочных средств и баков ВС.

5.5.6.8. При поступлении ВС в авиапредприятие с завода-изготовителя или с АРЗ, ИАС необходимо произвести:
 - проверку чистоты авиатоплива в пробах, отобранных из всех точек слива ВС;
 - промывку самолетных топливных фильтров при поступлении ВС, через каждые 50 ч в течение первых 300 ч налета и далее в соответствии с РО.

5.5.6.9. Ответственность за подготовку систем ВС к приему авиаГСМ, своевременный слив отстоя и оценку полноты слива, отбор проб из систем ВС в соответствии с РО, сохранность качества авиаГСМ в системах и агрегатах ВС несет ИАС.

6. ЦЕНТРОВКА И КОНТРОЛЬ ЗАГРУЗКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

6.1. ПРОЦЕДУРЫ РАСЧЕТА ЦЕНТРОВКИ И КОНТРОЛЯ ЗАГРУЗКИ ВС

АО «ВАП» пользуется услугами служб организации перевозок (далее - СОП) в аэропортах вылета.

Расчет центровки и загрузки в этом случае производит СОП аэропорта по данным предоставленным экипажем на основании договоров или соглашений на наземное обслуживание.

Расчёт может быть выполнен диспетчером по центровке с использованием автоматизированной системы на основе сертифицированной программы либо вручную при помощи центровочного графика.

Автоматизированная система обеспечивает:

- выдерживание ограничений по центровке самолета;
- контроль положения фактической центровки самолета на земле, на взлете, в полете в диапазоне допустимых полетных центровок;
- контроль выдерживания ограничений по предельной коммерческой загрузке;
- контроль выдерживания допустимых масс самолета на различных этапах полета.

В случае выхода необходимых параметров за установленные ограничения автоматизированная система выдает сигнал предупреждения.

Диспетчер по центровке в процессе расчета коммерческой загрузки обязан убедиться в том, что фактическая загрузка отсеков самолета не превышает максимально допустимые.

При отсутствии автоматизированной системы диспетчер по центровке выполняет расчет вручную.

Контроль правильности расчетов возлагается на экипаж.

Второй пилот выполняет контроль расчета коммерческой загрузки самолета, проверяет фактическую загрузку, докладывает КВС и подписывает СЗВ и ЦГ.

Его подпись подтверждает следующее:

- бланк ЦГ соответствует типу и модификации самолета;
- расчеты выполнены правильно;
- загрузка на самолете распределена в соответствии с центровочным графиком и закреплена в соответствии с требованиями по обеспечению безопасности полета;
- количество топлива и коммерческой загрузки на самолете соответствует количеству топлива и загрузки, указанному в загрузочной ведомости, взлетная масса ВС не превышает максимально допустимую для данного типа самолета и условий на взлете.

При отсутствии возможности расчета центровки службой ОП, расчет массы и центровки ВС производит второй пилот.

Если у экипажа возникли сомнения относительно достоверности данных о коммерческой загрузке, указанных в сопроводительных документах, командир ВС вправе потребовать от СОП аэропорта вылета повторного взвешивания багажа или груза.

При этом командир ВС ответственности за задержку вылета по этой причине не несет.

Командир ВС имеет право потребовать контрольного взвешивания загрузки и после посадки (в аэропорту назначения или промежуточном), если у него возникли сомнения в достоверности сведений о загрузке в процессе полета.

6.2. РАБОТЫ ПО ОБМЕНУ ДАННЫМИ О ЦЕНТРОВКЕ И ЗАГРУЗКЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

На предполетной подготовке второй пилот получает информацию и данные о количестве пассажиров, предполагаемой массе багажа и груза, общей коммерческой загрузки на рейс – в базовом аэропорту от агента СОПиАР или диспетчера ПДСП, в транзитных аэропортах – от диспетчера СОП аэропорта вылета, представителя Авиапредприятия или обслуживающей компании.

КВС совместно со вторым пилотом определяет заправку топливом и предельную коммерческую загрузку.

