

ПУБЛИЧНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ГАЗПРОМ»

СТАНДАРТ ОРГАНИЗАЦИИ

**ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА,
ГРУЗОВ И АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ**
Требования

СТО Газпром 163-2017

ПУБЛИЧНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ГАЗПРОМ»

Москва 2017

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН

Управлением 333/6 Департамента 333
Управлением 307/10 Департамента 307

2 ВНЕСЕН

Управлением 333/6 Департамента 333

3 УТВЕРЖДЕН

Распоряжением ПАО «Газпром»

ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ

от 13 марта 2017 года № 75

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

© ПАО «Газпром», 2017

Распространение настоящего стандарта осуществляется в соответствии с действующим законодательством и с соблюдением правил, установленных ПАО «Газпром»

Содержание

Введение	V
1 Область применения	1
2 Нормативные ссылки	1
3 Термины и определения.....	2
4 Сокращения	9
5 Общие положения	10
6 Требования к посадочным площадкам	10
7 Обеспечение безопасности	11
7.1 Организация работ в области обеспечения безопасности	11
7.2 Порядок оформления документации, пассажиров, багажа и грузов при выполнении воздушных перевозок и авиационных работ	11
7.3 Оформление багажа и грузов	12
7.4 Проведение досмотра пассажиров и багажа на посадочной площадке	13
7.5 Требования к инструктажу	14
7.6 Общие требования к организации и проведению погрузочно- разгрузочных работ с использованием вертолетов	14
8 Контроль качества предоставляемых услуг	15
9 Меры по чрезвычайному реагированию	16
Приложение А (обязательное) Требования к авиационным предприятиям	18
Приложение Б (рекомендуемое) Форма журнала состояния посадочной площадки	33
Приложение В (рекомендуемое) Форма заявки на полет	34
Приложение Г (рекомендуемое) Форма списка находящихся на борту воздушного судна лиц	35

СТО Газпром 163-2017

Приложение Д (рекомендуемое) Форма справки о весе багажа и груза и его свойствах, предлагаемого к перевозке внутри фюзеляжа, на внешней подвеске	36
Приложение Е (рекомендуемое) Форма акта-отчета о выполнении заявки на полет	37
Приложение Ж (обязательное) Требования к служебно-пассажирским зданиям расположенных на посадочных площадках	38
Приложение И (обязательное) Типовая программа инструктажа	40
Библиография	43

Введение

Настоящий стандарт разработан с целью обеспечения безопасного и качественного выполнения воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и авиационных работ в ПАО «Газпром» и его дочерних обществах.

Разработка настоящего стандарта выполнена авторским коллективом в следующем составе: Ю.Н. Леус, И.Г. Ивенков, П.В. Шпилевский, П.С. Масленников (ПАО «Газпром»); С.В. Пфефер, И.Н. Прокоплюк, Ю.Г. Дворецкий, В.И. Кузьменко (ООО Авиапредприятие «Газпром авиа»).

**ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПассаЖИРОВ, БАГАЖА, ГРУЗОВ И
АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ****Требования**

Дата введения – 2017-04-01

1 Область применения

1.1 Настоящий стандарт устанавливает требования к выполнению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов при фрахтовании ВС (воздушных чартеров) и авиационных работ авиационными предприятиями в интересах ПАО «Газпром» и его дочерних обществ.

1.2 Требования настоящего стандарта обязательны для применения структурными подразделениями, дочерними обществами ПАО «Газпром», определенными Положением [1], при подготовке и выполнении воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и авиационных работ на территории Российской Федерации, а также авиационными предприятиями. Договоры с указанными авиационными предприятиями должны содержать ссылку на настоящий стандарт.

1.3 Настоящий стандарт не распространяется на выполнение воздушных перевозок и авиационных работ авиацией общего назначения.

Примечание – Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, согласно Воздушного кодекса [2] относится к авиации общего назначения.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использована нормативная ссылка на следующий стандарт:

ГОСТ Р 55584 – 2013 Воздушный транспорт. Обеспечение авиационной безопасности в аэропортах. Термины и определения

Примечание – При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов по соответствующим указателям, составленным на 1 января текущего года, и информационным указателям, опубликованным в текущем году. Если ссылочный документ заменён (изменён), то при пользовании настоящим стандартом следует руководствоваться заменённым (изменённым) документом. Если ссылочный документ отменён без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 авиационное предприятие: Юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

[Воздушный кодекс [2], статья 61, пункт 1]

3.2 авиационное происшествие без человеческих жертв (авария): Авиационное происшествие, не повлекшее за собой человеческих жертв или пропажи без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа.

[Правила [3], пункт 1.2.2.3]

3.3 авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа): Авиационное происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа. К катастрофам относятся также случаи гибели кого-либо из лиц, находившихся на борту, в процессе их аварийной эвакуации из воздушного судна.

[Правила [3], пункт 1.2.2.3]

3.4 авиационная безопасность: Состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

[Воздушный кодекс [2], статья 83, пункт 1]

3.5 авиационная инфраструктура: Аэродромы, аэропорты, объекты единой системы организации воздушного движения, центры и пункты управления полетами летательных аппаратов, пункты приема, хранения и обработки информации в области авиационной деятельности, объекты хранения авиационной техники, центры и оборудование для подготовки летного состава, другие используемые при осуществлении авиационной деятельности сооружения и техника.

[Федеральный закон [4], статья 1]

3.6 авиационный инцидент: Событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имело место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно, и обусловленное отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, способное оказать влияние на безопасность полета, но не закончившееся авиационным происшествием.

[Правила [3], пункт 1.2.2.4]

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

а) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом в результате нахождения в данном воздушном судне, за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены вследствие естественных причин, нанесены самому себе либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены

безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа;

Примечание — Только в целях единообразия статистических данных телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть, классифицируется как телесное повреждение со смертельным исходом.

б) воздушное судно получает повреждение или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна;

- требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением: случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты, или повреждены только воздушные винты, несилловые элементы планера, обтекатели, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства или другие элементы, если эти повреждения не нарушают общей прочности конструкции, или в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины; повреждений элементов несущих и рулевых винтов, втулки несущего или рулевого винта, трансмиссии, повреждений вентиляторной установки или редуктора, если эти случаи не привели к повреждениям или разрушениям силовых элементов фюзеляжа (балок); повреждений обшивки фюзеляжа (балок) без повреждения силовых элементов;

в) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

[Правила [3], пункт 1.2.2.1]

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

[Воздушный кодекс [2], статья 114]

3.9 авиационные спецработы: Полет воздушного судна, в ходе которого воздушное судно используется для обеспечения специализированных видов обслуживания в таких областях, как сельское хозяйство, строительство, фотографирование, топографическая съемка, наблюдение и патрулирование, поиск и спасание, воздушная реклама.

[ГОСТ Р 55584-2013, пункт 1]

3.10 административно-производственный контроль: Контроль за состоянием охраны труда и промышленной безопасности, который включает в себя условия, запреты, ограничения и другие обязательные требования, содержащиеся в федеральных законах и иных нормативных правовых актах, а также в нормативных правовых документах, которые принимаются в установленном порядке и соблюдение которых обеспечивает промышленную безопасность и нормативные условия труда для работающих.

[ВРД 39-1.14-021-2001 [5], пункт 6.1.5]

3.11 багаж: Личные вещи пассажиров или экипажа, перевозимые на борту воздушного судна.

[ГОСТ Р 55584-2013, пункт 7]

3.12 вертолет: Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

[Федеральные авиационные правила [6], приложение]

3.13 воздушное законодательство Российской Федерации: Состоит из Воздушного кодекса Российской Федерации, федеральных законов, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации,

федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

[Воздушный кодекс [2], статья 2, пункт 1]

3.14 выполнение воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов (воздушная перевозка): Транспортировка пассажиров, багажа, грузов на воздушных судах на основании и в соответствии с условиями договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) с соблюдением общих правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требований к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, устанавливаемых федеральными авиационными правилами.

3.15 воздушное судно: Летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды.

[Воздушный кодекс [2], статья 32, пункт 1]

3.16 груз: Любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты, бортприпасов и сопровождаемого не по адресу отправленного багажа.

[ГОСТ Р 55584-2013, пункт 23]

3.17 досмотр: Применение технических или других средств, предназначенных для идентификации и/или обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, которые могут быть использованы для осуществления акта незаконного вмешательства.

[ГОСТ Р 55584-2013, пункт 30]

3.18 дочернее общество: Хозяйственное общество признается дочерним, если другое (основное) хозяйственное товарищество или общество в силу преобладающего участия в его уставном капитале, либо в соответствии с заключенным между ними договором, либо иным образом имеет возможность определять решения, принимаемые таким обществом.

[Гражданский кодекс [7], статья 67.3]

3.19 опасные грузы: Изделия или вещества, которые способны создавать угрозу для здоровья, безопасности имущества или окружающей среды и которые указаны в перечне опасных грузов в технических инструкциях или классифицированы в соответствии с этими инструкциями.

[ГОСТ Р 55584-2013, пункт 66]

3.20 пассажир воздушного судна: Физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер).

[Воздушный кодекс [2], статья 100, пункт 2]

3.21 полет по ПВП: Полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов.

[Федеральные авиационные правила [6], приложение]

3.22 полет по ППП: Полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам.

[Федеральные авиационные правила [6], приложение]

3.23 посадочная площадка: Участок земли, льда, поверхности сооружения, в том числе поверхности плавучего сооружения, либо акватория, предназначенные для взлета, посадки или для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

[Воздушный кодекс [2], статья 40, пункт 7]

3.24 руководство по летной эксплуатации: Руководство (руководства), утвержденное государством разработчика воздушного судна и содержащее ограничения, в пределах которых воздушное судно должно считаться годным к полетам, и инструкции и информацию, необходимые членам летного экипажа для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна.

[Федеральные авиационные правила [6], приложение]

3.25 чрезвычайное происшествие: Событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, но не относящееся к авиационному происшествию, при котором наступило одно из следующих последствий:

- гибель кого-либо из находившихся на борту воздушного судна в результате умышленных или неосторожных действий самого пострадавшего или других лиц, не связанная с функционированием воздушного судна;

- гибель какого-либо лица, самовольно проникшего на воздушное судно и скрывавшегося вне зон, куда открыт доступ пассажирам и членам экипажа;

- гибель членов экипажа или пассажиров в результате неблагоприятных воздействий внешней среды после вынужденной посадки воздушного судна вне аэродрома;

- гибель или телесные повреждения со смертельным исходом любого лица, находящегося вне воздушного судна, в результате непосредственного контакта с воздушным судном, его элементами или газовой струей силовой установки;

- разрушение или повреждение воздушного судна на земле, повлекшее нарушение прочности его конструкции или ухудшение летно-технических характеристик в результате стихийного бедствия или нарушения технологии обслуживания, правил хранения или транспортировки;

- угон воздушного судна, находящегося на земле или в полете, или захват такого судна в целях угона.

[Правила [3], пункт 1.2.2.27]

4 Сокращения

В настоящем стандарте применены следующие сокращения:

АПК – административно-производственный контроль;

ВС – воздушное судно;

ГСМ – горюче-смазочные материалы;

ДО – дочерние общества и организации ПАО «Газпром»;

КВС – командир воздушного судна;

МБУ – морские буровые установки;

ОТ – охрана труда;

ПБ – промышленная безопасность;

ПДЧС – план действий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций;

ПВП – правила визуальных полетов;

ППП – правила полетов по приборам;

СРППЗ – система раннего предупреждения приближения к земле;

ТО – техническое обслуживание.

5 Общие положения

5.1 ДО организуют выполнение воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и авиационных работ на территории Российской Федерации с привлечением авиационных предприятий на основании договоров в соответствии с Воздушным кодексом (статьи 104 и 115) [2].

5.2 Авиационные предприятия при выполнении воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и авиационных работ в интересах ДО должны выполнять требования в соответствии с приложением А.

6 Требования к посадочным площадкам

6.1 Посадочные площадки и подъездные пути к ним, эксплуатируемые ДО, должны соответствовать установленным нормам, правилам и требованиям Федеральных авиационных правил [8].

6.2 Для поддержания посадочных площадок в эксплуатационном состоянии в период выполнения полетов ДО разрабатываются инструкции по обслуживанию (включая сезонное обслуживание) и порядку использования.

6.3 Не реже чем два раза в год (в осенне-зимний период и весенне-летний период) ДО организуют проведение административно-производственного контроля за соблюдением требований Федеральных авиационных правил [8] к их содержанию в рамках проведения 4 уровня АПК в соответствии с ВРД 39-1.14-021-2001 [5] на собственных посадочных площадках.

6.4 ДО локальными нормативными актами определяют должностных лиц, ответственных за содержание посадочных площадок и обеспечение безопасности.

6.5 Контроль технического состояния посадочных площадок в пределах своей компетенции осуществляют работники ДО (см. 7.1.1). Информация о несоответствии посадочной площадки установленным требованиям регистрируется в журнале состояния посадочной площадки, форма которого приведена в приложении Б.

6.6 При получении информации о несоответствии посадочной площадки должностные лица ДО принимают незамедлительные меры по устранению выявленных несоответствий и восстановлению эксплуатационной годности посадочной площадки.

6.7 Права, обязанности и ответственность сторон в части поддержания эксплуатационного состояния посадочных площадок и порядок их использования оговариваются в заключаемых договорах между ДО и авиационным предприятием в соответствии с Воздушным кодексом (статья 115) [2].

7 Обеспечение безопасности

7.1 Организация работ в области обеспечения безопасности

7.1.1 ДО локальными нормативными актами определяют лиц, ответственных за:

- организацию выполнения воздушных перевозок и авиационных работ из числа руководства ДО;
- обеспечение безопасного выполнения воздушных перевозок и авиационных работ;
- содержание посадочных площадок и обеспечение безопасности;
- организацию и проведение работ по подготовке, строповке и подцепки грузов, транспортируемых на внешней подвеске вертолета;
- сопровождение пассажиров.

7.2 Порядок оформления документации, пассажиров, багажа и грузов при выполнении воздушных перевозок и авиационных работ

7.2.1 Для организации выполнения воздушных перевозок и авиационных работ оформляются следующие документы:

- заявка на полет (форма приведена в приложении В);
- список пассажиров, находящихся на борту ВС (форма приведена в приложении Г);
- справка о весе багажа и груза и его свойствах, предлагаемого к перевозке внутри фюзеляжа, на внешней подвеске (форма приведена в приложении Д);
- акт-отчет о выполнении заявки на полет (форма приведена в приложении Е).

7.2.2 Заявка на полет является основанием для организации полета ВС. Заявку на полет оформляют в трех экземплярах. Заявка на полет передается в авиационное предприятие не менее чем за сутки до планируемого полета, лицами, определенными локальными нормативными актами ДО, ответственными за организацию безопасного выполнения воздушных перевозок и авиационных работ.

7.2.3 После выполнения полета все экземпляры заявки на полет оформляет экипаж ВС, подписывают КВС и ответственный за организацию безопасного

выполнения воздушных перевозок и авиационных работ ДО. Один экземпляр заявки на полет остается у лица, ответственного за организацию безопасного выполнения воздушных перевозок и авиационных работ ДО, два других экземпляра передаются авиационному предприятию.

7.2.4 Список пассажиров, находящихся на борту ВС, подписывают КВС и лицо, ответственное за обеспечение безопасного выполнения воздушных перевозок и авиационных работ.

7.2.5 Справка о весе багажа и груза и его свойствах, предлагаемого к перевозке внутри фюзеляжа или на внешней подвеске ВС является отчетной документацией о полете и прикладывается к заявке на полет.

7.2.6 После полета КВС заполняет акт-отчет о выполнении заявки на полет, который подписывают КВС и лицо, ответственное за обеспечение безопасного выполнения воздушных перевозок и авиационных работ.

7.3 Оформление багажа и грузов

7.3.1 Общий вес пассажиров, груза и багажа не должен превышать рассчитанной предельно-допустимой коммерческой загрузки для данного типа ВС.

7.3.2 Как правило, при полной загрузке ВС масса перевозимого багажа пассажиров ограничивается 20 кг на одного пассажира.

7.3.3 Лицо, ответственное за обеспечение безопасного выполнения воздушных перевозок и авиационных работ ДО, организует оформление пассажиров, багажа и грузов. Весь перевозимый пассажирами багаж взвешивается и документально оформляется в справке (см. приложение Д).

7.3.4 В случае вылета вертолета с посадочной площадки ДО процедура взвешивания багажа пассажиров осуществляется под руководством лица, ответственного за обеспечение безопасного выполнения воздушных перевозок и авиационных работ ДО, совместно с ответственным за сопровождение пассажиров. Взвешивание багажа пассажиров проводится с применением весов в специально

отведенном для этих целей месте* (помещении), расположенном на объекте ДО. Служебно-пассажи́рские здания, расположенные на посадочных площадках, должны отвечать требованиям в соответствии с приложением Ж.

7.4 Проведение досмотра пассажиров и багажа на посадочной площадке

7.4.1 С целью обеспечения безопасности полетов лицами, ответственными за обеспечение безопасного выполнения воздушных перевозок и авиационных работ, за сопровождение в специально отведенном месте (помещении)* проводится взвешивание багажа пассажиров и досмотр пассажиров с применением металлодетектора.

7.4.2 Предполетный досмотр на посадочной площадке проводится непосредственно перед вылетом командиром ВС или членом экипажа, совместно с лицом, ответственным за обеспечение безопасного выполнения воздушных перевозок и авиационных работ ДО.