Информация для подразделений аэропорта, необходимая для выполнения расчетов весов и центровок, предоставляется экипажем в устной форме (или по телефону) или в письменной форме в виде заполненного бланка TRIP-INFO.

Ответственность за предоставляемую информацию несет командир ВС.

6.3. ПОРЯДОК ДОКЛАДА О ФАКТИЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКЕ И ЦЕНТРОВКЕ, ВКЛЮЧАЯ УВЕДОМЛЕНИЕ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА И ПОРЯДОК ФИКСАЦИИ ВЕСОВЫХ ДАННЫХ, ВКЛЮЧАЯ ПРОЦЕДУРЫ ПОДГОТОВКИ ГРУЗОВЫХ ВЕДОМОСТЕЙ РАССАДКИ ПАССАЖИРОВ И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ГРУЗА

Перед вылетом СОП аэропорта вылета должны предоставить экипажу следующие документы:

- Сводная загрузочная ведомость (LOADSHEET)
- Центровочный график.
- Почтово-грузовая ведомость.
- Пассажирский манифест для кабинного экипажа.

Сводная загрузочная ведомость

Сводные загрузочные ведомости (СЗВ) заполняются работниками отделов организации перевозок аэропортов.

При расчете с помощью специальных программ допускается совмещение в одном документе расчета центровки и СЗВ.

Сводная загрузочная ведомость служит для подсчета коммерческой загрузки и составления загрузочной телеграммы.

Сводная загрузочная ведомость содержит следующую информацию:

- общую коммерческую загрузку, включая общую массу пассажиров, багажа, груза и почты по участкам маршрута;
- разбивку коммерческой загрузки, включая количество пассажиров на борту ВС по пунктам назначения и по классам обслуживания, массу и количество багажа, груза и почты по пунктам назначения и с указанием номера отсека, куда они загружены;
- данные о специальном грузе, об отклонениях от нормы и т.п.

Сводная загрузочная ведомость заполняется службой перевозок в трех экземплярах и распределяется:

- два экземпляра для вылетающего ВС (один для экипажа, второй для пункта первой посадки);
- один остается в пункте отправления;

При необходимости число экземпляров может быть увеличено.

6.4. ЦЕНТРОВОЧНЫЙ ГРАФИК

Центровка ВС в АО «Вологодское авиационное предприятие» рассчитывается вручную, используя центровочные графики. Ответственность за заполнение центровочного графика возложена на второго пилота воздушного судна.

6.5. ПАССАЖИРСКИЕ МАНИФЕСТЫ

Заполняются для каждого пункта назначения (в том числе транзитного) отдельно и внизу указывается итоговое количество зарегистрированных пассажиров по данному пункту.

При заполнении манифеста по требованию администрации пунктов назначения, кроме указанных фамилий пассажиров, могут указываться их инициалы.

Обязательным является указание количества мест и массы зарегистрированного багажа и ручной клади.

Эти данные указываются в графах «BAGCHECKED PCS/WEIGHT» и «CABIN BAG».

В графе «EX.BAG» указываются номера квитанций платного багажа, а также его масса.

Как правило, пассажирский манифест комплектуется с другой полетной документацией до конкретного пункта назначения.

Иногда по требованию администрации пункта транзита необходимо предоставлять пассажирский манифест и на транзитных пассажиров.

OWNER OR OPERATOR – владелец или эксплуатант.

AIRCRAFT AND REGISTRATION – знаки национальной принадлежности и регистрационные знаки.

FLIGHT № - номер рейса.

DATE – дата.

DESTINATION – пункт посадки

NAME – фамилия и имя пассажира.

Багажная и почтово-грузовая ведомости с почтовыми и грузовыми накладными доставляется на ВС работниками службы организации пассажирских перевозок (СОП) или диспетчером ПДСП:

- Багажная ведомость доставляется на борт ВС и передается члену экипажа, материально ответственному за багаж.
- Почтово-грузовая ведомость с почтовыми и грузовыми накладными доставляется на борт ВС и передается члену экипажа ответственному за почту и груз.