7.4.3 При отказе пассажира от предполетного досмотра пассажир к полету не допускается.

7.5 Требования к инструктажу

7.5.1 При проведении процедуры взвешивания багажа и ручной клади пассажиров лицо, ответственное за обеспечение безопасного выполнения воздушных перевозок и авиационных работ, проводит инструктаж по мерам безопасности на посадочных площадках, мерам безопасности во время посадки (высадки) в (из) ВС, правильному распределению, размещению и надежному креплению багажа и личных вещей, применению пассажирами ремней безопасности и средств защиты, поведению во время полета с регистрацией в журнале регистрации инструктажа. Типовая программа инструктажа должна быть в соответствии с приложением И.

7.5.2 Экипаж ВС перед полетом проводит инструктаж пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

* Административно-бытовые и вахтовые жилые комплексы, служебно-пассажи́рские здания.

7.6 Общие требования к организации и проведению погрузочно-разгрузочных работ с использованием вертолетов

7.6.1 Под погрузочно-разгрузочными работами с использованием вертолетов понимается любое перемещение грузов на внешней подвеске вертолета.

7.6.2 Перевозка грузов на внешней подвеске возможна только в случаях, когда габаритные размеры перемещаемого груза не позволяют разместить его в грузовой кабине вертолета либо невозможна посадка в зоне погрузки и/или выгрузки груза.

7.6.3 Подцепка груза, как правило, осуществляется на земле. В крайних случаях, при невозможности посадить вертолет рядом с грузом, допускается подцепка груза на висении.

7.6.4 Погрузочно-разгрузочные работы с использованием вертолетов включают в себя:

- подготовку погрузочно-разгрузочной площадки;
- выполнение всех работ по подготовке грузов к транспортировке (укладка, увязка, взвешивание и т.д.);
- прием тросов подвески с вертолета;
- строповку транспортируемых грузов (подцепка тросов подвески к грузу и вертолету);
- транспортировку грузов с погрузочно-разгрузочной площадки;
- отцепку тросов подвески от груза;
- подачу тросов подвески в вертолет.

7.6.5 Погрузочно-разгрузочные работы с использованием вертолетов относятся к работам повышенной опасности и выполняются по наряд-допускам, выданным в установленном порядке.

7.6.6 Как правило, к погрузочно-разгрузочным работам с использованием вертолетов допускаются сотрудники ДО, определяемые локальными нормативными актами с указанными требованиями:

- отсутствие медицинских противопоказаний, в т.ч. прошедшие медицинское обследование (предварительное и периодическое) и признанные годными для выполнения данного вида работы;

- наличие удостоверения, дающее право выполнения данного вида работ, прошедших обучение по утвержденным программам в специализированных учебных центрах и сдавшие успешно экзамен;

- прошедшие инструктаж (вводный, повторный, внеплановый), стажировку на рабочем месте в количестве 14 рабочих смен, обучение и проверку знаний требований ОТ и допущенные к самостоятельной работе в соответствии с требованиями по ОТ и ПБ.

7.6.7 Порядок выполнения авиационных работ по транспортированию грузов на внешней подвеске вертолетами определяют в соответствии с Инструкцией [9].

8 Контроль качества предоставляемых услуг

8.1 ДО проводят контроль качества предоставляемых авиационными предприятиями услуг по выполнению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и авиационных работ в соответствии с требованиями воздушного законодательства Российской Федерации. Для проведения контроля качества ДО вправе привлекать независимых третьих лиц, имеющих соответствующую квалификацию. Контроль качества включает:

- оценку организации летной работы;
- оценку технического состояния ВС;
- проверку формуляров и паспортов основных компонентов всех ВС на предмет наличия ресурсов, правильности и легитимности оформления продлений ресурсов и отсутствия контрафактных агрегатов и запчастей;

- оценку соответствия квалификации пилотов нормативным требованиям – проверку записей в летных книжках пилотов и их пилотских свидетельств (лицензий), включая CRM/LOFT;

- оценку технического обслуживания и технических баз, а также оценку организации технического обслуживания ВС, находящихся на временном базировании вне базы;

- оценку содержания записей о техническом обслуживании и программ

обеспечения качества технического обслуживания;

- оценку соответствия квалификации инженерно-технического персонала нормативным требованиям;
- оценку практики, политики и процедуры обеспечения безопасности полетов;
- оценку статистики инцидентов/авиационных происшествий;
- оценку функционирования систем управления безопасностью полетов, качеством, ОТ и ПБ в соответствии с требованиями воздушного законодательства Российской Федерации, международных и государственных стандартов.

9 Меры по чрезвычайному реагированию

9.1 ДО должны в установленном порядке разработать ПДЧС на случай возникновения авиационных событий. ПДЧС доводят до всего персонала ДО и персонала авиационного предприятия, задействованного в предоставлении услуг по выполнению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и авиационных работ.

9.2 ПДЧС должен включать в себя набор правил и инструкций для сотрудников ДО при возникновении нештатных ситуаций, связанных с воздушными перевозками и авиационными работами, в т.ч. по взаимодействию с третьими лицами, включая поисковые и аварийные службы, службы МЧС и пр., а также:

а) вопросы планирования мер чрезвычайного реагирования по ликвидации последствий авиационного события;

б) порядок оповещения руководства ДО и ПАО «Газпром», государственных органов о возникновении авиационного события, инициирования действий и выполнения обязательных мероприятий по ликвидации его последствий;

в) планирование и проведение учений по действиям при авиационных событиях, основанных на различных сценариях:

- 1) пожар, включая ВС и/или посадочную площадку;
- 2) пропавшее или задерживающееся ВС;
- 3) ВС, совершившее вынужденную посадку, на берегу или в воду;

- 4) поисково-спасательные операции и использование аварийного оборудования, включая систему присоединенного спасательного плота;
 - 5) учения по работе с лебедками вертолетов;
 - 6) разливы нефтепродуктов – поддержка с воздуха;
 - 7) эвакуация по причинам медицинского характера, в том числе учения с носилками;
- г) контроль наличия в ВС поисково-спасательного и аварийно-спасательного оборудования.

Приложение А

(обязательное)

Требования к авиационным предприятиям

А.1 Основные требования

А.1.1 Для выполнения воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и авиационных работ ДО привлекаются авиационные предприятия, соответствующие требованиям воздушного законодательства Российской Федерации.

А.1.2 Авиационные предприятия обеспечивают безаварийную эксплуатацию ВС на протяжении последних трех лет и более, имеют разработанные и внедренные системы управления безопасностью полетов, качеством, рисками в области безопасности труда и охраны здоровья, охраной окружающей среды.

А.1.3 Авиационные предприятия, привлекаемые для выполнения воздушных перевозок и авиационных работ, имеют следующие лицензии и сертификаты:

- сертификат эксплуатанта на право осуществления коммерческих воздушных перевозок;
- сертификат на право осуществления авиационных работ;
- лицензия на перевозку воздушным транспортом пассажиров;
- лицензия на перевозку воздушным транспортом грузов;
- лицензию на перевозку опасных грузов;
- сертификат соответствия на право производства ТО ВС, заявленных для оказания услуг, или договоры на техническое обслуживание с сертифицированными организациями;
- сертификаты страхования, в том числе: обязательное страхование ответственности владельца ВС перед третьими лицами; обязательное страхование жизни и здоровья членов экипажа ВС.

А.2 Требования, предъявляемые к системам обеспечения безопасности авиационной деятельности авиационного предприятия

А.2.1 Требования к системе управления безопасностью авиационной деятельности приведены в А.2.1.1 – А.2.1.4.

А.2.1.1 Для обеспечения безопасности авиационной деятельности авиационное предприятие создает и поддерживает в работоспособном состоянии систему управления рисками в системе управления безопасностью авиационной деятельности.

А.2.1.2 Обеспечение безопасности деятельности в авиационном предприятии достигается внедрением систем управления:

- безопасностью полетов;

- качеством;
- рисками, в области ОТ и ПБ, охраной окружающей среды и программами авиационной безопасности.

А.2.1.3 Для управления системой безопасности авиационное предприятие обеспечивает системный подход к управлению безопасностью авиационной деятельности, включающий в себя необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры.

А.2.1.4 В системе управления безопасностью авиационного предприятия должен быть предусмотрен процесс управления факторами риска. В процессе управления факторами риска должны быть выявлены и рассмотрены как общие факторы опасности, так и факторы, связанные с выполняемыми видами полетов, летно-технических характеристик ВС и геофизическими особенностями района полетов.

А.2.2 Требования к системе управления безопасностью полетов приведены в А.2.2.1 – А.2.2.2.

А.2.2.1 Система управления безопасностью полетов авиационного предприятия, выполняющего воздушные перевозки и авиационные работы, должна соответствовать требованиям воздушного законодательства Российской Федерации или превышать их.