- Сводная загрузочная ведомость и центровочный график доставляется на ВС представителем СОП или ПДСП и передается ответственному члену летного экипажа.

6.6. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МАССЫ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ГРУЗА, И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СТАНДАРТНОЙ МАССЫ, А ТАКЖЕ ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСЛЕДНИЙ МОМЕНТ

При расчете массы пассажиров на самолетах внутренних линий руководствоваться следующими нормативами:

Масса взрослого пассажира за исключением вещей, находящиеся при нем (ручной клади):

с последнего воскресенья октября по последней субботе марта - $m_{\text{пасс}} = 80$ кг;

с последнего воскресенья марта по последнюю субботу октября - $m_{\text{пасс}} = 75$ кг.

Масса детей от 2 до 12 лет - $m_{\text{рб}} = 30$ кг;

Масса детей до 2 лет - $m_{\text{рм}} = 15$ кг.

Авиапредприятие устанавливает нормативы для бесплатного провоза багажа одним взрослым пассажиром - 20 кг;

Изменения в последнюю минуту

Если фактическая коммерческая загрузка не соответствует заявленной в сводной загрузочной ведомости (Load sheet), представитель СОП и АР или ПДСП вносит изменения в разделе «Изменения в последнюю минуту» (Last minute changes) с указанием ответственного за загрузку лица. Добавление (снятие) коммерческой загрузки согласовывается с КВС. При этом контролируются допустимые ограничения по весовым и центровочным характеристикам ВС изменяющимся в связи с изменением фактической загрузки от плановой.

7. АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ.

7.1. Основные задачи службы штурманского и аэронавигационного обеспечения полетов (ШАОП)

- Подбор нормативных и методических документов, регламентирующих подготовку и выполнение полетов в штурманском отношении; сбор, обработка, издание, хранение и распространение документов аэронавигационной информации, контроль исполнения обязательств по соответствующим договорам.

- Обеспечение экипажей Авиапредприятия необходимой аэронавигационной документацией по всему маршруту полета до аэродрома назначения с учетом запасных аэродромов; подготовка материала для подачи предварительных заявок.

- Выполнение предварительных навигационных расчетов.

- Определение минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов (ВС) Авиапредприятия, а также минимумов для визуальных полетов в соответствии с требованиями «Единой методики определения минимумов аэродромов», «Руководства по построению аэродромных схем и определению безопасных высот пролета препятствий» согласование рассчитанных минимумов с уполномоченными представителями авиационных властей Российской Федерации.

- Обеспечение наибольшей точности и надежности полетов по воздушным трассам Российской Федерации, вне воздушных трасс, а также по местным воздушным линиям и установленным маршрутам.

- Обеспечение вывода ВС на аэродромы посадки в строго назначенное время, выдерживание установленных схем снижения и захода на посадку.

- Предотвращение случаев нарушения экипажами ВС государственной границы РФ, установленных правил и режимов полетов.

- Контроль качества готовности экипажей ВС АО «ВАП» к полету и выполнению полетов в штурманском отношении.
- Выполнение в процессе предполетной подготовки предварительных навигационных расчетов полетов.
- Совершенствование и внедрение прогрессивных методов самолетовождения (вертолетовождения) и способов захода на посадку. Разработка методической документации, подготовка справочного материала, способствующих наиболее качественному выполнению полетов.
- Осуществление оперативного взаимодействия с другими службами предприятия, организациями и ведомствами, обеспечивающими полеты.
- Постоянное повышение качества подготовки и выполнения полетов в штурманском отношении путем комплексного применения навигационных средств, выбора наиболее выгодных маршрутов и эшелонов, разработка новых, эффективных методов самолетовождения.
- Подготовка руководящего, командно-летного, летного и штурманского состава наземного обеспечения полетов по вопросам теории и практики самолетовождения.
- Контроль и анализ качества аэронавигационного обеспечения.
- Обеспечение высокого уровня трудовой, производственной и технологической дисциплины.
- Обеспечение охраны труда и техники безопасности личного состава штурманской службы.