А.2.2.2 Авиационное предприятие формирует систему управления безопасностью полетов с учетом решаемых задач (видов воздушных перевозок, авиационных работ).

А.2.3 Требования к системе управления качеством приведены в А.2.3.1 – А.2.3.2.

А.2.3.1 Авиационное предприятие обязано соблюдать действующие требования международных и национальных стандартов, воздушного законодательства Российской Федерации в той части, которые относятся к авиационному предприятию, в отношении разработки и реализации системы управления качеством при выполнении воздушных перевозок и авиационных работ, осуществлении технического и наземного обслуживания ВС, с целью подтверждения, что деятельность авиационного предприятия соответствует обязательным нормативным требованиям, и осуществляется эффективное управление факторами риска.

А.2.3.2. Авиационное предприятие организует процедуры, обеспечивающие соответствие деятельности субподрядчиков всем нормативным требованиям, путем использования системы управления качеством либо независимой системы проверок (уполномоченными органами в области гражданской авиации) с целью обеспечения постоянного соответствия всех работ по техническому и наземному обслуживанию ВС, выполнения воздушных перевозок и авиационных работ нормативным требованиям и надлежащего их выполнения.

А.2.4 Требования к системе управления охраной труда и промышленной безопасностью приведены в А.2.4.1 – А.2.4.2.

А.2.4.1 Система управления ОТ и ПБ авиационного предприятия должна включать в себя

СТО Газпром 163-2017

структуру, планирование (в том числе оценку риска и постановку целей), ответственность, процедуры, процессы и ресурсы.

А.2.4.2 Готовность к адекватному реагированию авиационного предприятия на аварийные ситуации (инциденты) обеспечивается следующими действиями:

- идентификация и регистрация возможных аварийных ситуаций на основе результатов идентификации опасностей и рисков, оформление декларации промышленной безопасности опасных производственных объектов, инженерно-технических мероприятий в рамках гражданской обороны и ликвидации чрезвычайных ситуаций, результатов специальной оценки условий труда рабочих мест;

- разработка и утверждение плана локализации и ликвидации последствий аварий, паспортов безопасности, включение в них мер, направленных на уменьшение негативного воздействия на здоровье персонала и имущество как авиационного предприятия, так и пассажиров;

- наличие и выполнение планов и графиков прохождения работниками обучения и подготовки, проведения учебно-тренировочных занятий или учебных тревог по предотвращению, локализации аварий и ликвидации последствий с их обязательным документированием.

А.3 Требования, предъявляемые к воздушным судам

А.3.1 Требования, предъявляемые к ВС авиационного предприятия, привлекаемых для оказания услуг, устанавливаются эксплуатационной документацией и настоящим стандартом.

А.3.2 Капитальные ремонты ВС проводятся сертифицированными в установленном порядке авиационными ремонтными организациями.

А.3.3 Требования к самолетам приведены в А.3.3.1 – А.3.3.2.

А.3.3.1 Сроки эксплуатации самолетов не превышают:

- Ан-24, Ан-26-100 – 45 лет;
- Як-40, Як-42 – 35 лет;
- Ан-148, SSJ 100, CRJ 200 – 25 лет;
- Boeing 737 – 30 лет;
- другие типы ВС – 30 лет.

А.3.3.2 Самолеты, привлекаемые для полетов с целью перевозки пассажиров, должны быть оснащены минимальным комплектом оборудования, приведенным в таблице А.1.

Таблица А.1 – Минимальным комплектом оборудования самолетов

Оборудование	Количество	За исключением типов ВС
Самолетный УКВ приёмопередатчик	2	–
Самолетный КВ приёмопередатчик	1	–
Навигационно - посадочная система VOR/ILS/MKR	2	–
Автоматический Радиокompас (ADF)	2	–

Окончание таблицы А.1

Оборудование	Количество	За исключением типов ВС
Система GPS	2	Ан-24, Ан-26-100
Самолётный метеолокатор (WXR)	1	–
Самолетный дальномер (DME)	1	–
Самолётный ответчик УВД (АТС)	2	–
Самолётный радиовысотомер малых высот (RA)	1	–
Система предупреждения столкновения самолетов в воздухе (TCAS)	1	Ан-24, Ан-26-100
Система раннего предупреждения близости с землёй (EGPWS)	1	–
Система автоматического управления	2	Як-40, Ан-24, Ан-26-100
Речевой самописец (CVR)	1	–
Бортовые самописцы (FDR) (основной и аварийный)	2	–
Инерциальная система определения координат IRS	3	Як-40, Як-42, Ан-24, Ан-26-100
Система сигнализации об обледенении	1	–
Система приема воздушных сигналов (ADS)	3	–
Резервный компас	1	–
Резервный высотомер	1	–
Резервный авиагоризонт	1	–
Аварийный радиомаяк	2	–
Аварийная радиостанция	1	–
Привязные ремни	В кабине экипажа – пятиточечные привязные ремни (плечевые ремни инерционные). Пассажирские – трехточечные привязные ремни	–
Маркировка маршрута аварийного покидания	Аварийные выходы оборудованы световыми табло «Exit/Выход». Пути эвакуации подсвечиваются лампами аварийного освещения, расположенными на уровне пола.	–

СТО Газпром 163-2017

А.3.4 Требования к вертолетам приведены в А.3.4.1 – А.3.4.5.

А.3.4.1 При осуществлении воздушных перевозок пассажиров используются вертолеты с двумя и более двигателями.

А.3.4.2 Допускается оснащение вертолетов дополнительными топливными баками для производства полетов на максимальную дальность. Запрещается перевозка пассажиров при нахождении дополнительных топливных баков внутри фюзеляжа вертолета.

А.3.4.3 Выполнение полетов разрешается только при соблюдении ограничений, установленных эксплуатационной документацией ВС. При этом не рекомендуется выполнять воздушные перевозки пассажиров при температуре наружного воздуха у земли менее минус 45 °С.

А.3.4.4 Вертолеты оборудуются и имеют средства радиосвязи, требуемые для выполнения полетов по ППП над морем и над сушей, днем и ночью.

А.3.4.5 Кресла для пассажиров и членов экипажа соответствуют конструкциям утвержденных изготовителем ВС и надлежащим образом закреплены.

А.3.5 Требования к вертолетам, применяемым для перевозки пассажиров, приведены в М.3.5.1 – М.3.5.2.

А.3.5.1 Сроки эксплуатации ВС на момент окончания срока действия договора не превышают:

- Ми-8Т, Ми-8П (ПС), Ми-26Т, Ка-226 – 30 (тридцать) лет;
- Ми-8МТВ, Ми-8АМТ, Ми-171 – 30 (тридцать) лет;
- другие типы вертолетов – 25 (двадцать пять) лет.

Вертолеты, привлекаемые для полетов с целью перевозки пассажиров и эвакуации по причинам медицинского характера, оснащаются минимальным комплектом оборудования, приведенным в таблице А.2.

Таблица А.2 – Минимальный комплект оборудования вертолетов

Оборудование	Количество	За исключением типов ВС
Противообледенительная система лопастей несущего винта и рулевого винта	1	ЕС-155В1 ЕС-135Т2+ Ка-26 Ка-226
Система GPS или ГЛОНАСС (Навигация)	1	Ка-26, Ка-226
УКВ - радиостанция	2	Ка-26
КВ - радиостанция	1	Ка-26 Ка-226
Персональный аварийный передатчик	1	Ка-26 Ка-226
Автоматически активируемый радиомаяк КОСПАС/САРСАТ с рабочей частотой 406 МГц (закрепленный на корпусе ВС)	1	–
Двухточечные ремни безопасности	1 комплект для каждого пассажира	–

Окончание таблицы А.2

Оборудование	Количество	За исключением типов ВС
Двухточечные ремни безопасности	1 комплект для каждого члена летного экипажа	–
Система предупреждения опасного сближения с землей (EGPWS) с функцией оценки рельефа местности в направлении полета	1	Ка-26, Ка-226
Бортовой самописец параметрической информации (FDR) с твердотельным носителем.	1	Ка-26
Бортовой речевой самописец (CVR)	1	Ка-26, Ка-226
Автопилот	1	Ка-26, Ка-226
Резервный авиагоризонт (в дополнении к авиагоризонту КВС и второго пилота) для вертолетов Ми-8МТВ, Ми-8АМТ	1	Ка-26 Ка-226
Радиовысотомер	1	–
Шумозащитные средства для пассажиров	1 комплект для каждого пассажира	Ка-26 Ка-226
Ручной огнетушитель	2 (оба не содержат токсичных для человека веществ)	–
Комплект медицинской помощи	1	–
Аварийный комплект жизнеобеспечения	1	Ка-26, Ка-226
Электронная система бортовой документации с функцией отображения информации из топографической базы данных, выполнения навигационных расчетов	1	Ка-26, Ка-226
Метеолокатор (для вертолетов Ми-8МТВ, Ми-8АМТ)	1	Ка-26, Ка-226

А.3.5.2 Минимальное дополнительное оборудование для офшорных операций (выполнение полетов над водной поверхностью) приведено в таблице А.3.

Т а б л и ц а А.3 – Минимальное дополнительное оборудование для офшорных операций

Оборудование	Количество
Выдавливаемые окна. Минимальные допустимые размеры выдавливаемых окон должны быть не менее 430 x 355 мм	На всех иллюминаторах пассажирского салона
Пассажирские кресла с высокой спинкой, с четырёхточечными привязными ремнями с системой натяжения	Для каждого пассажира
Система громкой связи с пассажирским салоном или наушники	1

СТО Газпром 163-2017

Окончание таблицы А.3

Оборудование	Количество
Полки в багажном отделении для размещения и крепления багажа и ручной клади	–
Авиационные спасательные плоты	Не менее двух штук, способных вместить всех перевозимых пассажиров и членов экипажа
Аварийные портативные радиомаяки АРМ-406АС1	–
Средства обеспечения плавучести вертолета (баллонеты)	–
Спасательные жилеты	На всех членов экипажа и перевозимых пассажиров

А.3.6 Пассажирская кабина вертолета оборудуется:

- противоскользящим покрытием пола салона вертолета;
- маркировкой аварийных люков и информационными надписями о правилах их использования;
- надписью (табло) «Не курить, пристегнуть ремни»;
- маркировкой места расположения огнетушителей и медицинских аптечек;
- комплектом индивидуальных инструкций по безопасности для пассажиров;
- световым табло «выход» и «аварийный выход»;
- креплением входного трапа, исключающим загоразивание прохода к входной двери.

А.3.7 Требования к вертолетам, применяемым для грузовых перевозок, приведены в А.3.7.1 – А.3.7.2.

А.3.7.1 Вертолеты, используемые в целях перевозки грузов, имеют оборудование для надежного крепления груза: швартовочные тросы (3,5 и 4,5 м), переходной трос, строповочные кольца, швартовочные (грузовые) сетки, колодки. Крепление грузов должно обеспечивать невозможность их перемещения во время полета.

А.3.7.2 При выполнении полетов по перевозке груза на внешней подвеске на вертолете устанавливается следующее оборудование:

- силовые стропы (4 шт.);
- удлинительные канаты;
- весоизмерительное устройство;
- электромеханический замок ДГ-64 (ДГ-65);
- грузовая подвеска;
- система питания и контроля электромеханического замка;

- ограждение;
- страховочный пояс (привязной ремень бортмеханика).

А.4 Требования к членам экипажей воздушных судов

А.4.1 Квалификация и уровень подготовки членов экипажей воздушных судов соответствует требованиям воздушного законодательства Российской Федерации, предъявляемым к авиационному персоналу.

А.4.2 Допуск экипажей воздушных судов к полетам проводится в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил, предъявляемым к членам экипажа при осуществлении коммерческих воздушных перевозок или авиационных работ.

А.4.3 Для выполнения полетов в интересах ДО члены экипажа должны соответствовать дополнительным требованиям настоящего стандарта.

А.4.3.1 Возраст членов экипажа не должен превышать 60 лет.

А.4.3.2 Для выполнения полетов по перевозке пассажиров на вертолетах:

- общий налет КВС должен составлять не менее– 2 000 летных часов;
- наличие у КВС следующих допусков;
- допуски по метеоминимуму НГО – 150 м, видимость – 2000 м для полетов по ПВП днем;
- допуски по метеоминимуму НГО 450 м, видимость – 4000 м для полетов по ПВП ночью (при необходимости выполнения данных видов полетов);
- допуск КВС для выполнения полетов по правилам ППП.

А.4.3.3 Экипажи вертолетов, выполняющие полеты в интересах ДО, обязаны пройти подготовку на тренажерных устройствах (летном тренажере), соответствующих требованиям JAR-FSTD H к комплексным тренажерам (FFS) уровня D (при наличии данных тренажеров по типу или модификации одобренных Уполномоченным органом), включающих отработку следующих элементов полета:

- взлет и посадку в условиях сдвига ветра;
- взлет и посадку в условиях снежного вихря;
- действий экипажа при отказе путевого управления;
- захода на посадку на режиме самовращения;
- выполнение захода на посадку на МБУ в условиях изменения ветрового и температурного режима (при выполнении данного вида работ);
- действия экипажа при срабатывании СРППЗ;
- действия экипажа по выводу ВС из сложного пространственного положения.

Проведение данных видов тренировок необходимо осуществлять на комплексных тренажерах вертолетов уровня D перед заключением и в период действия договоров на воздушные перевозки и авиационные работы для ДО.

СТО Газпром 163-2017

А.4.3.4 Члены экипажей, планируемые для выполнения полетов над водным пространством с посадками на МБУ или морские суда, должны иметь самостоятельный налет на данном типе вертолета не менее 1000 часов и допуск к полетам по ППП.

А.4.3.5 При перерыве в полетах на МБУ или морские суда у КВС более 90 дней допуск осуществляется после выполнения контрольно-проверочного полета с инструктором на борту.

А.4.3.6 Для выполнения полетов по перевозке пассажиров на самолетах общий налет КВС должен составлять не менее 2 500 часов.

А.4.3.7 Обладатель свидетельства пилота может выполнять функции КВС или второго пилота при воздушной перевозке пассажиров в интересах ДО только в случае, если он в предшествующие 90 дней выполнил не менее трех взлетов и трех посадок на ВС такого же типа/класса или тренажере, имитирующем полет на ВС такого же типа.

А.4.3.8 Обладатель свидетельства пилота может выполнять функции КВС при перевозке на борту людей ночью только в случае, если он в течение предыдущих 90 дней выполнил не менее трех взлетов и трех посадок ночью на ВС того же типа/класса или на тренажере, имитирующем полет на ВС того же типа/класса.

А.4.3.9 Обладатель свидетельства пилота может выполнять функции КВС при полетах по правилам полетов по приборам или в случае, если погодные условия не соответствуют правилам визуальных полетов, только если в течение последних 6 календарных месяцев:

- выполнил, как минимум, шесть заходов по приборам в фактических или имитируемых условиях полетов по приборам на ВС того же вида или тренажере, имитирующем полет на ВС того же вида; или

- прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором на ВС соответствующего вида или на тренажере, имитирующем полет на ВС того же вида, включающую выполнение схем полета и маневров:

- переход на полет по приборам после взлета;
- стандартные схемы вылета и прибытия по приборам;
- схемы полета по маршруту по правилам полетов по приборам;
- полет в зоне ожидания;
- заходы на посадку по приборам;
- порядок ухода на второй круг;
- посадки после выполнения заходов на посадку по приборам.

А.5 Квалификационные требования к специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов (специалист по ТО ВС)

А.5.1 Специалисты по ТО ВС должны иметь диплом (свидетельство) об образовании установленного образца.

А.5.2 Первоначальная профессиональная подготовка специалистов по ТО ВС производится в высших и средних учебных заведениях гражданской авиации и других ведомств.

А.5.3 Специалист по ТО ВС должен проходить обучение и повышение квалификации (авиационно-техническую подготовку в учебно-тренировочных центрах, в авиапредприятиях и учебных заведениях гражданской авиации, опытно-конструкторское бюро и заводах-изготовителях авиационной техники) в соответствии с требованиями документов по профессиональной и авиационно-технической подготовке специалистов по ТО ВС, не реже, чем один раз в 3 года.

А.5.4 Специалист по ТО ВС должен проходить первоначальное обучение на каждый тип эксплуатируемой им авиационной техники.

А.5.5 Специалист по ТО ВС должен проходить первоначальное обучение в сертифицированных в установленном порядке учебно-тренировочном центре, организации изготовителе (разработчике) авиационной техники с получением свидетельства установленного образца, а также пройти стажировку в сертифицированной на техническое обслуживание данного типа ВС организации по техническому обслуживанию авиационной техники.

А.6 Требования к допуску на тип авиационной техники

Специалист по ТО ВС допускается к выполнению работ по ТО ВС на тип авиационной техники, если он:

- имеет на руках действующее свидетельство специалиста установленного образца с указанием квалификационных отметок «А», «В1», «В2» или «С», приложением полномочий по типам ВС, техническое обслуживание которых выполняет специалист;

- имеет свидетельство с квалификационными отметками на право выполнения работ по техническому обслуживанию ВС, оформленными в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил (пункт 1.3) [10].

А.7 Требования к опыту работы

Специалист по ТО ВС должен иметь опыт работы в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил (пункт 17.9) [10].