7.2. Получение аэронавигационной информации

Дежурный штурман при заступлении и в течение рабочего времени получает от:

- ООО «СЗРЦАИ», филиала «ЦАИ» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», МАНЦ Авиакоминфо и других организаций, предоставляющих документами аэронавигационной информации (АНИ), согласно заключенных договоров на обеспечение АНИ - документы аэронавигационной информации, поправки к ним;
- АМСГ аэропорта «Вологда» - прогноз ветра и температуры по высотам, минимальное давление для воздушных трасс согласно центральному расписанию, суточному плану полетов (для дополнительных рейсов ветер и температуру на заданной высоте, минимальное давление по заданному маршруту, метеоконсультацию – на сменном инструктаже диспетчеров службы движения;
- аэродромной службы Авиапредприятия и базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС) - данные по объектам аэродрома, радионавигационного и радиосвязного обеспечения, приаэродромной территории; информацию о планируемых изменениях в аэронавигационной обстановке;
- Авиационного отряда Авиапредприятия и других авиакомпаний, имеющими договоры на аэронавигационное обеспечение полетов - заявки на предварительное формирование баз данных маршрутов, информацию о вновь открываемых рейсах, новых типах ВС и их характеристиках, весовые и центровочные данные приписного парка ВС; предварительные заявки на обеспечение картографическим материалом и сборниками АНИ, на обеспечение НОТАМ по направлениям (регионам), маршрутам, сформированную базу данных маршрутов по ВТ и МВЛ, аэродромам для выполнения предполетных штурманских расчетов – рабочих планов полета и формирования бюллетеня предполетной информации (БПИ), листов предупреждений.

Данные заносятся в документы и журнал регистрации.

7.3. Хранение аэронавигационной информации

Документы АНИ хранятся в комнате БАИ в сейфе и шкафах.

7.4. Прием и выдача документов аэронавигационной информации

Документы АНИ выдаются по запросам эксплуатантов или КВС с записью в журнале. (ФАП-128 "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации")

7.5. Предоставление аэронавигационной информации в электронном виде

Не предоставляется.

7.6. Правила и порядок внесения изменений в документы аэронавигационной информации

Изменения в документы АНИ издаются в виде Поправок согласно цикла AIRAC (периодичность 28 дней). Внесение изменений выполняется заменой, удалением или вставкой листов Поправки, о чем делается отметка в Листе учета внесенных поправок и журнале учета внесенных поправок дежурного штурмана.

При приеме документов аэронавигационной информации и поправок, поступивших от поставщиков по почте, штурман дежурный аэропорта обязан:

- проверить соответствие количества и наименований поступившей продукции накладной, прилагаемой к партии;
- при наличии расхождений немедленно информировать старшего штурмана;
- записать в журнал учета поправок в документы АНИ.

При приеме изменений в нормативные документы и документы аэронавигационной информации в форме телеграмм штурман дежурный аэропорта обязан поступившие телеграммы с поправками в документы аэронавигационной информации исполнять немедленно. Внесение поправок в документы аэронавигационной информации производить внимательно, не отвлекаясь, в период отсутствия членов экипажа, проходящих предполетную подготовку.

Внесение изменений производить по тексту поправки.

При проведении работ по замене листов-вкладышей в документах аэронавигационной информации необходимо соблюдать следующий технологический процесс:

- полистно проверяется содержание данного вкладыша;
- расшивается один экземпляр документа и вставляются листы вкладыша с одновременным изъятием листов с устаревшими данными;
- о внесении каждой поправки производится отметка на листе учета внесенных поправок;
- производится контрольная полистная сверка общего количества листов в документе и производится отметка с указанием фактической даты (согласно поправки, но не реже одного раза в квартал).

7.7. Правила и порядок обновления аэронавигационных баз данных.

Базы данных на всех устройствах имеют свой порядок обновления. Базы данных обновляются в соответствии с циклом AIRAC (раз в 28 дней).

Заблаговременно до даты следующего цикла с сайта производителя скачивается файл с аэронавигационной базой данных. В день обновления цикла перед рейсом или накануне база данных устанавливается в устройство, ПО или в бортовое оборудование ВС.