А.8 Требования к системе поддержания летной годности воздушных судов

А.8.1 Авиационное предприятие, эксплуатирующее авиационную технику, организует техническое обслуживание эксплуатируемых ВС на основании «Сертификата по техническому обслуживанию авиационной техники» или на основании договоров с организациями, сертифицированными на проведение технического обслуживания, в местах выполнения оперативного технического обслуживания ВС.

А.8.2 Авиационное предприятие обеспечивает достаточное количество специалистов по ТО ВС с соответствующей квалификацией для выполнения всего перечня работ по поддержанию летной годности.

СТО Газпром 163-2017

А.8.3 При выполнении работ в отрыве от аэродрома базирования авиационное предприятие обеспечивает достаточное количество специалистов по ТО ВС с соответствующей квалификацией для выполнения работ по техническому обслуживанию ВС, оформления эксплуатационно-технической документации в полном объеме в соответствии с требованиями эксплуатационно-технической документации и Руководства по деятельности организации по ТО ВС.

А.8.4 Авиационное предприятие обеспечивает постоянное присутствие специалистов по ТО ВС, ответственных за обеспечение и контроль качества выполнения заявленных (разрешенных) работ, либо их оперативное прибытие для контроля проведения работ по ТО и устранения повторных отказов, неисправностей ВС, проведения разовых осмотров, а также исполнения контрольных операций при техническом обслуживании ВС, отнесенных в перечне объектов контроля при ТО ВС к их компетенции.

А.8.5 Организация по ТО и текущему ремонту располагает зданиями и сооружениями, удовлетворяющими требованиям к проведению работ по ТО ВС, обеспечивающими защиту от неблагоприятных погодных условий, и пригодными для организации рабочих мест, размещения служб и персонала, средств ТО и текущего ремонта, инструмента, складских и бытовых помещений.

А.8.6 Все процедуры, выполняемые организацией по техническому обслуживанию, удовлетворяют требованиям, изложенным в руководстве по деятельности организации по техническому обслуживанию и действующих нормативных документах.

А.8.7 Минимальный уровень наличия запасных частей гарантирует постоянное поддержание летной годности эксплуатируемых ВС.

А.8.8 Все компоненты и детали авиационной техники закупаются с подтверждением аутентичности поставляемого компонента. При техобслуживании ВС применяются только компоненты и детали авиационной техники, имеющие паспорта (формуляры), в которых указаны сведения о ресурсах, наработках и выполненных работах.

А.9 Авиатопливообеспечение

А.9.1 Авиационное предприятие, предоставляющее услуги ДО, обеспечивает весь комплекс авиатопливообеспечения воздушных перевозок в местах вылета и по маршруту полета на объекты ДО.

А.9.2 Авиационное предприятие или организация, осуществляющая авиатопливообеспечение воздушных перевозок, обеспечивает выполнение следующих работ:

- прием авиационных ГСМ и специальных жидкостей (далее – авиа ГСМ) на склад;
- хранение авиа ГСМ;
- подготовку и выдачу авиа ГСМ на заправку;
- заправку авиа ГСМ в ВС.

А.9.3 Для осуществления лабораторного контроля качества авиационное предприятие имеет

специализированное структурное подразделение – лабораторию ГСМ или договор со специализированной организацией на оказание услуг по осуществлению контроля качества ГСМ.

А.10 Медицинское обеспечение полетов

А.10.1 Авиационное предприятие обеспечивает медицинское обследование и освидетельствование авиационного персонала.

А.10.2 Авиационный персонал без медицинского заключения или с истекшим сроком действия медицинского заключения к выполнению профессиональных обязанностей не допускается.

А.10.3 Авиационный персонал в случае установления у него факта употребления алкогольных напитков, наркотических, токсических и психотропных средств, нарушения предполетного (предсменного) режима к исполнению своих должностных обязанностей не допускается.

А.10.4 При выполнении воздушных перевозок пассажиров и авиационных работ с аэродромов/вертолетных площадок, где отсутствуют штатные медицинские работники гражданской авиации, авиационное предприятие заключает договоры с медицинскими учреждениями, имеющими лицензию на данный вид деятельности о прохождении экипажем медицинского контроля перед вылетом, а также организует доставку экипажа к месту прохождения медицинского осмотра (освидетельствования).

А.10.5 В период нахождения экипажа на оперативной точке командир летного подразделения обязан организовать периодический контроль за режимом труда и отдыха, условиями быта и состоянием здоровья членов экипажа.

А.10.6 Медицинское освидетельствование авиационного персонала авиационного предприятия проводится согласно требованиям Федеральных авиационных правил [11].

А.11 Требования к подбору воздушного судна для выполнения авиационного обеспечения в сложных условиях

А.11.1 Для обеспечения безопасности полетов в горах, на площадки ограниченных размеров, ввиду отсутствия условий для выполнения вынужденной посадки, целесообразно использовать вертолет Ми-8МТВ (АМТ) для получения максимально предельной загрузки и дальности полета.

А.11.2 Полеты с загрузкой близкой к максимальной на расстояние до 400 км целесообразно выполнять на вертолетах Ми-8Т. При этом следует учитывать, что при планировании первой посадки и последующих промежуточных посадок на меньшем расстоянии максимально возможная загрузка может уменьшаться.

А.11.3 На протяженность маршрута без заправки также влияет количество промежуточных посадок – расстояние уменьшается в среднем на 20 км.

А.11.4 Применение вертолетов Ми-8МТВ/АМТ вместо Ми-8Т позволяет выполнить запланированный объем авиационных работ с экономией летного времени по следующим причинам:

- при использовании вертолетов Ми-8МТВ/АМТ вместо вертолета МИ-8Т исключаются

дополнительные перелеты к точкам заправки без коммерческой загрузки;

- снижение коммерческой загрузки на вертолете Ми-8Т происходит при повышении температур наружного воздуха, начиная с температуры 0 °С, что в условиях эксплуатации в весенне-летний период приведет к значительному снижению экономических показателей;

- вертолет Ми-8Т имеет ограничение по использованию его в полетах по правилам полетов по приборам, так как мощность двигателей не позволяет выполнять полет при одном отказавшем двигателе.

А.11.5 Использование вертолета Ми-8МТВ/АМТ при полетах в условиях горной местности, высоких температур наружного воздуха, в сложных метеорологических условиях днем и особенно ночью позволяет выполнять авиационное обеспечение с надежным обеспечением безопасности полетов, большей возможностью по коммерческой загрузке вертолетов и обеспечения регулярности выполнения полетов.

А.12 Требования при перевозке пассажиров вертолетами над водноповерхностью

А.12.1 Полеты над водной поверхностью на удаление от береговой черты на расстояние не более 190 км выполняются вертолетами, имеющими два двигателя и более, обеспечивающие в случае отказа критического двигателя возможность безопасно продолжить полет до суши. Привлекаемые вертолеты оснащаются спасательным плотом для размещения всех находящихся на борту лиц и пиротехническими устройствами для подачи сигналов бедствия, а также как минимум по одному спасательному жилету на каждого находящегося на борту человека.

А.12.2 Все вертолеты, предназначенные для выполнения морских операций в интересах ДО, оснащаются:

- средствами обеспечения плавучести вертолета (баллонетами);
- выдавливаемыми иллюминаторами^{*}, пригодными для покидания вертолета в подводном положении, с возможностью открывания в чрезвычайной ситуации;
- световой маркировкой аварийных выходов с подсветкой пути, автоматически включающейся в случае затопления вертолета, для вертолетов Ми-8АМТ допускается установка люминофорных дорожек;
- противоскользящим напольным покрытием пола салона воздушного судна;
- рядами кресел, выровненных по окнам (иллюминаторам);
- подводными приводными маяками.

А.12.3 Спасательные плоты для размещения всех находящихся на борту лиц и пиротехнические устройства для подачи сигналов бедствия обязаны устанавливаться на все

^{*} Минимальные допустимые размеры аварийных выходов и выдавливаемых иллюминаторов составляют не менее 430x355 мм. Для вертолетов Ми-8АМТ размер выдавливаемых иллюминаторов составляет не менее 390x535 мм.

вертолеты, выполняющие полеты над водным пространством в интересах ДО, на расстоянии от суши, соответствующему полету с номинальной крейсерской скоростью на протяжении более 10 минут.

А.12.4 При оснащении вертолета двумя спасательными плотами на каждом из них в перегруженном состоянии должна иметься возможность разместить всех находящихся на борту людей.

А.12.6 При полетах над водной поверхностью вертолеты оснащаются одним спасательным жилетом или равноценным индивидуальным плавсредством (универсальным защитным костюмом) на каждого находящегося на борту человека. Каждый спасательный жилет оснащается средствами электрического освещения для облегчения обнаружения людей. В течение полета все лица на борту находятся в спасательных жилетах, готовых к немедленному использованию.

А.12.8 Перед полетом над водной поверхностью члены экипажа ВС проводят инструктаж со всеми пассажирами, который включает:

- ознакомление с расположением аварийно-спасательного оборудования на вертолете;
- доведение правил использования аварийно-спасательного оборудования и порядка покидания вертолета в аварийной ситуации.