Скачивание и установку базы данных в оборудование ВС осуществляет служба ИАС.

7.8. Правила и порядок выполнения работ при приеме и отправке телеграмм, формализованных заявок (ФПЛ) и сообщений о движении ВС.

Прием и отправку телеграмм, формализованных заявок (ФПЛ) и сообщений о движении ВС осуществляет АДП Вологодского центра ЕС ОрВД.

Сформированный в соответствии с ТС-2013г. ФПЛ представляется в АДП. Для формирования ФПЛ необходимо:

- составить маршрут в соответствии с правилами полетов;
- ввести в нужные поля структуры ФПЛ данные о номере рейса, типе ВС, бортовом номере ВС, оборудовании, аэропорте вылета, аэропорте назначения, времени и дате вылета, запасном аэродроме, скорости и эшелоне полета, маршрут, а также необходимые данные Поля 18 структуры ФПЛ (подробное описание структуры ФПЛ в ТС-2013г.;
- представить телеграмму ФПЛ в АДП для отправки по АФТН.

7.9. Порядок обеспечения НОТАМ и доведения ограничений на использование воздушного пространства.

Получение информации НОТАМ организовано из ООО СЗРЦАИ по каналу АФТН, онлайн доступ к ВАИ-online.

Бюллетени предполетной информации формирует дежурный штурман по запросу экипажа в соответствии с заявленным маршрутом полета.

7.10. Правила и порядок выполнения работ при подготовке бюллетеней предполетной информации (БПИ) и рабочих планов полета (РПП).

Подготовка БПИ производится не позднее чем за 60 минут до вылета согласно суточному плану полетов, а также по требованию транзитных экипажей, прибывших в штурманскую комнату для предполётной подготовки.

При подготовке БПИ дежурный штурман аэропорта обязан:

- сформировать БПИ на персональном компьютере (согласно выполняемого рейса, выбранных запасных аэродромов и пересекаемых РПИ) используя ПО АС НОТАМ;
- отпечатать БПИ и подписать БПИ.

При подготовке РПП штурман дежурный аэропорта обязан:

- получить у командира ВС (второго пилота) заправку топливом, коммерческую загрузку и выбранные запасные аэродромы;
- бортовой номер ВС, коммерческую загрузку, заправку топливом, ввести дату, запланированное время вылета, номер рейса, ветер (метеорологическое направление и скорость)
- отпечатать и подписать РПП.

При сбое в работе ПК в БАИ дежурный штурман аэропорта обязан организовать формирование РПП используя копии НОТАМ.

7.11. Порядок взаимодействия со смежными службами.

С производственно-диспетчерской службой (ПДС) авиапредприятия.

Получает:

- оперативную информацию о плане движения воздушных судов (суточный план полетов);
- заявки на проведение предварительных расчетов по рейсам авиапредприятия;
- данные по рейсам и согласованным слотам для подачи ФПЛ.

Представляет:

- предварительные расчеты по рейсам авиапредприятия;

- информацию о запретах и временных режимах полетов по ВТ РФ, и иностранных государств (при наличии в базе данных);
- необходимую информацию по аэропортам.

С АМСГ Вологда

Получает:

- прогноз ветра и температуры по высотам;
- минимальное давление по маршрутам полетов согласно расписанию, суточному плану полетов.
- метеоконсультации.

Представляет:

- информацию о проверках часов по сигналам точного времени и переходах на летнее и декретное время;
- заявки на метеобеспечение вылетов.
-

Со службой движения и эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС).

Получает:

- данные об изменениях в аэронавигационной обстановке на аэродроме, в районе аэродрома;
- информацию по движению ВС в аэропорту;
- данные по объектам аэродрома, радионавигационного и радиосвязного обеспечения, приаэродромной территории; информацию о планируемых изменениях в аэронавигационной обстановке.

Представляет:

- аэронавигационную документацию и информацию;
- консультацию по вопросам аэронавигационного обеспечения полетов;
- расчеты безопасных высот по району аэродрома и направлениям воздушных трасс;
- информацию о проверках часов по сигналам точного времени.