А.12.9 Работники ДО, совершающие не менее пяти рейсов над водным пространством, должны пройти обучение по программе покидания вертолета под водой (НУЕТ). Разовые полеты над водным пространством разрешается осуществлять без обучения по НУЕТ, при условии прохождения предполётного инструктажа по мерам безопасности полетов, охватывающий материал НУЕТ. Переподготовка персонала должна осуществляться с периодичностью, не превышающей 5 лет.

А.12.10 При выполнении полетов над водной поверхностью, когда температура моря составляет менее 10 °С или когда оцененное время спасания превышает расчетное время выживания, ДО обеспечивает лиц, находящихся на борту вертолета, универсальными защитными костюмами.

А.12.11 На борту ВС должны быть инструкции, обеспечивающие полную информативность всех пассажиров о месте размещения и порядке использования аварийно-спасательного оборудования и аварийных выходов

А.13 Расследование причин авиационных событий и несчастных случаев

А.13.1 При проведении расследования причин авиационных событий или несчастных случаев авиационное предприятие должно обеспечить возможность проведения ДО собственного расследования причин любого авиационного события или несчастного случая независимо от того, когда они произошли.

А.13.2 Авиационное предприятие оказывает полное содействие и при необходимости участвует в расследовании причин любого авиационного события или несчастного случая, проводимого ДО.

СТО Газпром 163-2017

А.13.3 Авиационное предприятие передает ДО (по запросу) копии отчетов государственных органов по результатам расследования любых авиационных событий или несчастных случаев, произошедших при оказании авиационных услуг ДО.

А.13.4 Авиационное предприятие выполняет в кратчайшие сроки все рекомендации по профилактике события, получаемые в ходе расследований, проводимых государственными органами, представителями авиационного предприятия или ДО.

А.13.5 Авиационное предприятие гарантирует, что сведения и выводы, полученные в ходе расследования причин любых авиационных событий или несчастных случаев, доводятся до персонала.

Приложение Б

(рекомендуемое)

Форма журнала состояния посадочной площадки

Журнал
состояния посадочной площадки _____

Дата проведения контроля	Состояние посадочной площадки	Должность, Ф.И.О., подпись лица, проводившего контроль

Примечание – При оценке посадочной площадки осуществляется контроль состояния:

- подъездных путей к посадочной площадке;
- рабочей площади посадочной площадки;
- ветроуказателя, знаков, щитов и аншлагов;
- противопожарного оборудования;
- средств заправки ГСМ (средства заправки, контроль качества и хранения ГСМ);
- средств охраны ВС;
- дневной маркировки посадочной площадки;
- светосигнального оборудования (огней приближения, посадочных огней, ограничительных огней, заградительных огней, пульта управления, автономного источника питания).

Приложение В
(рекомендуемое)
Форма заявки на полет

ДО: _____
наименование организации
Командиру ВС Ми-8XXX RA-XXXXX
_____ авиапредприятие / авиакомпания
ЗАЯВКА НА ПОЛЕТ № _____

Прошу выполнить полет « ____ » _____ 20 ____ г. на вертолете Ми-8XXX в соответствии с условиями Договора № _____ от _____ 20 ____ г.

Маршрут полета, загрузка и пункты заправки ВС. время вылета: XX:XX (время местное)

дата полета	аэропорт, площадка вылета	аэропорт, площадка посадки (заправки)	Загрузка				Примечание
			кол-во пассажиров	груз внутри фюзеляжа, т	Груз на внешней подвеске, т	общ. тоннаж (пасс. и груз)	
00.00.20 ____ г.							
00.00.20 ____ г.							
00.00.20 ____ г.							
-	-	-	-	-	-	-	-

В состав экипажа включить _____;

Пассажиры с правилами по технике безопасности ознакомлены – (согласно списка).

Основные договорные обязательства выполнены, посадочные площадки пригодны для посадки вертолета.

Заявка выдана « ____ » _____ 20 ____ г.

Представитель ДО: _____ / _____ /
должность, подпись, ФИО

Заявку получил, соответствие заявки условиям договора проверил

Представитель Авиационного предприятия КВС
/ Ф.И.О./

При перевозке пассажиров ДО прилагается заполненный и заверенный печатью список пассажиров.

Грузы, относящиеся к категории опасных, перевозятся по существующим правилам перевозки опасных грузов воздушным транспортом. При изменении ДО маршрута полета и загрузки воздушного судна (до начала выполнения заявки), в графе «примечание» указывается причина изменения и заверяется подписью ответственного представителя ДО.

Приложение Г

(рекомендуемое)

Форма списка лиц находящихся на борту воздушного судна

СПИСОК ЛИЦ НАХОДЯЩИХСЯ НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА

(полное наименование организации,
адрес, номер телефона)
Сертификат эксплуатанта №

В соответствии требованиям пунктов 2.20 и 2.21
Федеральных авиационных правил от 31 июля
2009 г. №128 «Подготовка и выполнение полетов
в гражданской авиации Российской
Федерации»

ВС

РА _____

К заявке № _____ от _____
_____ 20____ г.

№ п.п.	Фамилия, имя, отчество (полностью)	Номер документа, удостоверяющего личность лица, перевозимого на ВС	Дата и время вылета	Маршрут планируемого полета		С правилами техники безопасности при посадке (высадке) в ВС и в полете ознакомлен, дата и подпись
				из пункта	до пункта	
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
7.						
8.						
9.						
10.						
11.						
12.						
13.						
14.						

Лица в количестве _____

Соответствие списка лиц проверил

Подпись представителя «ДО»

КВС _____

Приложение Д
(рекомендуемое)

Форма справки о весе багажа и груза и его свойствах, предлагаемого к перевозке внутри фюзеляжа, на внешней подвеске

СПРАВКА						
о весе багажа и груза и его свойствах, предлагаемого к перевозке внутри фюзеляжа, на внешней подвеске (нужное подчеркнуть)						
1. При вылете из аэропортов:						
1. Багаж и груз, к осмотру и контрольному взвешиванию представил _____ Ф.И.О. и подпись представителя «ДО» м.п.	2. Осмотр и контрольное взвешивание груза произведены _____ Ф.И.О. и подпись представителя Авиационного предприятия м.п. _____ Ф.И.О. и подпись представителя «ДО» м.п.					
2. При вылете с площадок:						
_____ кг. Груз взвешен. Общий вес составляет _____ Тип весоизмерительного устройства _____ Дата последней метрологической проверки _____ Подпись представителя заказчика	Осмотр упаковки груза, наличие необходимой информации на его перевозку проверил _____ Ф.И.О. подпись командира ВС					
№ п-п	Наименование груза (указать габариты и особые св-ва)	Род упаковки (ящик, коробка, тюк, мешок, баллон, бочка, связка, навалом)	Маршруты перевозок		Кол-во мест	Вес в кг
			от пункта	до пункта		

Приложение Е

(рекомендуемое)

Форма акта-отчета о выполнении заявки на полет

АКТ-ОТЧЕТ											
о выполнении Заявки на полет от « ___ » _____ 20__ г. № _____											
Заявка выполнена « ___ » _____ 20__ г. на вертолете Ми-8XXX RA-XXXXX рейс XXX – 0000											
Время вылета - _____ час _____ мин.											
дата выполнения полета	маршрут полета	всего перевезено (выполнено)			в том числе по видам работ						примечание
		часы	груза (тонн)	пас-ов	внешняя подвеска		смонтировано конструкцией		обследовано трасс		
					часы	тонн	часы	тонн	часы	км.	
00.00.20__ г.											
00.00.20__ г.											
00.00.20__ г.											
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого:											

Налет составляет: _____ час _____ мин Посадок с подбором: _____ из них первичных: _____ Командир (2 пилот) ВС _____ / Ф.И.О. / <div style="text-align: right; margin-right: 50px;">подпись, ФИО</div> Представитель ДО _____ / _____ / м.п. _____ <div style="text-align: right; margin-right: 50px;">подпись, ФИО</div>	Причина невыполнения заявки: _____ Командир (2 пилот) ВС _____ / Ф.И.О. / <div style="text-align: right; margin-right: 50px;">подпись, ФИО</div> Представитель ДО _____ / _____ / <div style="text-align: right; margin-right: 50px;">подпись, ФИО</div>
--	--

Приложение Ж

(обязательное)

Требования к служебно-пассажирским зданиям расположенных на посадочных площадках

Ж.1 На посадочных площадках, находящихся в ДО (в местах вылета пассажиров), следует организовать служебно-пассажирское здание.