Взаимодействует с радиобюро для отправки и получения телеграмм АФТН.

С летной службой Авиапредприятия и другими авиакомпаниями, имеющими договоры на аэронавигационное обеспечение полетов.

Получает:

- заявки на предварительное формирование баз данных маршрутов;
- информацию о вновь открываемых рейсах, новых типах воздушных судов и их характеристиках, весовые и центровочные данные приписного парка воздушных судов;
- предварительные заявки на обеспечение картографическим материалом и обеспечение сборниками АНИ по направлениям, на обеспечение НОТАМ по направлениям (регионам), маршрутам.

Представляет:

- информацию об аэронавигационной обстановке на эксплуатируемых ВТ, МВЛ, аэродромах;
- предварительные расчеты по заказным и чартерным рейсам.

С экипажами воздушных судов.

Получает:

- данные о коммерческой загрузке, фактической заправке и запасном аэродроме для формирования рабочего плана полета;

- запрос КВС по формированию маршрута предстоящего полета.

Представляет:

- аэронавигационную документацию и информацию;
- консультацию по вопросам аэронавигационного обеспечения полетов;
- предполетные расчеты полета, рабочие планы полета на всю глубину полета экипажам Авиапредприятия и авиакомпаний, имеющих договоры с Авиапредприятием на аэронавигационное обеспечение полетов;
- информацию о запретах и временных режимах полетов;
- информацию по ограничениям располагаемых дистанций аэродрома и максимальной взлетной массы воздушных судов;
- информацию о кодах радиолокационного опознавания и визуальных сигналах «Я свой самолет».

Выдает бортовые портфели, документы АНИ и бюллетени предполетной информации (БПИ), листы предупреждений. Экипажам транзитных рейсов: распечатки маршрутов, БПИ.

Получает бортовые портфели на хранение и принадлежности.

С другими службами Авиапредприятия.

С другими службами аэропорта оперативное взаимодействие осуществляется из складывающейся обстановки для обеспечения деятельности службы, выполнения ее задач и функций, обеспечения исправности и готовности к работе технических средств.

8. ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ ЗАЩИТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (РУКОВОДСТВО).

Принятые сокращения

Введение

Общая часть

1. Обязанность и ответственность

2. Обучение персонала и его квалификация

3. Подготовка к проведению процедур обработки ВС

4. Проведение процедур по удалению СЛО и противообледенительной защите ВС перед рулением ВС на вылет или перед обработкой для защиты от последующего обледенения

5. Проверка после удаления СЛО и перед взлетах. Оформление документации

6. Передача информации

7. Программа обеспечения качества

8. Контроль ПОЖ

9. Меры по обеспечению безопасности труда персонала при выполнении ПОО ВС

Приложение 1. «Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 54264-2010 «Система технического обслуживания и ремонта АТ. Методы и процедуры противообледенительной обработки самолетов».

Приложение 2. Технологические указания по удалению СЛО.

Приложение 3. Рекомендации по защите самолетов от наземного обледенения в аэропортах России в осеннее - зимнем сезоне 2018-2019г.г.

Приложение 4. Рекомендации «Защита ВС от наземного обледенения».

Приложение 5. Руководство по применению противообледенительной жидкости OSTAFL0 EG.

Приложение 6. Руководство по применению противообледенительной жидкости «Max Flight 04», тип 1.

Приложение 7. Руководство по применению противообледенительной жидкости OSTAFL0 LY0D, тип 1.

Приложение 8. Сертификат соответствия.

Приложение 9. Перечень противообледенительных жидкостей (ПОЖ), разрешенных к применению для защиты от наземного обледенения ВС ГА в осеннее - зимнем сезоне 2017 - 2018 г.г.

9. ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ.

Перевозка опасных грузов в АО «ВАП» осуществляется в соответствии с гл.35 РПП.

10. ТРЕБОВАНИЯ К ПОДГОТОВКЕ НАЗЕМНОГО ПЕРСОНАЛА

Персонал АО «ВАП» и Агентов по наземному обслуживанию ВС АО «ВАП» должен быть квалифицированным и в количестве необходимом для своевременного и качественного выполнения возложенных на него функций.

К работам по наземному обслуживанию ВС АО «ВАП» допускается персонал, прошедший в установленном порядке обучение (переподготовку) и стажировку на рабочем месте. Обучение проводится в авиационных учебных заведениях (центрах), имеющих сертификат и лицензию установленной формы. Перечень учебных центров по подготовке персонала публикуется на сайте Росавиации. После успешного окончания полного цикла обучения в учебном заведении (в соответствии с утвержденной программой) специалисту выдается документ в соответствии с ведомственными нормативными требованиями (свидетельство или сертификат). Все виды допусков для выполнения работ по наземному обслуживанию инженерам, авиатехникам, прочим специалистам оформляют приказом руководителя авиапредприятия при наличии документов, подтверждающих успешное завершение ими программ обучения и стажировки. Профессиональная подготовка персонала включает начальную и периодическую подготовку. Периодическая подготовка проводится не реже 1 раза в 3 года, и не реже 1 раза в 2 года по перевозке опасных грузов.

Обслуживающий персонал обязан:

- обладать знаниями и навыками необходимыми для организации и проведения работ по обеспечению безопасности полетов на воздушном транспорте;
- быть профессионально подготовленным в соответствии с направлением деятельности и проходить дальнейшие переподготовки не реже одного раза в три года;
- соблюдать персональную этику поведения на рабочем месте, во время обслуживания пассажиров, быть приветливым, внимательным, выдержанным, дружелюбным, манера общения должна способствовать поддержанию положительного имиджа авиакомпании;
- быть подготовленным по программе перевозки опасных грузов (предметов, запрещенных к перевозке в багаже) и проходить дальнейшие переподготовки не реже одного раза в два года;
- знать и выполнять требования настоящего Руководства в части его касающейся.

На каждого сотрудника авиакомпании или Агента по наземному обслуживанию ВС АО «ВАП» должна быть разработана и утверждена должностная инструкция. Должностная инструкция определяет обязанности, права и ответственность сотрудника.

Должностные инструкции должны содержать основные требования к персоналу:

- квалификационные требования: уровень образования, наличие опыта по специальности;
- сроки периодичности подготовки, включая подготовку по перевозке опасных грузов;
- наличие необходимых квалификационных документов, удостоверений, дипломов свидетельств, дающих право осуществлять деятельность по наземному обслуживанию;
- знание руководящих документов, регламентирующих деятельность по наземному обслуживанию.

Подготовка (переподготовка) персонала авиакомпании или Агента по наземному

обслуживанию «ВАП» осуществляется в соответствии с «Планом переподготовки и повышения квалификации специалистов» в соответствии с «Планом переподготовки и повышения квалификации руководителей» АО

Система обучения и подготовки персонала включает:

- обучение персонала в специализированных центрах РФ (УТЦ);
- обучение в УТЦ, специализированных учебных заведениях ГА;
- изучение поступающих документов, нормативных требований на рабочих местах путём проведения целевых разборов и семинаров;
- самостоятельная подготовка.

ВИДЫ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА

Первоначальная подготовка.

Первоначальная подготовка имеет целью подготовить вновь принятых сотрудников или переведенных из одного подразделения для самостоятельной работы в производственных условиях и устанавливается сроком до 3-х месяцев.

Первоначальная подготовка дает право допуска к самостоятельной работе. Подготовка и допуск к самостоятельной работе вновь принятых сотрудников (переведенных из других подразделений) производится по утвержденным программам первоначальной подготовки и осуществляется по курсовой форме обучения.

При курсовой форме обучения подготовка работников осуществляется в два этапа:

- на первом этапе – в учебном заведении (УТЦ);
- на втором этапе – на рабочих местах подразделений под руководством руководителя подразделения или индивидуально под руководством не освобожденного от основной работы квалифицированного специалиста.

Периодическая подготовка осуществляется в УТЦ ГА и специализированных учебных центрах.