Ж.2 В комплекс служебно-пассажирского здания входят:

- помещение для регистрации пассажиров и взвешивание перевозимого багажа;
- помещение для контроля безопасности, осмотра (досмотра) пассажиров и ручной клади;
- помещение для предполетного контроля состояния здоровья вылетающих пассажиров;
- обогреваемое помещение для ожидания вылета, которое должно быть приспособлено для проведения инструктажа на рабочем месте по мерам безопасности при полете на вертолете;
- технологическое оборудование, приведенное в таблице Ж.1.

Таблица Ж.1 – Технологическое оборудование служебно-пассажирского помещения

Рекомендуемое технологическое оборудование	Количество, шт.
Стойка регистрации	1
Весы	1
Стационарный металлодетектор (арочный)*	1
Досмотровый ручной металлодетектор (металлоискатель)	2
Алкотестер	2
Тест - полоски	2
* В зависимости от пассажирооборота.	

Ж.3 Служебно-пассажирское здание должно предусматривать расположение отдельных рабочих мест для регистрации пассажиров, взвешивания багажа, контроля безопасности, осмотра (досмотра) пассажиров и ручной клади, предполетного контроля состояния здоровья и зоны ожидания вылета.

Ж.4 При малых объемах перевозки пассажиров допускается объединение рабочих мест в одном помещении.

Ж.5 Схема организации обслуживания пассажиров в служебно-пассажирском здании должна способствовать созданию компактной планировки пассажирских помещений с минимальным количеством переходов, коридоров.

Ж.6 Пути движения потоков пассажиров между пунктами обслуживания должны быть удобными, прямыми, без возвратного движения и пересечений.

Ж.7 При проектировании зон осмотра ручной клади, багажа и личного осмотра пассажиров необходимо руководствоваться требованиями к аппаратуре контроля, изложенными в инструкциях по эксплуатации и технических условиях.

Приложение И

(обязательное)

Типовая программа инструктажа

И.1 Обязанности пассажиров воздушного судна

Пассажиры ВС обязаны:

- выполнять требования по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности в соответствии;
- пройти регистрацию, взвешивание багажа и личных вещей, предполетный осмотр;
- производить посадку только после завершения всех операций по подготовке вертолета к вылету по команде КВС (или другого члена экипажа);
- осуществлять подход/выход в направлении выходной двери под углом 45° к продольной оси вертолета со стороны носовой части по команде КВС (или назначенного члена экипажа) как показано на рисунке И.1;

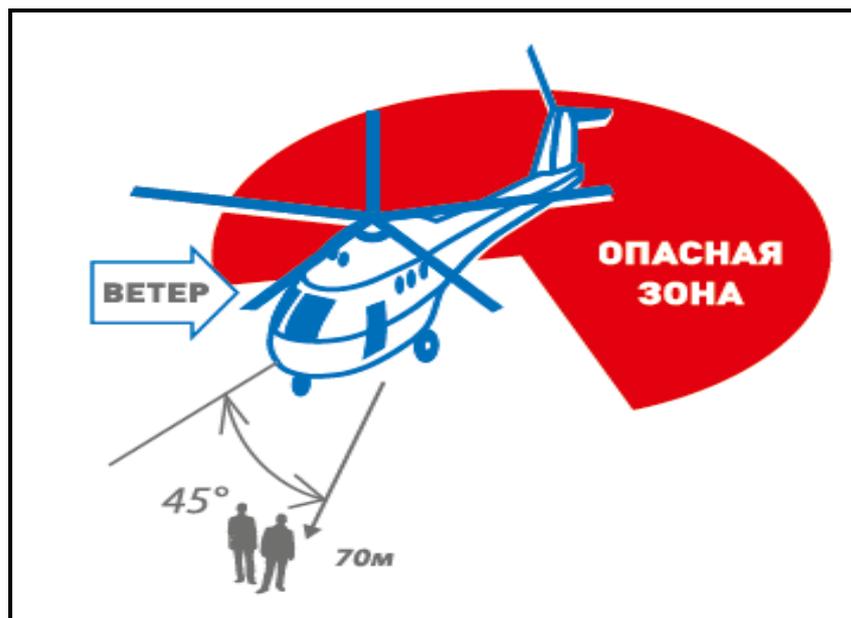


Рисунок И.1 – Направление безопасного подхода и отхода от вертолётa

- вносить/выносить предметы длиной более 1 метра в вертолет в горизонтальном положении, во избежание касания лопастей вертолётa;
- подниматься по трапу вертолета после его полной установки с соблюдением требований ОТ и личной безопасности;
- при посадке/высадке в/из вертолета каски, очки и головные уборы переносить в руках, чтобы не унесло воздушным потоком;

- расположить/закрепить багаж, личные вещи в вертолете под своим посадочным местом, согласно указаниям членов экипажа и/или ответственного за сопровождение, при необходимости передать багаж экипажу для его складирования и крепления швартовочными сетками с целью исключения перемещения его в полете;
- занимать места с конца салона вертолета, для ускорения процесса посадки;
- соблюдать правила поведения, дисциплину и порядок на борту ВС;
- выполнять требования КВС и других членов экипажа, в том числе ответственного за сопровождение пассажиров;
- держать привязные ремни застегнутыми в течение всего полета;
- во время полета на вертолете использовать средства защиты органов слуха.

И.2 Пассажирам воздушного судна запрещается

И.2.1 Во время ожидания вылета и при осуществлении посадки/высадки в/из ВС запрещается:

- отлучаться без разрешения лица, ответственного за обеспечение безопасного выполнения воздушных перевозок и авиационных работ или ответственного за сопровождение пассажиров с пункта ожидания (стерильной зоны);
- курить в неустановленных местах (на посадочной площадке, возле ВС);
- распивать спиртные напитки и употреблять наркотические, токсические и другие психотропные вещества;
- приближаться к ВС и удаляться от него со стороны хвостового винта;
- приближаться и находиться на посадочной площадке вблизи ВС при запуске/остановке двигателя и в направлении взлета ВС;
- осуществлять посадку или высадку* при включенных двигателях вертолета;
- бросать какие-либо предметы в винты ВС;
- складировать (разбрасывать) личные вещи по посадочной площадке;
- находиться на борту ВС и территории посадочной площадки при заправке ВС топливом, обслуживании и устранении неисправностей экипажем и/или специалистами по техническому обслуживанию ВС.

И.2.2 Пассажирам во время полета запрещается:

- создавать ситуации, угрожающие безопасности полета, здоровью и жизни других пассажиров и членов экипажа;
- находиться в состоянии алкогольного, наркотического и иного токсического опьянения;

* Посадка/высадка пассажиров из вертолета при включенных двигателях и вращающихся винтах разрешается только при полетах на морские объекты.

СТО Газпром 163-2017

- употреблять алкогольные напитки, наркотические, токсические и другие психотропные вещества;
- курить (в т.ч. электронные сигареты) на борту ВС в течение всего полета;
- использовать аварийно-спасательное оборудование без соответствующих указаний экипажа ВС;
- пользоваться электронными приборами и средствами связи во время руления, взлета и посадки ВС;
- вставать со своих мест и перемещаться по салону вертолета без разрешения экипажа ВС;
- расстёгивать привязные ремни без разрешения экипажа ВС;
- открывать иллюминаторы без разрешения экипажа ВС;
- выбрасывать в иллюминаторы различные предметы;
- вскрывать аварийные выходы без необходимости;
- пользоваться средствами пожаротушения и другими средствами спасения, находящимися на борту ВС, без разрешения экипажа;
- ломать имущество ВС;
- забирать имущество ВС после выполнения полета;
- передвигать багаж и грузы по салону вертолета;
- входить в кабину экипажа;
- открывать входную дверь и производить манипуляции с ее элементами.

Библиография

- [1] Положение о порядке отнесения организаций к системе Открытого акционерного общества «Газпром» (утверждено Председателем Правления ОАО «Газпром» Р.И. Вяхиревым 25.09.2000)
- [2] Воздушный кодекс Российской Федерации
- [3] Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации (утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06. 98 № 609)
- [4] Федеральный закон от 08.01.98 № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации»
- [5] Ведомственный Единая система управления охраной труда руководящий документ и промышленной безопасностью в ПАО «Газпром» ОАО «Газпром»
ВРД 39-1.14-021-2001
- [6] Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (утверждены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2009 № 128)
- [7] Гражданский кодекс Российской Федерации
- [8] Федеральные авиационные правила «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории» (утверждены приказом Минтранса России от 04.03.2011 № 69)
- [9] Инструкция по транспортированию грузов на внешней подвеске вертолетов (утверждена распоряжением Минтранса России от 08.01.2004 № КР-2-Р)

СТО Газпром 163-2017

- [10] Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации» (утверждены приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147)
- [11] Федеральные авиационные правила «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации» (утверждены приказом Минтранса России от 22.04.2002 № 50)

ОКС 75.020

Ключевые слова: авиационное предприятие, обеспечение безопасности, пассажирские и грузовые авиационные перевозки, груз, авиационные перевозки.
